SJÓMANNABLAÐIÐ

VÍKINGUR

4. tbl. 2017 · 79. árgangur · Verð í lausasölu kr. 1490

SKIPAÞJÓNUSTA SKELJUNGS
Alhliða þjónusta í sjávarútvegi, útgerð og vinnslu
Skeljungur
Sími: 444-3000
www.skeljungur.is

Áramótaþankar

Eins og nánar má sjá í umfjöllun í þessu jólablaði Víkingsins þá var Farmanna- og fiskimannasamband Íslands lagt niður á þingi sambandsins sem fram fór dagana 23. og 24. nóvember sl. Þar var borin upp tillaga allra formanna aðildarfélaga sambandsins um að Félag skipstjórnarmanna tæki við hlutverki FFSÍ og var tillagan samþykkt af öllum þingfulltrúum. Þingið gekk ágætlega fyrir sig þótt óneitanlega setti það mark sitt á stemminguna að menn væru meðvitaðir um að þetta þing sem var það 48. í röðinni væri hið síðasta í 80 ára sögu Farmanna-og fiskimannasambands Íslands. Það var samt sem áður létt yfir þingfulltrúum.

Breyttar forsendur

Við öllum blasir sú byltingu sem átt hefur sér stað hvort sem litið er til tækninnar hvað varðar samskipti, boðskipti og allra aðstæðna í atvinnulífi þjóðarinnar hvert sem litið er. Samtök í sjávarútvegi og fiskvinnslu sameinast formlega undir merkjum SFS. Sjávarútvegsfyrirtækjum fækkar og þau stækka.

Segja má að í öllum helstu greinum atvinnulífsins hafi átt sér stað sameiningar í þeim tilgangi að efla fyrirtækin og gera þau hæfari til að takast á við áskoranir nútímans. Sama þróun hlýtur að verða að eiga sér stað meðal hagsmunasamtaka sjómanna. Félag skipstjórnarmanna var stofnað ári 2004 fyrir tilstuðlan þriggja stærstu starfandi félaga skipstjórnarmanna á þeim tíma. Þ.e.a.s. Skipstjóra- og stýrimannafélagsins Öldunnar, Félags íslenskra skipstjórnarmanna og Skipstjóra og stýrimannafélags Norðlendinga. 95 % félagsmanna samþykktu sameininguna. Skipstjóra og stýrimannafélagið Sindri á Austfjörðum og Bylgjan á Vestfjörðum samþykktu aðild þetta sama ár, nánast samhljóða. Tilgangurinn var og er að stefna að sameiningu skipstjórnarmanna í eitt félag, ekki síst í ljósi þeirrar staðreyndar að störfum til sjós fer fækkandi. Tvö aðildarfélög FFSÍ, Skipstjóra og stýrimannafélagið Verðandi í Vestmannaeyjum og Vísir félag skipstjórnarmanna á Suðurnesjum hafa ekki ljáð máls á sameiningu en hafa þess í stað viljað áframhaldandi samstarf við Félag skipstjórnarmanna um að félagið sinni, gegn gjaldi, þeim verkefnum sem tilheyra grunn hlutverki stéttarfélaga þ.e.a.s. kjarasamningsgerð, setu í nefndum, ráðum og stjórnum sem tengjast hagsmunum skipstjórnarmanna. Ákveðið var að samráðsfundir félaganna yrðu eftir því sem þörf væri á, en að lágmarki einu sinni á ári. Undirritaður telur þessa breytingu jákvæðan áfanga á langri leið til endanlegrar sameiningar.

Víkingurinn

Sjómannablaðið Víkingur hefur verið vettvangur og málgagn skipstjórnarmanna frá árinu 1939. Nú er sú staða uppi að framtíð Víkingsins mun ráðast á fundum stéttarfélaga skipstjórnarmanna milli hátíða. Vonandi mun niðurstaðan verða sú að blaðið haldi áfram að koma út fjórum sinnum á ári eins og verið hefur í áraraðir.

Ég óska lesendum Víkingsins og fjölskyldum þeirra, gleðilegra jóla og farsældar á nýju ári.

Árni Bjarnason,
formaður Félags Skipstjórnarmanna

Útgefandi: Völuspá útgáfa,
í samvinnu við Farmanna- og fiskimannasamband Íslands.
Afgreiðsla og áskrift: 862 6515 / netfang: jonhjalta@simnet.is
Ritstjóri og ábyrgðarmaður: Jón Hjaltason, sími 862 6515,
netfang: jonhjalta@simnet.is Byggðavegi 101b, 600 Akureyri.
Auglýsingastjóri: Katrín Laufey Rúnarsdóttir, sími 856 4250 / netfang: katalaufey@gmail.com
Ritnefnd: Árni Bjarnason, Hilmar Snorrason og Jón Hjaltason.
Forseti FFSÍ: Árni Bjarnason.
Prentvinnsla: Ásprent.
Aðildarfélög FFSÍ: Félag skipstjórnarmanna, Félag íslenskra loftskeytamanna, Félag bryta, Skipstjóra- og stýrimannafélögin Verðandi, Vestmannaeyjum og Vísir, Suðurnesjum.
Sjómannablaðið Víkingur kemur út fjórum sinnum á ári
og er dreift til allra félagsmanna FFSÍ.

ISSN 1021-7231

Forsíðumyndina tók Haraldur H. Hjálmarsson.

Efnis-yfirlit

Sjómenn og aðrir lesendur Víkings. Sendið okkur línu um efni blaðsins, gagnrýni eða hrós, tillögur um efnisþætti og hugmyndir um viðtöl við áhugaverða sjómenn, jafnt farmenn sem hina er draga fisk úr sjó. Hjálpið okkur að halda úti þættinum **„Raddir af sjónum“.** *Netjið á jonhjalta@simnet.is*

4 Á þingi Farmanna- og fiskimannasambands Íslands var samþykkt að leggja sambandið niður. Félag skipstjórnarmanna tekur að sér hlutverk þess og var raunar búið að því að verulegu leyti.

16 Þar ægir saman mönnum af ólíku þjóðerni. Eiríkur Sigurðsson fræðir okkur um Svalbarða.

20 Hvaða orð eiga við? Snúin myndaþraut úr smiðju Örnólfs Thorlaciusar heitins.

22 Hverju breyttu Hafnfirðingar? Hafliði Óskarsson um nýsköpunartogara.

24 Hvar er Maheno? Bernharð Haraldsson svarar þeirri spurningu.

28 Scharnhorst og Rawalpindi. Magnús Þór Hafsteinsson leyfir okkur að skyggnast í nýútkomna bók hans, Vargöld á vígaslóð.

30 Sjómenn, skoðið möguleika ykkar á sí- og endurmenntun, segir Nanna Bára Magnúsdóttir.

34 Náðum okkur í karton af Chesterfield. Úr endurminningum Magna Kristjánssonar skipstjóra frá Neskaupstað.

36 Upphaf togaraaldar á Íslandi, ótti og fordómar.

37 Myndaþrautin. Lausn. Og kemur þá babb í bátinn. Nú reynir á ykkur lesendur góðir að hlaupa undir bagga með ritstjóranum.

38 Togvíraklippurnar loksins komnar í breskar hendur. Skemmtileg gjöf afhent Sjóminjasafninu í Hull. Jón Páll Ásgeirsson var á staðnum og myndaði.

40 Af hverju kom kafbáturinn USS Jimmy Carter til hafnar með sjóræningjafána við hún? Hilmar Snorrason færir okkur fréttir utan úr heimi.

44 Raddir af sjónum. Ögn meira um Snæfellið - eða öllu heldur leiðrétting.

46 Ljósmyndakeppni sjómanna. Haraldur, Anna og Þorgeir í efstu sætum.

50 Frívaktin er að þessu sinni helguð bókinni Hérasprettum eftir „gömlu“ sjómennina, Ragnar Inga Aðalsteinsson frá Vaðbrekku og Baldur Grétarsson frá Skipalæk.

Skjáveggur

MITSUBISHI ELECTRIC
Changes for the Better

- Inn á skjávegginn má tengja upplýsingar frá öðrum kerfum skipsins eins og myndavélakerfi, vélgæslukerfi, brunaviðvörunarkerfi o.fl.
- Skjáveggurinn gerir hefðbundna skjái sem tengjast siglinga- og fiskleitartækjum óþarfa.
- Notendur, skipstjóri og stýrimenn geta búið til sínar eigin skjámynda samsetningar og vistað í kerfið, t.d. Siglingu, Flottroll, Botntroll, Nótaveiði o.s.frv. Þessar samsetningar er svo hægt að kalla fram eftir þörfum. Fyrirfram vistaðar skjámynda samsetningar geta verið eins margar og hentar hverjum og einum.
- Valið er á milli vistaðra skjámynda samsetninga með snertiskjá eða lyklaborði á mjög einfaldan hátt.
- Skjáveggur tekur minna pláss í skipsbrúnni en hefðbundin uppsetning á skjáum við allan þann fjölda af tækjum sem hann tengist. Með því að klæðskerasníða skjámyndirnar þá hámarkast nýtingin á skjásvæðinu. Þannig er hægt að setja saman skjámyndir sem eingöngu innihalda þær upplýsingar sem verið er að vinna með hverju sinni. Sjónsvið notandans verður mun þrengra og þægilegra þar sem minna skjásvæði er fyrir framan hann og með meiri upplýsingum.
- Skjáveggjalausnin byggir á því að öll merki frá öllum tækjum eru yfirfærð á tölvutækt form (ip-straum). Þar með er í raun engin takmörk fyrir því hvað settar eru upp margar vinnustöðvar eða eftirlitsskjáir. Hægt er að vera með vinnustöðvar í vélarúmi, við spilstjórnun o.fl. Með góðu netsambandi til sjós býður þessi lausn upp á möguleika á að vera með tengingu inn á eftirlitskerfi í landi og þegar skipin eru í höfn.

Frá 48. þingi Farmanna- og fiskimannsambands Íslands

Farmanna- og fiskimannasamband Íslands hélt sitt 48. þing dagana 23. og 24. nóvember síðastliðinn. Stærsta mál þingsins sneri að sambandinu sjálfu en fyrir lá að greiða atkvæði um tilvist FFSÍ. Átti það að lifa áfram eða leggjast af?

*

Árni Bjarnason, forseti sambandsins, setti þingið með fáeinum vel völdum orðum. Hann minntist á samningana og aðdraganda þeirra. Árni gerðist þungorður og kvað gjörsamlega óásættanlegt að draga mætti kjarasamninga von úr viti. Eðlilegast væri auðvitað að nýr samningur lægi fyrir þegar sá eldri gengi úr gildi. Um slíkt væru hins vegar engin dæmi á Íslandi og greinilegt að Alþingi yrði að láta til sín taka svo ekki drægist árum saman að nýr kjarasamningur tæki við af eldri eins og sjómenn hefðu mátt búa við undanfarin ár.

Árni lýsti líka stöðunni eftir undirritun kjarasamnings. Samningsaðilar hefðu komið sér saman um samstarfsverkefni. Hið fyrsta var að rannsaka til hlítar mönnun og hvíldartíma um borð í fiskiskipum. Lagt var upp með það markmið að ljúka þessu verkefni fyrir áramótin næstu. Það er hins vegar deginum ljósara að það næst ekki.

Niðurstaða forseta var einföld: Það þarf hugarfarsbreytingu til að ná þeim markmiðum sem við settum okkur í þessum samningum.

*

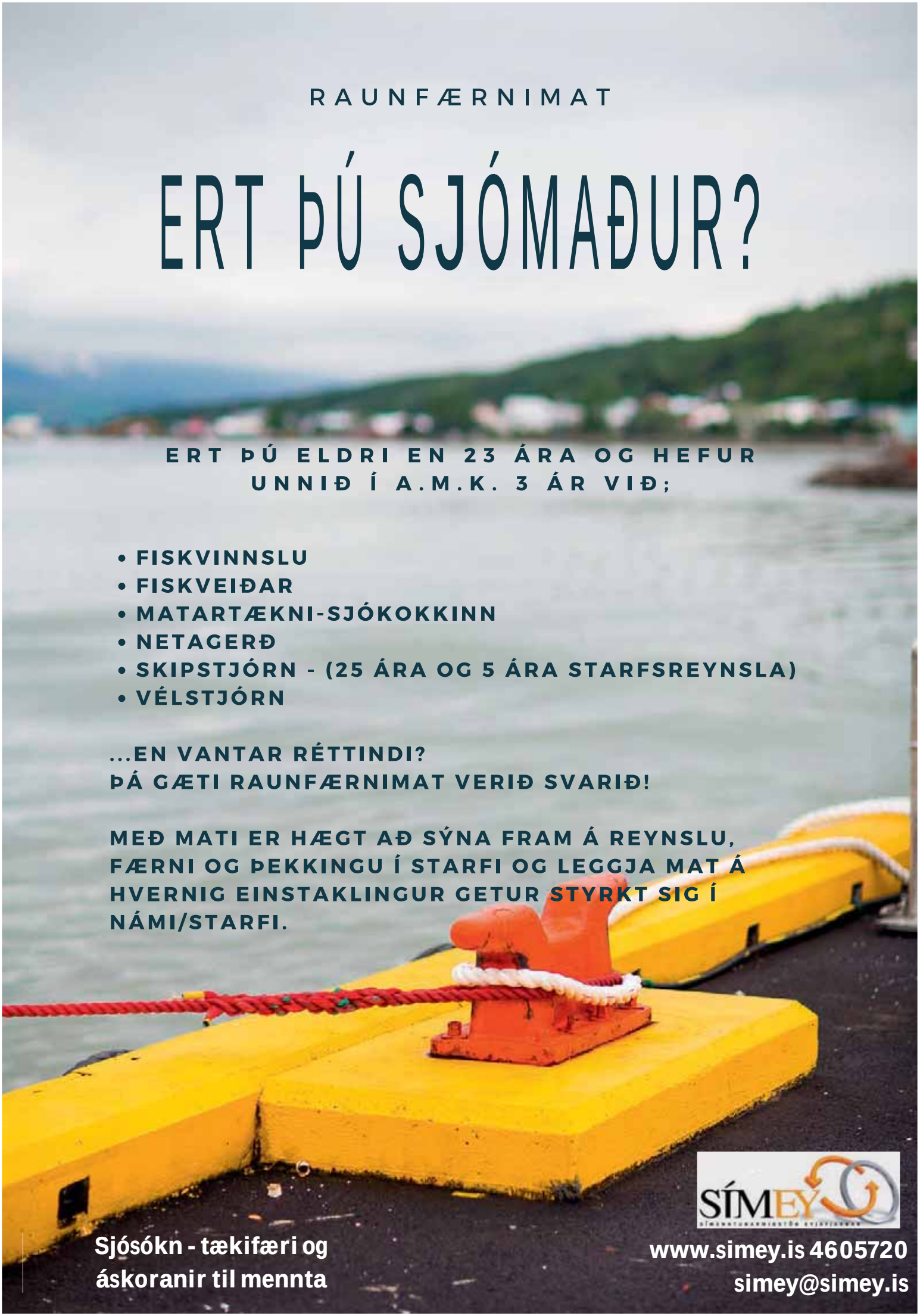
Það sem hæst mun bera á þessu þingi, benti Árni á, er vitaskuld tillaga allra formanna aðildarfélaga Farmanna- og fiskimannasambandsins um að leggja sambandið niður.

Árni stakk því næst upp á Guðjóni Ármanni Einarssyni í embætti þingforseta og loftskeytamönnum, Reyni Björnssyni og Harald S. Holsvik, sem þingriturum. Þingheimur samþykkti

Árni Bjarnason setur seinasta þing Farmanna- og fiskimannasambands Íslands.

Þingritarar voru að hætti hússins þeir Reynir Björnsson og Harald S. Holsvik.

Sigurður Jónsson sposkur á svipinn en Björn Ármannsson veltir einhverju fyrir sér á næsta borði.


RAUNFÆRNIMAT
ERT ÞÚ SJÓMAÐUR?
ERT ÞÚ ELDRI EN 23 ÁRA OG HEFUR UNNIÐ Í A.M.K. 3 ÁR VIÐ;
• FISKVINNSLU
• FISKVEIÐAR
• MATARTÆKNI-SJÓKOKKINN
• NETAGERÐ
• SKIPSTJÓRN - (25 ÁRA OG 5 ÁRA STARFSREYNSLA)
• VÉLSTJÓRN
...EN VANTAR RÉTTINDI?
ÞÁ GÆTI RAUNFÆRNIMAT VERIÐ SVARIÐ!
MEÐ MATI ER HÆGT AÐ SÝNA FRAM Á REYNSLU, FÆRNI OG ÞEKKINGU Í STARFI OG LEGGJA MAT Á HVERNIG EINSTAKLINGUR GETUR STYRKT SIG Í NÁMI/STARFI.
SÍMEY
Sjósókn - tækifæri og áskoranir til mennta
www.simey.is 4605720
simey@simey.is

Magnús Pálmar Jónsson, skeggjaður, og Gísli Snæbjörnsson.

Sigrún Arna Aradóttir hélt um alla þræði þingsins.

óðara enda ekki aðrir gegnt þessum embættum í háa herrans tíð og þingin ætíð farið hið besta fram.

*

Sjávarútvegs- og landbúnaðarráðherra, Þorgerður Katrín Gunnarsdóttir, ávarpaði ráðstefnugesti og gerði meðal annars að umræðuefni tortryggni þá sem henni þykir gæta á milli útgerðarmanna og sjómanna.

Þetta er miður, sagði ráðherrann, því að þrátt fyrir allt er sjávarútvegurinn ein helsta stoð íslensks samfélags – og það á ekki eftir að breytast á næstu árum eða áratugum. Það er því verra þegar loft er lævi blandið á milli þeirra aðila sem atvinnugreinin hvílir á.

Það er líka deilt um fiskveiðistjórnunarkerfið, sagði Þorgerður Katrín, sem hefur engu að síður sannað gildi sitt. Stjórnun fiskveiða hér við land hefur einfaldlega heppnast vel.

Einkum er deilt á tvennt í þessu sambandi, var skoðun ráðherrans. Annað er hvernig kvótinn getur horfið úr einu byggðarlagi yfir í annað. Hitt eru veiðigjöldin. Hvað er sanngjarnt að útgerðarmenn greiði fyrir veiðiréttinn?

Kvaðst ráðherrann vilja vinna að því á Alþingi að koma þessum málefnum í rétt horf svo friður megi skapast um sjávarútveginn. Á þeim vettvangi verður að ríkja stöðugleiki, var skoðun ráðherrans.

Hún vék einnig að mikilvægi þess að endurnýja Bjarna Sæmundsson og lýsti enn fremur áhyggjum sínum af farskipaútgerðinni án þess þó að fara neitt í saumana á þeirri öfugþróun sem þar hefur orðið né heldur orðaði hún lausnir.

*

Annar gestur þingsins var Valmundur Valmundsson, formaður Sjómannasambands Íslands.

Nú eru skipin stöðugt að stækka á sama tíma og fækkar í áhöfnum, benti Valmundur á og spurði: Höfum við sjómenn brugðist við þessari þróun?

Og hann svaraði afdráttarlaust: Nei.

Vitaskuld ættu sjómenn að sameinast í eitt félag, er skoðun Valmundar, sem væri okkar viðbragð við því sem er að gerast í flotanum. Það eru til dæmis 18 félög innan Sjómannasambandsins. Hættum að slást við okkur sjálfa og sameinumst í eitt félag.

Skipstjórnarmenn
í Félagi skipstjórnarmanna

Akureyri

Fundur verður haldinn
á veitingastaðnum Strikinu, norðursal,
á 5. hæð að Skipagötu 14, Akureyri,
fimmtudaginn 28. desember kl. 14.00.

Léttar veitingar.

Félagar fjölmennið.

Stjórnin.

Reykjavík

Fundur verður haldinn
að Hvammi, jarðhæð
Grand Hótels Reykjavík,
föstudaginn 29. desember og hefst kl. 14.00.

Léttar veitingar.

Félagar fjölmennið.

Stjórnin.

Raunfærnimat

Hefur þú unnið við sjómennsku, fiskvinnslu
eða fiskeldi í 3 ár eða lengur?

Áttu þú erindi í raunfærnimat

- Ertu orðin/n 23 ára?
- Hefur þú starfað við störf tengd sjárvarútvegi í 3 ár eða lengur?
- Viltu bæta við menntun þína?
- Viltu styrkja stöðu þína á vinnumarkaði?

Einstakt tækifæri, kynntu þér málið.

Nánari upplýsingar og skráning:
Jónína Magnúsdóttir, náms- og starfsráðgjafi, sími 412 5958
Nanna Bára Maríasdóttir, verkefnastjóra atvinnulífs, sími 412 5981

Langar þig í nám?

— Þá eru Menntastoðir fyrir þig

Menntastoðir er undirbúningur til áframhaldandi náms og miðar við háskólabrú Keilis, frumgreinadeildir við Bifröst og H.R. og nýtist sem einingar til iðnnáms. Menntastoðir í fjarnámi er tilvalin leið fyrir sjómenn sem vilja hefja nám. Sveigjanleiki, eitt fag er kennt í einu og ótakmarkaður aðgangur að námsefni gefur sjómönnum tækifæri til þess að stunda nám hjá okkur.

Sindri Heiðarsson, sjómaður
Sindri er að útskrifast frá Menntastoðum í júní 2017
og hefur aldrei þurft að taka sér frítúr til þess að stunda námið.

Kynntu þér málið á **mss.is** eða í síma 421 7500

MSS Miðstöð símenntunar á Suðurnesjum

Það gæti sem hægast verið deildaskipt á milli skipstjórnarmanna, vélamanna og háseta.

Sumir kalla mig bjartsýnismann að tala svona, sagði Valmundur, en þetta endar í þessu fari er ég sannfærður um. Sjómenn verða einn daginn allir í einu félagi. Það þjónar hagsmunum okkar best, hvort sem við erum í brúnni, vélinni eða á dekki.

*

Hér skal skotið inn að fyrir fáeinum dögum var fjallað um brottkast og vigtunarmál í nýjum fréttaskýringaþætti á RÚV. Þinggestir höfðu greinilega lagt við eyru og ræddu þessi mál innan og utan þings. Árni Bjarnason forseti vék að þeim í setningarræðu sinni og lýsti framgangi mála í kjölfar reglugerðar um makrílveiðar sem gefin var út fyrir vertíðina 2011 en þar hafi átt sér stað lögskipað umhverfishryðjuverk þar sem öllum skipum sem leyfi höfðu til veiða í atvinnuskyni var heimilt að stunda makrílveiðar þótt stór hluti skipanna hafi á engan hátt verið í stakk búinn til þess. Af þeim sökum hafi allt of mikið af því sem veitt var ekki skilað sér í land. Árni taldi hins vegar að af frátöldu þessu dapurlega dæmi í makrílnum þá hefði almennt viðhorf sjómanna gagnvart umgengni um auðlindina gjörbreyst þar sem menn séu meðvitaðir um að komi of mikið magn um borð í einu þá leiðir það til minni gæða, lakari nýtingar og minni verðmæta.

Ráðherrann og Valmundur komu einnig inn á umgengni um auðlindina. Bæði vildu þau meina að þetta sé ekki eins slæmt og af var látið í þættinum og tóku þar með í sama streng og Árni. En ekkert þeirra dró nokkra dul á þá skoðun sína að brottkast væri óásættanlegt.

Hvað varðar misræmi í hlutfalli íss í lönduðum afla sagði Árni að fyrir þinginu lægi ályktun sem gengi út á kröfu um breytingar á þessu sviði . Ráðherrann og Valmundur lögðu mikla

Lögmaðurinn Jónas Haraldsson lét sig ekki vanta en hann hefur lagt okkur til mikið og gott efni í Víkinginn.

Það má fullyrða að enginn hefur sýnt Víkingnum slíka ræktarsemi sem Hilmar Snorrason. Hann hefur um langt árabil fært okkur fréttir utan úr heimi og gerir enn. Hann fræddi okkur líka lengi vel um netheima, auk þess að skrifa um hin aðskiljanlegustu efni önnur.

áherslu á mikilvægi þess að tekið yrði með afgerandi hætti á því mál.

*

Að loknu ávarpi Valmundar Valmundssonar fékk orðið Björn Berg Gunnarsson, fræðslustjóri hjá Íslandsbanka, sem fjallaði í ítarlegu máli um lífeyri við starfslok. Varð honum tíðrætt um allslags tekjutengingar sem geta valdið því að ellilífeyrisþeginn greiði skatta umfram aðra þjóðfélagsþegna. Til að taka sama langt, greinargott og skemmtilega flutt erindi Björns Bergs skal þrennt undirstrikað: Í fyrsta lagi, fái ellilífeyrisþeginn liðlega 530 þúsund í tekjur, sama hvaða nafni þær nefnast – að undanskildum séreignasparnaði – þá fellur niður allt framlag frá Tryggingastofnun.

Í öðru lagi eiga væntanlegir ellilífeyrisþegar að nýta sér séreignasparnað til fulls. Hann er ekkert annað en launahækkun og – svo það sé rækilega undirstrikað – hann skerðir í engu bætur frá Tryggingastofnun þegar og ef til slíks kemur.

Í þriðja lagi þá er ekkert öruggt í þessum heimi, síst þegar kemur að lagasetningu Alþingis, en alþingismenn hafa gert það nánast að leik sínum að hræra í þessum málum.

*

Í fundarhléi – svo þær umræður séu eitthvað tíundaðar líka – veltu menn fyrir sér ræðu Björns Bergs og voru ekki á allir á eitt sáttir. Vissulega væri argvítugt af alþingismönnum að beinlínis refsa lífeyrisþegum fyrir að vilja ekki hætta á vinnumarkaði. Ríflegt frítekjumark er nauðsynlegt, kom mönnum saman um, en það nýtist eingöngu í samspili við útgreiðslur Tryggingastofnunar. Og þar af leiðandi ekki neitt þeim sem hafa hærri tekjur en 530 þúsund á mánuði. Má ekki einnig velta fyrir sér breytingum er varða sjálfan skattinn? Er út í hött að skattprósentan lækki hreinlega um helming þegar lífeyrisaldri er náð? Til að koma í veg fyrir

Formaðurinn Bergur Páll Kristinsson hampar félagsfánanum.

Vignir Traustason og Harald S. Holsvig þingritari.

Fengsælum sjómönnum kann að þykja freistandi að hlaða bát sinn út í hið óendanlega. Það getur hins vegar skapað mikla hættu þar sem ofhleðsla getur leitt til alvarlegra slysa. Gætum að öryggi okkar og siglum örugg í höfn.

Samgöngustofa

og verkefnisstjórn um öryggi sjófarenda

Nefndir að störfum.

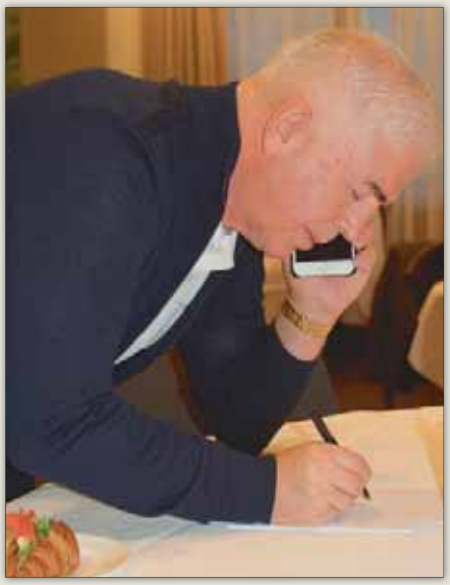
Nefnd að störfum. Talið frá vinstri, Reynir Björnsson, Finnbogi Aðalsteinsson, frá Félagi bryta, Guðjón Ármann og Jóhannes Jóhannesson.

misnotkun mætti tekjutengja þannig að fari laun yfir eitthvað visst hámark hrykkju þau í hinn almenn skattflokk.

Einhver benti á að fyrir vestan gerðu menn sér enga rellu út af slíku ef marka mætti orð Hilmars B. Jónssonar en hann skrifaði Víkingnum: Í Virginíu máttu vinna eins mikið og þú vilt eftir 67 ára afmælið, laun eldri borgara í því ríki skerða ekki ellilaun og eru skattfrjáls.

*

Eggert Sveinn Jónsson.



Árni forseti að redda málum.

Vísis-félagar stinga saman nefjum. Formaðurinn Jóhannes Jósefsson snýr í okkur baki. Honum á vinstri hönd er Jóhann Ingi Grétarsson en Ólafur P. Steingrímsson er léttklæddur, á stuttermabol.

Forseti hóf skýrslu stjórnar með því að minnast Ægis Steins Sveinþórssonar, varaformanns Farmanna- og fiskimannsambandsins, sem lést á árinu langt fyrir aldur fram. Við minnumst hans með virðingu og söknuði, sagði Árni, og talaði sannarlega fyrir munn allra þinggesta.

Eftirmaður Ægis Steins er Árni Sverrisson sem hefur víðtæka reynslu til lands og sjávar. Árni Bj. skilaði góðri kveðju til þingfulltrúa frá nafna sínum sem ekki komst á þingið þar sem hann var að sinna erindi erlendis sem lá fyrir löngu áður en hóf störf fyrir FS.

Árni vék síðan að samningunum og aðdraganda þeirra. Á fundi þann 4. desember 2015 lýstu fulltrúar Samtaka fyrirtækja í sjávarútvegi (SFS) því yfir að þeir biðu upp á að aðeins yrðu rædd fjögur atriði og samningnum lokað með þeim hætti. Þar var um að ræða kauptryggingu og kaupviðmiðum, lækkun á olíuverðsviðmiðun, brúttó rúmlestamælingu skipa og mánaðarlegt uppgjör á ísfisktogurum þótt hver veiðiferð yrði áfram sérstakt kauptryggingartímabil.

Við þetta slitnaði upp úr samningaviðræðum en á þeim tíma voru fyrir hendi öll skilyrði til verkfallsboðunar – en við vildum kanna viðhorf félagsmanna, sagði Árni, og því var efnt til viðhorfskönnunar. Þrjár spurningar voru lagðar fyrir: Viljum við óbreytt ástand, það er lausa samninga. Eða semja um þau atriði sem útgerðin vill ræða. Nú eða í þriðja lagi undirbúa verkfallsaðgerðir.

Niðurstaðan varð sú að 55% vildu í lengstu lög forðast verkfall. Samningaviðræður voru því hafnar að nýju en að sögn Árna var þar þrennt mikilvægast er náðist fram, bókanir um mönnun og hvíldartíma, skiptimannakerfið og síðast en ekki síst heildarendurskoðun samninga.

En um þetta ræði ég nánar við ykkur á morgun, sagði Árni, undir liðnum kjaramál. Hann gat þess þó að samningurinn við SFS hefði verið undirritaður 24. desember 2016 og samþykktur af skipstjórnarmönnum en kolfelldur af aðildarfélögum Sjómannasambands Íslands, en vélstjórar hefðu ekki greitt atkvæði um samninginn og þar með klofið sig úr samflotinu sem verið hafði til staðar í ferlinu. Við tók verkfall er lauk ekki fyrr en 20. febrúar síðastliðinn.

*

Því næst vék Árni að stærsta máli 48. þings Farmanna- og fiskimannasamband Íslands en það er tillaga formanna aðildarfélaga FFSÍ, Félags skipstjórnarmanna, Vísis, Verðanda, Félags bryta og Félags íslenskra loftskeytamanna um að Félag skipstjórnarmanna taki við hlutverki FFSÍ og að sambandið verði lagt niður. En á það skal minnt að FS var á sínum tíma stofnað í þeim tilgangi að sameina alla skipstjórnarmenn í einu félagi sem hefur ekki gengið eftir.

Þessi skipulagsbreyting mun ekki hafa umtalsverð áhrif á starfið, sagði Árni. Ég mun þó sakna vina minna sem setið hafa fundi sambandsins í áraraðir og enginn yrði glaðari en ég ef þeir skiptu um skoðun.

Hér vísar Árni til þess að Skipstjóra- og stýrimannafélögin Verðandi í Vestmannaeyjum og Vísir á Suðurnesjum hafa engin áform um að sameinast Félagi skipstjórnarmanna en hafa nú sammælst um að FS haldi áfram, gegn þóknun í formi tekna félaganna frá Greiðslumiðlunarsjóði, að sinna þeim verkefnum sem FS hefur í raun gert frá 2004. Allt frá stofnun hafa FS og FFSÍ alfarið verið samrekin og starfsmennirnir fjórir á Grensásvegi 13 hafa sinnt þeim verkefnum sem fyrir hafa legið, hvort sem um er að ræða þátttöku í nefndum, stjórnum og ráðum sem tengjast hagsmunum skipstjórnarmanna ellegar þeim 9 og væntanlega 10 kjarasamningum sem tengjast störfum skipstjórnarmanna á hinum ýmsu sviðum þar sem krafist er skipstjórnarréttinda.

Hins vegar hafa brytar sóst eftir inngöngu en loftskeytamenn hafa dregið sig í hlé.

*

Daginn eftir voru kjaramál fyrst á dagskrá þingsins. Þrátt fyrir til þess að gera nýlega gerðan kjarasamning var hljóðið þungt í forseta. Samningsaðilar höfðu samþykkt þríþætta verkáætlun í formi bókana. Athuga á mönnun og hvíldartíma um borð í íslenska fiskiskipaflotanum, koma skal á blað skýrum reglum um skiptimannakerfi og síðast en ekki síst endurskoða kjarasamninga sjómanna.

Það er ljóst að okkar bíður umfangsmikið verkefni. Því miður hefur ekkert það gerst enn sem vekur mér bjartsýni um að okkur takist að ljúka þessu verki á umsömdum tíma, sagði Árni.

*

Árni útskýrði að samningsaðilum væri ætlað að hittast mánaðarlega til að vinna að framgangi hinna títtnefndu bókana.

Á fyrsta ári samningsins er okkur er ætlað að eyða réttaróvissunni um skiptimannakerfið og heildarendurskoðun kjarasamnings sjómanna á að vera lokið 1. júlí 2019.

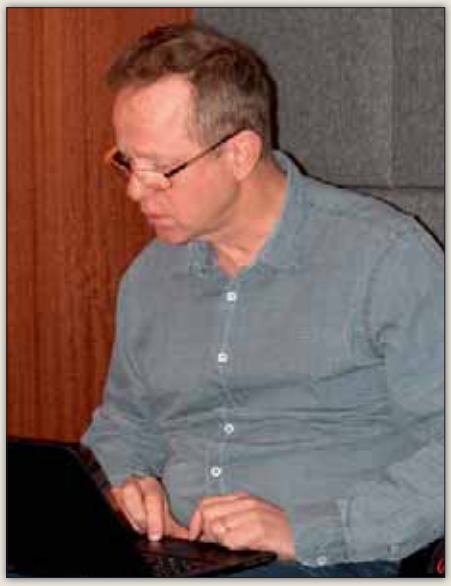
Að fenginni reynslu kvaðst Árni ekki í nokkrum vafa um að ef ekki yrði hugarfarsbreyting myndi allt sigla í sömu vitleysuna aftur.

*

Eins og áður hefur komið fram var stærsta mál þingsins tillaga sem allir formenn aðildarfélaga Farmanna- og fiskimannasambands Íslands stóðu að en tillagan er eftirfarandi: Formenn aðildarfélaga FFSÍ. þ.e.a.s. Félags skipstjórnarmanna, Vísis, Verðanda, Félags bryta og Félags íslenskra loftskeytamanna leggja til að FS taki við hlutverki FFSÍ og sambandið verði lagt niður .

*

Árni Bjarnason hafði framsögu. Til að finna hlutdeild aðildarfélaganna í eignum FFSÍ kvaðst hann hafa tekið saman skatta félaganna til FFSÍ og einnig greiðslur þeirra til sambandsins í gegnum greiðslumiðlun. Horft var til seinustu þriggja ára



Haraldur A. Einarsson, veiðarfæraséfræðingur hjá Hafró, mætti. Erindi Haralds var afar fróðlegt en hann lagði áherslu á að valinn væri poki með hliðsjón af því sem veiða á. Með réttum poka skiljum við út smáfiskinn og komum í veg fyrir frákast, sagði Haraldur.

Magnús Pálmar, Hilmar og Steinar Magnússon ræða málin.

Félag skipstjórnarmanna

óskar félagsmönnum sínum og aðstandendum þeirra gleðilegra jóla og farsældar á komandi ári. – Þökkum samstarfið á líðandi ári.

Félag skipstjórnarmanna

Með fagmennsku og færni í fyrirrúmi

Grensásvegi 13 - 108 Reykjavík
Skipagötu 14 - 600 Akureyri
www.officer.is og www.skipstjorn.is
officer@officer.is og skipstjorn@skipstjorn.is

Samþykkt tillaga formannanna um leggja Farmanna- og fiskimannasambandið niður og fela hlutverk þess Félagi skipstjórnarmann

Niðurstaðan varð sú að FS lagði til 72,63% fjárins, Verðandi 14,36%, Vísir 11,94%, brytar 0,69% og loftskeytamennirnir 0,38%.

Þetta eru hlutföllin sem við förum eftir þegar kemur að því að skipta upp eignum sambandsins, sagði Árni. Hvað varðar hlutverk Félags skipstjórnarmanna þá yrði það hið sama og FFSÍ áður. Félagið myndi taka sæti í öllum ráðum og nefndum sem FFSÍ átti hlut að.

*

Veigamesta hlutverk FS, hélt Árni áfram, yrði hér eftir sem hingað til að standa vörð um kaup og kjör félagsmanna. Verðandi og Vísir munu sem hingað til standa utan FS en greiða til félagsins, líkt og til FFSÍ áður, fyrir þá þjónustu er lýtur að kjaramálum. Brytar hafa hins vegar hug á því að gerast heiðbundnir félagsmenn innan FS.

Nú kvaddi Harald Holsvik sér hljóðs og rifjaði upp að iðulega hefðu einstaklingar hringt í skrifstofu FFSÍ með vandræði sín og fengið liðsinni óháð félagi sem þeir tilheyrðu. Verður þetta óbreytt? vildi Harald fá að vita.

Árni svaraði að gegnum tíðina hefðu menn ekkert hugleitt á hvorum vængnum þeir væru að vinna hverju sinni, FFSÍ og FS hefðu í framkvæmdinni í raun verið sama batteríið.

Nú vildi Guðjón Ármann, þingforseti og framkvæmdastjóri Félags skipstjórnarmanna, leggja orð í belg.

Það er búið að samreka skrifstofu FFSI og FS síðan við komum á Grensásveg, sagði Guðjón, og ekkert verið spurt að félagsaðild, Vísir eða Verðandi, þegar menn leituðu ráða. Og á því verður engin breyting, ekki nokkur. Tillagan var að afloknum umræðum borin upp og samþykkt samhljóða.

*

Svo er það Víkingurinn, hélt Árni áfram. Í mínum huga er það mikilvægt hverri stétt að eiga sér málgagn. Undanfarin mörg ár hefur FFSÍ greitt 2-2.5 milljónir með Víkingnum á ári. Ég þekki marga sem eru ánægðir með blaðið en svo segja sumir að allt sé komið á netið og óþarfi að standa í blaðaútgáfu. En þetta er eitt af þeim málum sem þarf að útkljá sem gerist væntanlega á fundum félaganna á milli jóla og nýárs.

ÁLYKTAÐ ER ...

Að gefnu tilefni sá þingið ástæðu til að vekja athygli á réttindum stýrimanna á 12 til 15 metra löngum línubátum. Þar ber að greiða stýrimönnum einn og hálfan hásetahlut. Laun undir því marki eru klárt samningsbrot en nokkur brögð eru að slíku háttalagi. Stýrimenn, ef á ykkur er brotið í þessum efnum látið þá þegar í stað stéttarfélag ykkar vita.

*

48. þing FFSÍ haldið dagana 23. og 24. nóvember 2017, skorar á Samgöngu- og sveitastjórnaráðuneytið að koma í veg fyrir að skip undir erlendum fánum starfi við Ísland, fyrir íslensk fyrirtæki (fiskeldisfyrirtæki) þar sem um slík skip gildi ekki íslenskar reglur varðandi búnað og mönnun.

*

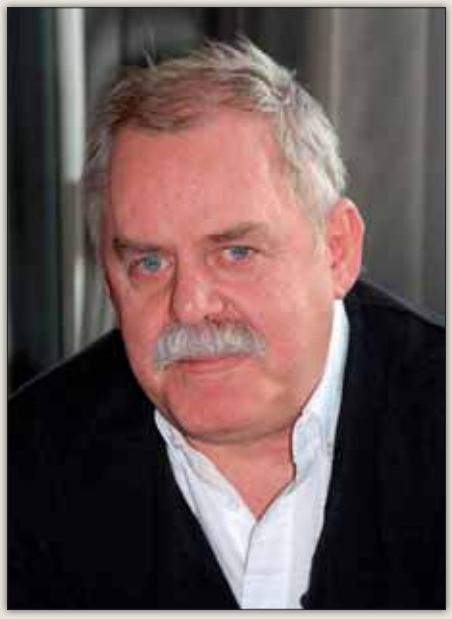
Þingið ályktaði um hvalveiðar en sem fyrr er FFSÍ eindregið hlynnt veiðum á hvölum og leggur áherslu á að ekki séu vanmetin þau áhrif er þessar stóru skepnur hafa á helstu nytjastofna okkar.

Þá skorar þingið á stjórnvöld að fara að lögum hvað varðar eftirlit með hvalaskoðunarskipum og öðrum slíkum sem boðin eru til útsýnissiglinga. Í þessum efnum er pottur brotinn eins og komið hefur fram í fréttum að undanförnu.

*

48. þing FFSÍ haldið dagana 23. og 24. nóvember skorar á stjórnvöld að sjá til þess að nú þegar verði sett fjármagn til að ljúka við að endurnýja lögskráningarkerfi sjómanna.

Í greinargerð með þessari ályktun segir: „Núverandi lögskráningarkerfi er orðið úrelt sem er algerlega óviðunandi og hefur verið kallað í mörg ár eftir endurbótum eða nýju kerfi en ávallt bor-



Finnbogi Aðalsteinsson, Félagi bryta.

PÖKKUNARLAUSNIR

ALLT Á EINUM STAÐ FYRIR ATVINNUMENN OG HEIMILI

Brettavafningsvélar frá Robopac hafa sannað ágæti sitt

Meira en 150 vélar seldar á Íslandi.

Allt frá hálfsjálfvirkum vélum upp í fullkomnar línur með yfirbreiðslu og hornastífum.
Afkasta allt að 80 brettum á klst.

Fjölbreytt úrval og miklir möguleikar á stillingum.

ROBOPAC

FSC - vottun um sjálfbæra skógrækt

Vörumerking
LÍMMIÐAPRENTUN

SAMHENTIR
UMBÚÐALAUSNIR

Suðurhrauni 4 • 210 Garðabæ • Furuvellir 3 • 600 Akureyri • Sími: 575 8000 • Fax: 575 8001 • www.samhentir.is

ið við af Samgöngustofu að fjármagn vanti til verksins.“

*

Landhelgisgæsla Íslands var enn og aftur til umræðu á þinginu og áhyggjurnar alltaf þær sömu. Það vantar fjármagn í reksturinn. Og afleiðingin? Jú, skipin liggja bundin við bryggju meirihluta árs og flugvélin er langtímum saman í leiguflugi erlendis. Á þessu þarf að verða breyting. „Öryggi sjófarenda er í húfi.“

Hafró býr við sama svelti, benti þingheimur á, og nú er orðið brýnt að Bjarni Sæmundsson, byggður 1970, fái hvíldina en í staðinn komi nýtt skip. „Þingið telur brýnna en nokkru sinni að stórauka veiðarfæra-, haf- og fiskirannsóknir. Aukin þekking á þessum sviðum er algjör grunnforsenda fyrir betri nýtingu á auðlindum hafsins.“

*

48. þing FFSÍ haldið dagana 23. og 24. nóvember 2017, ályktar eftirfarandi í ljósi frétta af brottkasti og alvarlegs misræmis varðandi hlutfall íss í lönduðum bolfiskafla.

Þingheimur skorar á þau stjórnvöld sem brátt taka við landsstjórninni að eitt af forgangsmálum nýrrar ríkisstjórnar verði að beita sér af krafti fyrir því að þessum málum verði komið í lag.

Þingið vill þó leggja áherslu á að umfjöllun fjölmiðla um brottkast í flotanum undanfarna daga sé í engu samræmi við upplifun starfandi skipstjórnarmanna.

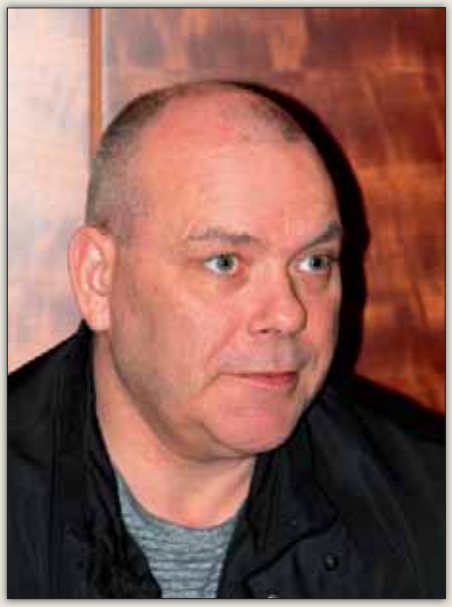
*

„Það er ekki frjáls þjóð sem ekki ræður yfir kaupskipaflota sínum“, voru skilaboðin sem þingið sendi Alþingi Íslendinga með áminningu um að blása aftur lífi í íslenska kaupskipaútgerð. Huga þarf að skattamálum greinarinnar og gera þau sambærileg við það sem gengur og gerist þar sem farmennska þrífst og blómgast. Það er sorgleg staðreynd að í dag eru aðeins sex kaupskip mönnuð sjómönnum búsettum á Íslandi.

Ómar Steinsson fyrrverandi skipstjóri á Huginn VE.

Jóhannes Jóhannesson formaður Vísis, félags skipstjórnarmanna á Suðurnesjum.

Páll Halldórsson bíður eftir nýjum Páli Pálssyni.



Sigurður Þórarinsson skipstjóri á Leyni SH.

Birkir Hreinsson skipstjóri á Vilhelm Þorsteinssyni EA.

Gunnar Gunnarsson fyrrverandi skipstjóri á Svani RE. Fjær er kollegi hans, Eggert Sveinn Jónsson.

Árni Bjarnason forseti Farmanna- og fiskimannasambands Íslands, sá seinasti er gegnir því embætti.

Miðstöð símenntunar þjónustar fyrirtæki í sjávarútvegi

Grunnnámskeið fiskvinnslu

- Meðferð matvæla (HACCP innra eftirlit og fleira)
- Íslenska fyrir útlendinga
- Skipuleggur ýmis námskeið eftir þörfum hverju sinni
- Skipuleggur og sér um starfsdaga
- Getur séð um starfsmannaviðtöl
- Gerir fræðsluáætlanir eftir þarfagreiningu (Fræðslustjóri að láni)

Kynntu þér málið á **mss.is** eða í síma 421 7500

MSS Miðstöð símenntunar á Suðurnesjum

Eiríkur Sigurðsson

SVALBARÐI

Til fróðleiks

Svalbarði er samheiti yfir eyjaklasa með mörgum eyjum. Þeirra stærst er Spitsbergen og þar er nánast öll byggðin. Svalbarði er undir norskri stjórn og þar er sýslumaður sem fer með æðsta vald en yfir 40 ríki eru aðilar að Svalbarðasáttmálanum og hafa þau öll rétt til að nýta sér auðlindir svæðisins en eingöngu Norðmenn og Rússar hafa notfært sér það, fyrir utan fiskimiðin sem mun fleiri nýta. Mjög gjöful fiskimið eru innan 200 sjómílna lögsögu Svalbarða og fer nýtingarréttur hverrar þjóðar eftir veiðireynslu og samningum. Ísland gerðist aðili að sáttmálanum mjög seint eða árið 1994, þegar íslensk skip fóru fyrst að stunda veiðar á svæðinu. Það gekk mikið á í aðdraganda þess og m.a. skotið á íslenskt skip, eins og margir muna.

Líklegustu, jafnt sem ólíklegustu lönd, eru aðilar að Svalbarðasáttmálanum.

Um þrjú þúsund manns búa á Svalbarða. Mest er byggðin við Isfjord sem er tæplega hundrað kílómetra langur, með innfjörðum, á vesturströnd Spitsbergen.

Bæir og þorp við Isfjord eru:

- *Longyearbyen*
- *Barentsburg*
- *Pyramiden*
- *Grumant*

Í norska bænum *Longyearbyen* búa um 2.200 manns og þar er aðsetur sýslumannsins. Margir halda að nafn bæjarins komi til af því að þar sé árið mjög lengi að líða vegna myrkursins en því fer fjarri. Staðurinn heitir eftir Bandaríkjamanninum John Munro Longyear sem fyrstur hóf þar námuvinnslu, árið 1906, en sú starfsemi er að mestu aflögð þar. Í bænum er rekinn öflugur háskóli og svo er þjónusta við ferðamenn vaxandi atvinnuvegur. Fjöldi farþega skemmtiferðaskipa sækir staðinn heim á hverju ári og svo er flug frá Tromsö og Osló daglega. Nokkuð margir Íslendingar búa eða hafa búið í bænum og síðast þegar ég vissi voru þeir um 15 talsins. Mannskæðasta flugslys í sögu Noregs varð árið 1996 þegar rússneskri þotu hlekktist á við lendingu í Longyearbyen. Þar fórust Rússar og Úkraínumenn sem flestir voru námuverkamenn á leið til Barentsburg, en einnig voru nokkrar konur og börn á meðal látinna.

Í rússneska bænum *Barentsburg* búa um 470 manns sem flestir vinna við kolanámurnar.

Í *Pyramiden* búa núna örfáir allt árið en voru um 1000 þegar mest var og unnu við námugröft. Því lauk árið 1998 þegar

Tæknibúnaður ætlaður til notkunar á sjó mætir erfiðustu skilyrðum. Álag óblíðrar náttúru, miklar hitabreytingar og stöðugur ágangur af söltum sjó, eykur þörf viðskiptavina fyrir áreiðanlegan og skilvirkan búnað.

Danfoss hefur háþróaðan gæða vökvabúnað og kerfissérþekkingu til að mæta kröfuhörðum viðskiptavinum um allan heim.
Vörulína Danfoss inniheldur m.a.:

- Háþróaða PVG álagsstýrða proportional stjórnloka og HIC/patronuloka.
- Öflugar H1 stimpildælur og mótora fyrir aukinn áreiðanleika og nýtni
- Þýðgengar Series 45 stimpildælur fyrir opin kerfi
- Hágæða vökvamótora á færibönd og spil
- State-of-the-art PLUS+1™ stjórnbúnað, örtölvur og hugbúnað.

Með Danfoss búnaði nærð þú stjórninni um borð.

Danfoss hf. Skútuvogi 6, 104 Reykjavík, Sími: 510 4100, **www.danfoss.is**

PLUS+1™ | +1 COMPLIANT

ENGINEERING TOMORROW Danfoss

Eistneski togarinn Taurus í frostþoku. Myndin gæti heitið naut á flugi. (Taurus=naut).

námunum var lokað og allir fluttir burt en húsin stóðu eftir auð. Á síðustu árum hafa nokkur þeirra verið gerð upp, m.a. hótelið, til að þjónusta vaxandi túrisma.

Kolanámubærinn Grumant er um 10 km frá Longyearbyen og þar bjuggu um 1.100 þegar mest var, árið 1952. Þar voru Sovétríkin sálugu með starfsemi en bærinn fór í eyði 1965 og núna býr enginn þar.

Önnur byggð á Svalbarða:

- *Ny-Alesund*
- *Sveagruva*
- *Bjarnarey*
- *Hopen*
- *Hornsund*

Auk byggðarinnar við Isfjord búa um 30 allt árið í *Ny-Alesund* við Kongsfjord á norðvestanverðri Spitsbergen. Þar eru rannsóknasetur fjölmargra þjóða sem fást við norðurskautsrannsóknir og þar getur íbúafjöldinn farið í um 200 á sumrin. En áður voru mun fleiri þar og fengust við námuvinnslu og fiskveiðar.

Í *Sveagruva,* sem merkir sænska náman, og stendur við Van Mijenfjord skammt sunnan við Isfjord, starfa um 300 manns við námuvinnslu sem er sú lang afkastamesta á Svalbarða, en enginn er með fasta búsetu. Þar eru Norðmenn með starfsemi og ferðast dag- eða vikulega frá Longyearbyen með þyrlum eða flugvélum.

Á *Bjarnarey,* sem er syðsta eyjan í eyjaklasanum, búa 10 Norðmenn sem stunda veðurathuganir og fleiri rannsóknir. Þar er engin höfn en þyrlur sjá um flutning á vistum og fleiru.

Á *Hopen* sem er suð-austasta eyjan búa fjórir veðurathugunarmenn sem starfa fyrir norsku veðurstofuna en engar reglulegar ferðir eru þangað.

Í þorpinu *Hornsund* á suð-vestanverðri Spitsbergen hafa Pólverjar haldið úti rannsóknastöð frá 1957 og þar búa að staðaldri 10 manns.

Af öllum eyjunum eru það sem sagt bara Spitsbergen, Hopen og Bjarnarey sem eru byggðar. Á sautjándu öld, þegar fyrsta fólkið hóf búsetu á eyjunum voru mun fleiri smáþorp sem svo lögðust af.

Greinarhöfundur í jóga í 20 stiga frosti norðan við Svalbarða. *Mynd: Romet Soon*

Þá voru hvalveiðar aðal atvinnuvegurinn en síðar námuvinnsla.

Miklar breytingar á veðurlagi hafa orðið á svæðinu á allra síðust árum, með hækkandi hita og minni hafís. Þær breytingar gerast ótrúlega hratt og hafa mikil áhrif á allt lífríkið. Fyrir aðeins einu til tveimur árum var mikill ís á haustin og veturna í kantinum norðan við Svalbarða eins og eðlilegt er á þeim árstíma en núna er það allt öðruvísi. Ég er búinn að vera norðan við Svalbarða í allt haust og það er nánast íslaust og hiti um frostmark flesta daga en ætti að vera um 20-30 gráður í mínus. Yfirborðshiti sjávar hefur verið 2-4 gráður í plús en eðlilegt væri um eða undir núllinu. Okkar helsti vandi á síðustu árum hefur verið að vegna lágs yfirborðshita sjávar hefur ekki mátt gera logn, því þá frýs allt saman á einu augabragði. Það byrjar þannig að sjórinn verður eins og krapi en síðan heilar íshellur sem sífellt þykkjast þannig að endar með því að við komumst ekki áfram og þurfum að hörfa, ef við náum því. Það hefur komið fyrir að öflugir togarar hafa ekki haft vélarorku til að komast út úr svona aðstæðum og frosið fastir. Hitastig við botninn á 350-800 metra dýpi hefur verið það sama og við yfirborðið, eða plús 2 til 4 gráður en venjulega er það mun lægra. Þessar miklu veðurfarsbreytingar er nú þegar byrjaðar að hafa áhrif á fiskgengd og lífríkið allt.

Bjarndýr hafa verið nokkurs konar einkennisdýr Svalbarða en þau eiga mjög undir högg að sækja núna og sífellt erfiðara verður fyrir þau að ná sér í æti. Það segir væntanlega talsverða sögu að ég hef ekki séð eitt einasta bjarndýr í allt haust en á síðustu árum hef ég séð fjölda þeirra

FROST

KÆLISMIÐJAN FROST EHF.

Ferskt eða frosið - alla leið

Alhliða þjónusta og heildarlausnir, hönnun og uppsetning smárra jafnt sem stórra kæli- og frystikerfa.

Frysti- og kæligeymslur, kæli- og frystiklefar, frysti-, kæli- og eldvarnahurðir, veggeiningar, kæli- og frystiklefar, frystipressur, kælivélasamstæður, tölvukælar, kælimiðilsdælur, lausfrystar, lokar og stjórnbúnaður, brauðunar- og fullvinnslulínur, plötu-frystar, sjálfvirkir láréttir plötufrystar, eimsvalar, mjólkurtankar, loftþurrkarar, RSW kerfi, varahlutir og margt fleira...

allt & sumt

Kælismiðjan Frost ehf.
Fjölnisgata 4b, 603 Akureyri
Sími +354 464 9400
Fax +354 464 9401

Kælismiðjan Frost ehf.
Lyngás 20, 210 Garðabæ
Sími +354 464 9400
Fax +354 464 9402

frost@frost.is
www.frost.is

Samstarfsaðilar: PF Frost, Færeyjum

Heimildir:

Ég hef stundað fiskveiðar allt í kringum Svalbarða og inn á milli eyjanna, af og til í 25 ár og hef alltaf haft áhuga á sögu þeirra. Á þeim tíma hafa síast inn alls konar upplýsingar og fróðleikur úr ýmsum áttum en engin leið að tiltaka hvað kemur hvaðan. Margt er eigin reynsla en annað hef ég lesið eða þá heyrt í samtölum við staðkunnugt fólk, mest Norðmenn. Á meðfylgjandi korti sjást merktir allir þeir staðir sem ég nefni.

og þau hafa virst í ágætum holdum en á þessu ári hafa borist fregnir af grindhoruðum bjarndýrum á Svalbarða. Núna síðust daga, um mánaðamót nóvember og desember, höfum við verið að veiðum á Isfjord og þar er nánast snjólaust í landi á 78 gráðum norðlægrar breiddar og lofthiti 1-3 gráður í plús og ekki einn einasti ísjaki sjáanlegur.

Því miður er enn þá til fólk sem lokar augunum fyrir þeim vandamálum sem hlýnun jarðar hefur í för með sér og þar á meðal er sumt af áhrifamesta fólki heimsins. Það er verulegt áhyggjuefni.

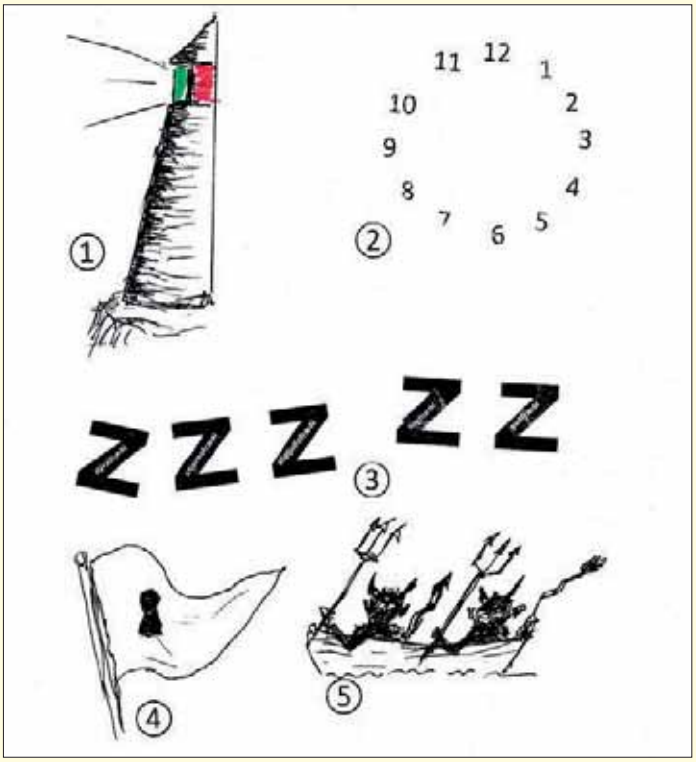
Við mætum norska togaranum Hopen. Ef vel er rýnt má sjá þrjá ísbirni á ísnum.

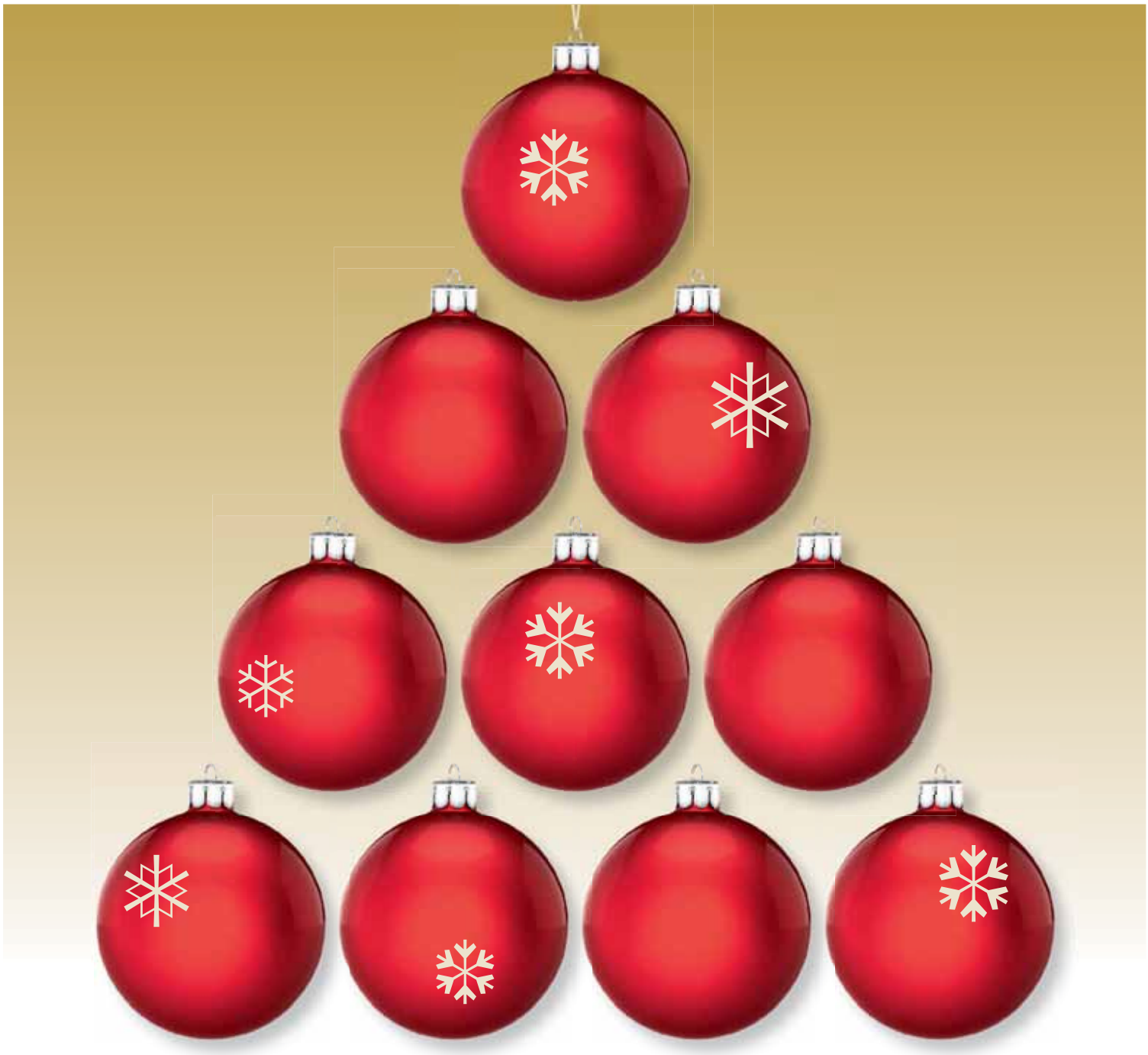
Orðmyndir

Þessar fimm teikningar eiga það sameiginlegt að með góðum vilja (og hæfilegri hártogun) má lesa úr þeim venjulegt, íslenskt orð hvers merking er þó óskyld því sem teikningin sýnir.

En til að eyðileggja ekki fyrir ykkur jólahátíðina látum við svör fylgja, þó ekki fyrr en á bls. 30.

Það skal tekið fram að hinn ágæti velunnari Víkingsins, fjölfræðingur og skólameistari, Örnólfur Thorlacius heitinn, tók saman og sendi blaðinu.





Óskum landsmönnum öllum gleðiríkrar hátíðar og farsældar á nýju ári

Starfsfólk Ísfells

ÍSFELL
Ísfell ehf, Óseyrarbraut 28
220 Hafnarfjörður, Sími 5200 500
www.isfell.is, isfell@isfell.is

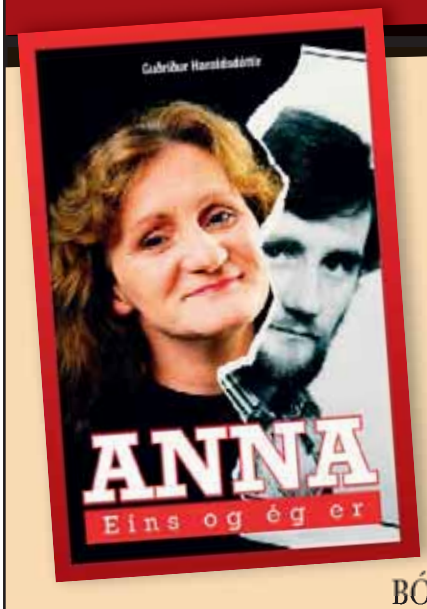
B.v. Bjarni riddari GK 1 með hærri gerðina af reykháf. *Mynd: Baldvin Halldórsson*

Hafliði Óskarsson

Hafnfirðingar gera breytingar á nýsmíðum

Þeir 18 nýsköpunartogarar sem komu nýir til landsins á árinu 1947 dreifðust á 8 hafnir víðs vegar um landið, að Vestfjörðum undanskildum: Faxaflói 3 hafnir með 12 togara. – Norðurland 2 hafnir með 2 togara. Austfirðir 2 hafnir með 3 togara. Suðurland 1 höfn með 1 togara.

Stórmerkileg baráttukona!



Hún lék hlutverk sitt sem harður sjómaður þar til hún gat ekki meira og ákvað að berjast fyrir tilveru sinni sem kona!

Ótrúleg ævisaga sem snertir marga strengi mannlífsins.

BÓKAÚTGÁFAN HÓLAR
holar@holabok.is — www.holabok.is

Ef skoðaður er hlutur Hafnfirðinga sérstaklega með sín fjögur skip,: Bjarni riddari GK 1 í september, Surprise GK 4 í október, Júlí GK 21 í nóvember, og Neptúnus GK 361 í desember má sjá að ýmislegt var frábrugðið gagnvart upphaflegum teikningum á ytra útliti hafnfirsku skipanna. Þó vissulega breytilegt á milli skipa. Sumt var vel sýnilegt, en annað minna áberandi. Skoðum lítillega hvað var frábrugðið á hafnfirsku togurunum gagnvart öðrum sambærilegum skipum frá árinu 1947.

Breytingarnar

Sjá mátti aukna skrokklengd frá upphaflegri teikningu. Upphækkaðar lunningar að hluta sáust jafnframt. Allir nýsköpunartogarar komnir til landsins á árinu, utan eins, höfðu 10 glugga á stjórnpalli, en sjá mátti 14 slíka glugga á hafnfirskum togara. Sá hinn sami var einnig með breytta útfærslu á keis. Ekki var óþekkt að staðsetning á lifrarbræðslu, eldhúsi og borðsal víxlaðist, en slíka breytingu á útfærslum mátti helst sjá af staðsetningu og uppröðun á kýraugum í yfirbyggingu aftanverðri, auk uppröðunar á minni gerðum reykháfa. Breytingar sem náðu til aukningar á hæð reykháfa frá aðalvélum mátti sjá á alls fjórum skipum, en af þeim tilheyrðu þrjú hafnfirskum útgerðum. Fjórða skipið varð síðar meir hafnfirskt.

Að endingu: Hafnfirðingar áttu sér gamalgróið skipsheiti sem sjá mátti á einum hinna nýju togara en það var vissulega engilsaxneskt. Enginn togaranna fjögurra landaði afla sínum í heimahöfn á árinu 1947 og eitt skipið landaði aldrei í Hafnarfirði undir hafnfirskri skráningu.

Fullbúin viðskiptalausn í áskrift Microsoft Dynamics NAV

Wise býður eitt mest selda bókhaldskerfi landsins í mánaðarlegri áskrift - NAV í áskrift.

Þú færð fullbúið bókhaldskerfi, hýst og afritað í Azure skýjaþjónustu Mricrosoft í áskrift ásamt sérlausnum frá Wise á verði frá kr. 9.900 á mánuði.

Kynntu þér málið á navaskrift.is

Bjóðum einnig Office 365 í áskrift.

kr. 9.900 pr. mán. án vsk.

Microsoft Azure

Office 365

wise

Wise lausnir ehf. » Borgartún 26, 105 Reykjavík » Hafnarstræti 93-95, 600 Akureyri
sími: 545 3200 » wise@wise.is » wise.is

Vindar og sjór hafa leikið skipið grátt en sandurinn hefur neitað að sleppa skipinu.
Mynd: Arndís Bernharðsdóttir

Bernharð Haraldsson

MAHENO

Frasereyja er fjölsóttur ferðamannastaður, sendin, skógi vaxin og þar er urmull lítilla stöðuvatna. Gestir koma ýmist siglandi eða fljúgandi, því þar má lenda litlum flugvélum á sléttum sandinum. Náttúran hefur mikið aðdráttarafl og einnig gamalt skipsflak, sem laðar að sé fjölda ljósmyndara ár hvert.

Frasereyja eða K'gari á máli frumbyggja, er nálægt miðri austurströnd Ástralíu, skammt undan landi. Hún er stærsta sandeyja í heimi og er á heimsminjaskrá UNESO. Eyjan er um 123 km. á lengd og 22 km. þar sem hún er breiðust. Þar er að finna regnskóg og er hún eina eyjan í heiminum þar sem slíkur skógur vex á sendinni jörð. Þar er einnig að finna á annað hundrað stöðuvatna með fersku vatni. Ekið er eftir sandinum og leið flestra liggur niður að flakinu af Maheno, sem endaði feril sinn þar fyrir 82 árum og er vinsælt myndefni. Hvað skip er þetta og hver urðu endalok þess?

Maheno, var byggt í Dumbarton á Skotlandi og sjósett 19. júní 1905. Það var svo afhent fullbúið skipafélaginu Union of New Zealand í nóvember sama ár. Skipið sigldi í hartnær þrjá áratugi með fólk og vörur milli Nýja Sjálands, meginlands Ástralíu, sem var um 1660 sjómílur, fjögurra daga sigling, og Tasmaníu og stundum alla leið til Vancouver, uns það strandaði í fellibyl í júlí 1935. Saga þess, er eins og svo margra annarra skipa, m.a. vegna fjarlægðar, okkur lítt kunn og úr því verður reynt að bæta hér.

Maheno var 5.323 tonn að stærð, 400 feta langt, breiddin var 50 fet og risti 31 fet. Það var knúið þrem gufutúrbínum, hafði þrjá skrúfur og gekk 17.5 sjómílur.

Skipið var byggt bæði til vöru- og fólksflutninga. Það virðist hafa verið búið flestum þeim þægindum, sem skip þessara tíma bjuggu yfir. Lestin var kæld, það var búið rafmagni og brunakerfi af nýjustu gerð var í skipinu.

Maheno gat flutt allt að 420 farþega og hafði þrjú farrými. Á fyrsta farrými, en það tók 240 farþega, var aðbúnaður með miklum ágætum. Farþegarnir á því farrými höfðu sérstakan borðsal, þá var þar einnig reyksalur þar sem fólk gat slappað af, lesið blöð eða gripið í spil eða kannski skroppið á barinn. Loks stóð farþegum til boða sérstakur tónlistarsalur með flygli. Annað farrými gat hýst 120 farþega og það þriðja 60 manns. Vafalaust hefur aðbúnaður verið góður, þótt hann stæði lúxusinum á fyrsta farrými ekki á sporði.

Svo kom ófriðurinn, fyrri heimsstyrjöldin, 1914-1918. Nýsjálendingar, sem voru hluti af breska samveldinu, sendu lið til Evrópu, alls um 100 þúsund manns, eða um 10% íbúanna, sem voru rúmlega 1 milljón. Fyrsta stóraðgerðin var orrustan við Gallipoli í nágrenni Istanbúl árið 1915, sem lauk með ósigri og herliðið var dregið til baka, Þá tóku við bardagar á vesturvígstöðvunum, skotgrafahernaðurinn viðbjóðslegi.

Maheno kom við þessa sögu. Því var breytt í spítalaskip og var bæði við Gallipoli og á Ermarsundinu. Þar voru átta sjúkradeildir, tvær skurðstofur og í hjúkrunarliðinu voru fimm læknar, þrettán hjúkrunarkonur, um sextíu aðstoðarmenn og konur og svo auðvitað prestar. Skipið var málað hvítt, en eftir hvorri síðunni var breið græn rönd og rauðir krossar sem og á reykháfunum, en þetta var gert samkvæmt sáttmála, sem þjóðir höfðu gert með sér um styrjaldarrekstur og samþykktur var árið 1899.

SCANBAS 365

Veiðistýringarkerfi framtíðarinnar

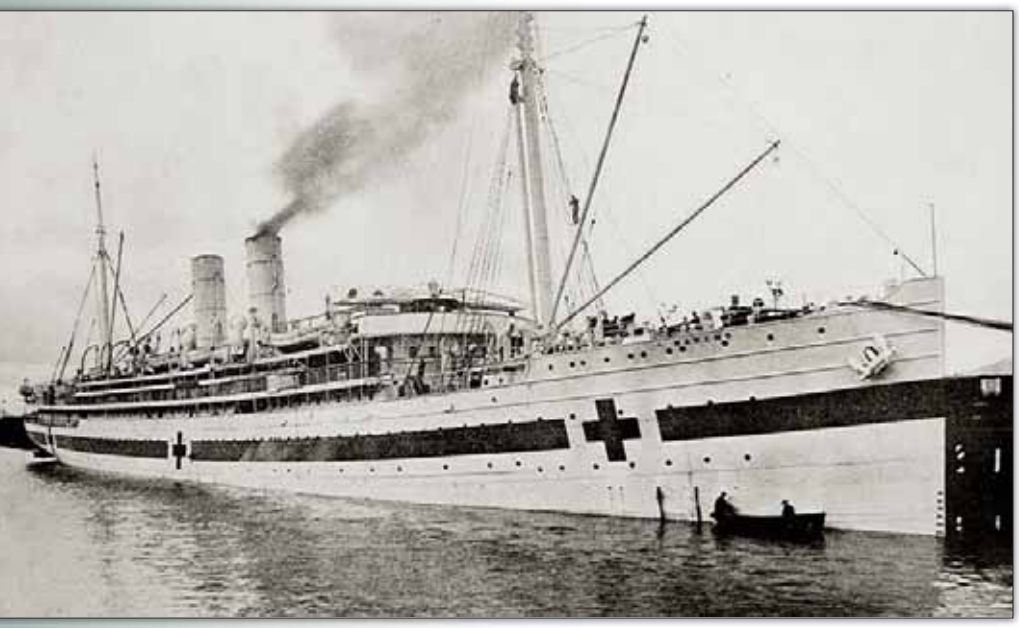
- Nýtt fjölskjáa kerfi með marga nýja möguleika
- Sérstaklega einfalt í notkun
- Hver notandi hefur sinn aðgang t.d. skipstjóri, stýrimaður, II stýrimaður o.s.frv.
- Ótæmandi möguleikar á framsetningu gagna
- Notandi gerir sýnar eigin skjámyndir
- Áreiðanlegar, skýrar og réttar upplýsingar sem hægt er að treysta

Scanmar búnaður er þekktur fyrir áreiðanleika, endingu og lága bilanatíðni sem á sér ekki hliðstæðu.

SCANMAR

www.scanmar.is

Scanmar ehf. • Grandagarði 1A • Sími: 551 3300 • GSM: 691 4005 • Netfang: tm@scanmar.is



Maheno í fyrra stríði. Skipið liggur í höfn við Wellington, höfuðborg, Nýja- Sjálands, en ferðinni er heitið í Dardanellasund til að lina þjáningar særðra hermanna.

Í Gallipoliátökunum 1915 fékk Maheno það hlutverk að flytja særða burtu, einkum til Kýpur og Alexandríu í Egyptalandi þar sem nýsjálenskir læknar önnuðust þá. Þá var því siglt heim til Nýja Sjálands til endurbóta og breytinga, en þaðan fór það til Englands og kom þangað rétt eftir orrustuna við Somme. Það tóku við flutningar særðra til Englands næsta misserið, en síðan fékk skipið það hlutverk að flytja sjúka og særða til Nýja-Sjálands og fór alls sex slíkar ferðir, allt til stríðsloka. Til Nýja-Sjálands var um 10 þúsund sjómílna sigling og tók um 30-35 daga hvora leið, allt eftir veðri og vindum.

Nýsjálendingar misstu alls um 16.700 fallna í heimsstyrjöldinni fyrri og um 41 þúsund særðust og urðu margir örkumla fyrir lífstíð. Ástralir misstu um 61 þúsund og 18 þúsund særðust. Enn, árið 2017, eru minningarathafnir haldnar hinn 25 apríl um þetta hörmulega manntjón og í flestum bæjum, stórum sem smáum, eru minnismerki um fallna og særða.

Að þessu verkefni loknu var skipinu breytt til hins fyrra horfs og það, eins og fyrir stríð, sigldi sína gömlu leið.

Skipin eldast eins og við mennirnir, tækni og kröfur breytast. Því kom að endalokum þessa skips eins og svo margra annarra. Árið 1935 var ákveðið að selja það til Osaka í Japan í brotajárn. Allt nýtilegt var tekið úr því að það var vélarvana. Annað skip, Oonah, 1758 tonn, sem beið sömu örlaga að ferðinni lokinni, tók Maheno í tog. Skipin voru tengd tæplega 7 tommu sverum dráttavír. Það vildi þó ekki betur til, að eftir 4 daga siglingu og 50 mílur undan landi, lentu skipin í fellibyl. Dráttartaugin slitnaði og ekki tókst að koma annarri milli skipanna, enda stórsjór. Maheno hvarf

vélarvana í særokið og enginn vissi för þess og sjómannanna átta, sem um borð voru.

Þrem dögum síðar kom flugmaður auga á skipið á strönd Frasereyju þar sem það sat á réttum kili í sandinum og mennirnir heilir. Allar tilraunir til að ná því á flot reyndust árangurslausar. Nú, 82 árum síðar, situr Maheno í sandinum, sígur hægt niður, vindar og veður vinna þar sitt verk. Það er hins vegar vinsælt myndefni þeim sem sækja Frasereyju heim.

Hér liggur flakið af Maheno í sandinum á Frasereyju. *Mynd: Arndís Bernharðsdóttir*

MARÁS

Fagleg ráðgjöf, sala og þjónusta
Bjóðum aðeins viðurkenndan búnað

Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra hugheilar jóla- og nýárskveðjur með ósk um gæfuríkt komandi ár.

SIDE-POWER
Hliðarskrúfur

YANMAR
Kraftur
Ending
Sparneytni
Áreiðanleiki

ZF
Stjórntæki og gírar

Prestolite electric
Alternatorar og DC rafalar

ROLLWAY
Legur

Navalloy™
Ál fórnarskaut og zink

MAESTRINI
Sjóinntök, lokar, sjósíur og fl.

Marás ehf.
Miðhraun 13 - 210 Garðabær
Sími: 555 6444 - Fax: 565 7230
www.maras.is

Allt fyrir nýsmíðina
Allt fyrir sjávarútveginn

VARGÖLD Á VÍGASLÓÐ

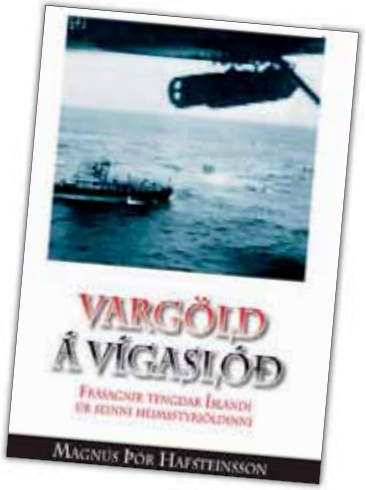
- Fyrsta sjóorrusta seinni heimsstyrjaldarinnar

Út er komin bókin VARGÖLD Á VÍGASLÓÐ – frásagnir tengdar Íslandi úr seinni heimsstyrjöldinni, eftir Magnús Þór Hafsteinsson. Þetta er fjórða bók hans um þessa mannskæðu styrjöld og verður hér gripið niður í kaflanum Fyrsta sjóorustan, en hún var einmitt háð suðaustur af Hornafirði þann 23. nóvember 1939.

Fyrsta sjóorrustan, þar sem skip skiptust á skotum, háð í grennd við Ísland frá miðöldum, var hafin. Þetta var jafnframt fyrsta sjóorrusta sem herskip háðu í seinni heimsstyrjöldinni.

Upphafs kúlnahrinunni frá Scharnhorst hafði verið miðað aðeins of stutt. Sprengikúlurnar skullu í hafið skammt frá síðum Rawalpindi og sprungu með miklum gusum sem sendu sjávarstróka hátt til lofts. Nú var eins og Kennedy skipherra sæi sæng sína útbreidda. Hann átti tvo kosti. Annar var sá að halda áfram á vonlausum flótta með því að snúa skutnum í Þjóðverjana og sigla áfram eins hratt og skip hans dró. Þannig yrði flýjandi skipi hans örugglega sökkt með skothríð. Hinn valkosturinn var að fara niður með virðuleika í samræmi við glæstar hefðir breska sjóhersins. Í því fólst að snúast til vonlausrar varnar. Kennedy kaus þetta. Um leið og fyrstu kúlur Scharnhorst sprungu í sjónum beygði Rawalpindi á stjórnborða þannig að sú hlið skipsins vísaði nú að Scharnhorst. Með þessu var hægt að beita öllum fjórum fallbyssum skipsins stjórnborðsmegin. Sekúndum síðar sáu Hofmann skipherra og menn hans fjóra blossar frá Rawalpindi. Bretarnir höfðu hleypt af enn og aftur og í þetta sinn með breiðsíðu! Andartaki síðar sprakk ein af þessum sprengikúlum á afturþilfari Scharnhorst. Þessi kúla var hvergi nógu öflug til að rjúfa brynvarið þilfarið. Hún sprakk aðeins ofan á því og sprengjubrotin særðu nokkra menn lítils háttar.

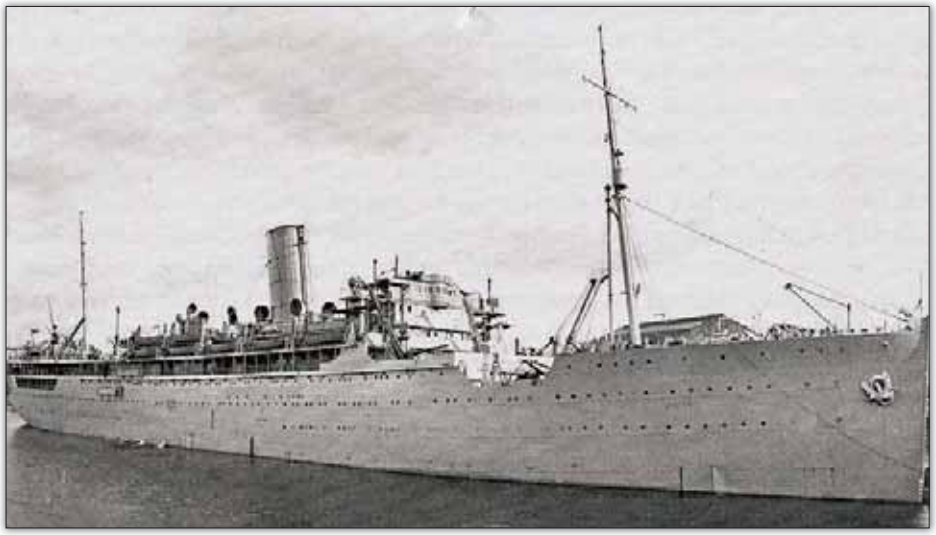
Þjóðverjarnir hleyptu aftur af og enn á ný höfðu þeir miðað of skammt. Sprengikúlur þeirra lentu í sjónum en í þetta sinn nær Rawalpindi en í fyrstu hrinunni. Næst myndu þeir sjálfsagt hæfa enda höfðu þeir gagn af hinum nýja „Dete“-ratsjárbúnaði til viðbótar við hefðbundin miðunartæki. Skytturnar á Rawalpindi voru lengur að hlaða byssur sínar heldur en þeir á þýska orrustuskipinu. Byssur Bretanna voru svo fornar að allt þurfti að gera með handafli en búnaður Þjóðverjanna var sjálfvirkur. Scharnhorst hleypti þriðju hrinunni af. Nú hæfðu Þjóðverjarnir. Ein af sprengikúlunum frá Scharnhorst lenti í yfirbyggingu Rawalpindi á bátadekkinu undir stjórnpalli skipsins. Hún sprakk þar og flestir á stjórnpallinum fyrir ofan létust nema Kennedy skipherra og nokkrir aðrir. Loftskeytaklefinn eyðilagðist. Skipið varð því sambandslaust við umheiminn. Eldar kviknuðu um borð. Því varð enn auðveldara en áður fyrir áhöfn Scharnhorst að ná miði því að logandi skipið sást vel nú þegar tók að húma. Aðrar kúlur lentu sem fyrr í sjónum skammt frá Rawalpindi. Nokkur andartök hvarf skipið á bak við gríðarháa sjávarstróka.



Skipverjar á Rawalpindi reyndu að svara fyrir sig. Fallbyssukúlur frá hinum gömlu, máttvana og aflóga fallstykkjum þeirra féllu nærri síðu og stefni orrustuskipsins. Scharnhorst hleypti aftur af nýrri hrinu. Nú hæfðu Þjóðverjarnir skotmiðstöð skipsins þaðan sem skothríðinni átti að stjórna úr átta fallbyssum Rawalpindi. Auk þess eyðilagðist ein af fallbyssunum stjórnborðsmegin á skipinu.

Næstu hrinu var miðað neðar. Þá lentu fallbyssukúlur á síðum farþegaskipsins. Eins og fyrr var greint var engin brynvörn þykkra stálplatna til staðar á skrokki Rawalpindi. Plöturnar í byrðingnum voru hnoðaðar saman. Samanborið við byrðinga herskipa voru þær þunnar sem skæni og engin fyrirstaða fyrir fallbyssukúlurnar. Kúlurnar áttu greiða leið inn í iður skipsins. Þar sprungu þær, tættu innviði og vélabúnað Rawalpindi í sundur og kveiktu elda neðan þilja. Rafalar skipsins eyðilögðust. Allt rafmagn fór af Rawalpindi. Rafknúnar lyftur, sem fluttu fallbyssuskot úr skotfærageymslum neðan úr skipinu upp á þilfarið þar sem byssurnar stóðu, urðu óvirkar. Kennedy skipherra voru færð þessi tíðindi. Hann fyrirskipaði að menn skyldu raða sér upp og handlanga skotin að byssunum. Síðan skyldu þeir miða sjálfir frá hverri fallbyssu og halda áfram að skjóta óháð hinum þar sem skotmiðstöðin hefði verið eyðilögð. Aðeins fimm af átta fallbyssum virkuðu nú. Hinar höfðu eyðilagst af skothríðinni frá þýsku skipunum.

Gneisenau var nú komið á vettvang. Klukkan 16:11 hóf það einnig að skjóta á



Breska hjálparbeitiskipið Rawalpindi var fyrrum farþegaskip sem breytt hafði verið til sjóhernaðargæslu og sent til að vakta hafsvæðin vestur og suðaustur af Íslandi. Því var sökkt með miklu manntjóni um 80 sjómílur suðaustur af Hornafirði 23. nóvember 193

Rawalpindi. Þjóðverjarnir voru vel á verði gagnvart hugsanlegum gagnárásum. Klukkan 16:14 var Scharnhorst skyndilega beygt hart á stjórnborða þegar varðmenn um borð tilkynntu að þeir sæju för eftir tundurskeyti í sjónum.

Sem betur fer reyndist þetta missýn og skipinu var lagt aftur á fyrri stefnu. Bæði þýsku skipin voru í sannkölluðu dauðafæri. Um borð í Rawalpindi var þetta vonlaus vörn. Heilir menn og særðir í áhöfn skipsins reyndu að raða sér upp innan um undið og tætt stál og handlanga sex þumlunga fallbyssuskotin sín á milli. Skothríðin frá fallbyssum Rawalpindi var eðlilega mjög strjál og fálmkennd. Hverju og einu skoti, sem hleypt var af frá þessum gamla Indlandsfari, var svarað með fjölmörgum frá Scharnhorst og Gneisenau.

Sífellt stærri eldar loguðu neðan þilja í skipinu. Það hafði hægt mjög ferðina og reykurinn var byrjaður að vella upp frá því. Ofan sjávarborðs var farþegaskipið nánast sundurtætt þar sem það virtist brátt brenna frá stefni til skuts. Fallbyssur Rawalpindi þögnuðu ein af annarri. Logarnir náðu til skotfæra sem sprungu inni í skipinu og juku enn á tjónið, þjáningarnar og glundroðann. Rawalpindi hafði nú nær stöðvast. Aðeins tíu mínútur voru liðnar síðan Scharnhorst hóf skothríð sína.

Þýska orrustuskipið Scharnhorst. Það var ójafn leikur þegar það ásamt systurskipinu Gneisenau mætti Rawalpindi suðaustur af Hornafirði.

VÉLAR EHF.

Við látum dæluna ganga

- Dælur
- Dæluviðgerðir
- Ásþétti
- Rafmótorar
- Vélavarahlutir

BELZONA

Viðgerðir • Tæringarvarnir
Keramikhúðun

Fyrir

Eftir

Vatnagarðar 16, Reykjavík, s. 568 6625, **velarehf.is**

Nanna Bára Maríasdóttir

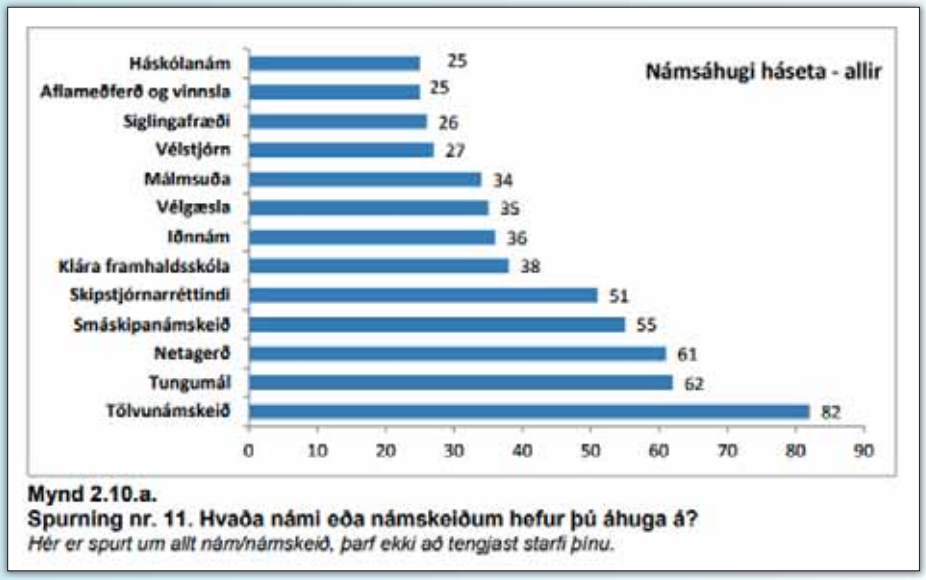
Starfsmenntun sjómanna

Menntunarmál sjómanna hafa tölu-vert verið í umræðunni. Sam-kvæmt rannsókn sem var gerð á vegum Sjómenntar árið 2012 hefur meiri hluti sjómanna hug á að mennta sig. Það er mismunandi hvert hugurinn stefnir og eru ýmsar leiðir nefndar.

Hér að neðan er niðurstaða þar sem sjómenn eru spurðir hvort þeir hafi áhuga á að mennta sig. Það hefur háð þeim hversu erfitt er að sækja nám bæði hvað varðar tíma, netaðgang og fleira. Eðli vinnunnar vegna þá er illa hægt að skrá sig í nám þar sem mikillar viðveru er krafist.

Sem betur fer er farið að bjóða upp á nám sem hægt er að taka á þeim tíma og stað sem hentar hverju sinni. Þar er til dæmis um að ræða grunnmenntaskóla og menntastoðir sem sett er upp á þann hátt. Ef mönnum hentar að mæta þá geta þeir gert það en annars er námið tekið á þeim hraða og tíma sem hentar hverjum og einum. Til dæmis eru hér hjá Miðstöð símenntunar á Suðurnesjum nemendur í Menntastoðum sem staðsettir eru um allt land og á miðunum í kringum landið.

Það vakti áhuga minn að sjómenn eru almennt ekki að hugsa um að mennta sig af sjónum þó það sé auðvitað til líka.



Mynd 2.10.a.
Spurning nr. 11. Hvaða námi eða námskeiðum hefur þú áhuga á?
Hér er spurt um allt nám/námskeið, þarf ekki að tengjast starfi þínu.

Nanna Bára Maríasdóttir.

Flestir hafa áhuga á að mennta sig og efla í sínu starfi og auka möguleika sína og val í því starfsumhverfi sem þeir eru í dag. Má meðal annars nefna að þeir vilja margir fá námskeið í aflameðferð, vél-gæslu, skipstjórn, netagerð og fleiru þar að lútandi sem tengist.

Starfsmenntun

Hlutverk fyrirtækja er mjög mikilvægt hvað varðar starfsmenntun. Sjómenn eru ekki undanskildir því að vilja mennta sig í sínu fagi. Mér finnst mjög mikilvægt að gefa mönnum tækifæri til þess þegar skip og bátar eru stopp í landi. Það getur virk-að mjög hvetjandi bæði hvað varðar gæði, aflameðferð og vinnubrögð um borð. Það er auðvitað ekki síður mikil-vægt að halda við hugsun um góða liðs-

Mynd: Þröstur Njálsson

Stólpi Gámar
fyrir atvinnulífið

Stólpi Gámar bjóða gámalausnir fyrir atvinnulífið – til leigu eða sölu

- þurrgáma
- hitastýrða gáma
- geymslugáma
- einangraða gáma
- fleti og tankgáma
- gáma með hliðaropnun

Einnig gámahús og salernishús frá **Containex**, færanlega starfsmannaðstöðu frá **EuroWagon.dk** og vinnu- og vörulyftur frá **ATN** og **Maber**

Hafðu samband **568 0100**

www.stolpigamar.is

Stólpi Gámar

Klettagörðum 5 | 104 Reykjavík | Óseyrarbraut 12 | 220 Hafnarfirði

Mynd: Guðmundur Birkir Agnarsson

heild og að styrkja einstaklingana um borð. Sjómennirnir okkar eru jú að handfjatla mikil verðmæti dag hvern.

Það er þekkt að fiskvinnslufólk á rétt á námskeiðum í gegnum kjarasamninga sem fyrirtækjum er skylt að uppfylla. Slíkt hef ég ekki séð um sjómenn nema hvað varðar öryggismálin og má þakka Slysavarnaskóla sjómanna þar fyrir frábært starf.

Raunfærnimat

Í dag er sú þekking sem við öflum okkur í atvinnulífinu mikils metin. Sjómenn og fiskvinnslufólk hafa tækifæri til að láta meta þekkingu sína til fullgildra framhaldsskólaeininga á móts við, til dæmis, námskrá Fisktækniskóla Íslands eða skipstjórnarnám svo dæmi séu nefnd. Hvort sem fólk ætlar í fisktækninám eða annað nám er gott að hafa þetta raunfærnimat í farteskinu þegar lagt er af stað. Það kemur flestum á óvart hversu mikið þeir vita um sitt fag og gengur vel í raunfærnimatinu. Raunfærnimatið er þeim að kostnaðarlausu sem það sækir og lögð mikil áhersla á að það sé sem þægilegast fyrir þátttakendur.

Sjómennt

Í kjölfar rannsóknarinnar á vegum Sjómenntar (2012) var farið af stað með verkefnið „Sjósókn“ þar sem Sjómennt styrkti raunfærnimat fyrir sjómenn og tóku símenntunarstöðvar um land allt þátt í því verkefni. Það voru um 150 manns sem fóru í mat þá og hafa mjög margir skilað sér til mennta og hafa ýmist lokið námi eða eru í því. Sjómennt hefur hvatt mjög til námsins og gert vel við sína félagsmenn. Það hafa bæði verið einstaklingar og fyrirtæki sem hafa verið að sækja um styrki og því vel tekið.

Þegar kemur saman reynslan og þekkingin af störfum í sjávarútveginum saman við nám erum við að fá mjög eftirsótta starfskrafta sem hafa jafnvel orðið lykilfólk í sjávarútvegi okkar Íslendinga.

Fjölbreytt atvinnutækifæri í sjávarútvegi

Sjávarútvegur er þjóðinni mikilvægur og eigum við að hlúa vel að því fólki sem vinnur þar ásamt því að sjá vel um að það geti menntað sig í faginu. Þessi grein er orðin mjög tæknivædd og er í gríðarlegri þróun. Þar eru mörg tækifæri fyrir þá sem eru tilbúnir að tileinka sér tækni, gæði og það drífandi andrúmsloft sem sjávarútvegurinn er í.

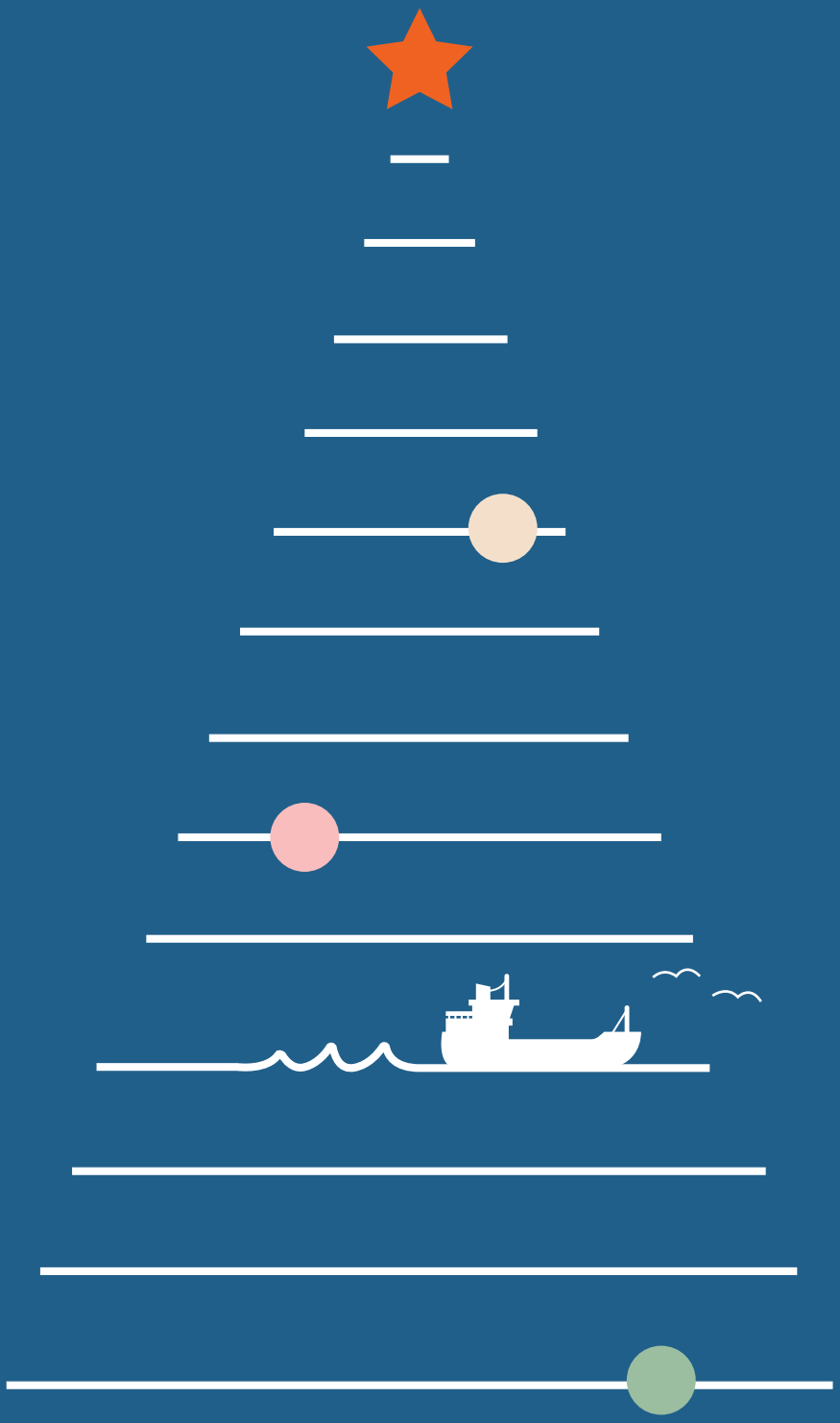
Það er vöntun á fólki sem hefur þekkingu af sjómennsku og/eða úr vinnslunum til dæmis í gæðastjórnun, vinnslutækni ýmiskonar og við vél og hugbúnað tengdum sjávarútvegi. Ég hef oft orðið vör við að þegar fólk menntar sig og jafnvel sérhæfir ofan á reynslu sína úr sjávarútveginum þá verða til mjög eftirsóttir starfskraftar.

Mér finnst ótrúlegt hversu sjómenn eru litið að nýta rétt sinn til að fá starfsmenntastyrki. Það virðist sem meirihluti þeirra sé alls ekki meðvitaður um rétt sinn um styrki til náms. Ég vil ítreka það hér að þessir styrkir geta átt við bæði um námskeið og lengra nám og hvet alla til að nýta sér þann rétt sinn.

Ég vil einnig hvetja útgerðir og fiskvinnslufyrirtæki til að nýta þau tækifæri sem þau hafa til sí- og endurmenntunar starfsfólk síns bæði fyrirtæki sínu og starfsmönnum til góðs. Starfsmenntasjóðir fyrirtækjanna taka einnig þátt í þeim kostnaði sem hlýst af þessari sí- og endurmenntun.

Hér að framan kemur fram að ýmislegt er hægt að gera þótt fólk sé bundið í aðstæðum sem leyfa ekki þátttöku í fyrirfram ákveðinni „gamaldags“ stundaskrá. Ég hvet bæði einstaklinga og fyrirtæki til að skoða fræðslumálin og finna farveg sem hentar.

Höfundur er verkefnastjóri atvinnulífs hjá Miðstöð símenntunar á Suðurnesjum.



Jólakveðja

Við sendum landsmönnum öllum, til sjávar og sveita,
hátíðarkveðjur með þökk fyrir samstarfið á árinu
sem er að líða.

Tækniskólinn
skóli atvinnulífsins

Endurminningar Magna skipstjóra

Fyrir stuttu kom út hjá Bókaútgáfunni Hólum ævisaga Magna Kristjánssonar, skipstjóra frá Neskaupstað. Það er Ragnar Ingi Aðalsteinsson frá Vaðbrekku sem skráði og hér á eftir verður gripið niður í einn kafla bókarinnar, „Jólatúrinn – og jólapakki frá besta vininum“:

„Ég var allt sumarið á Vetti en um haustið átti ég að fara í þriðja bekk í gagnfræðaskólanum. Ég streittist á móti en að lokum var samið. Ég færi í skólann en færi jólatúrinn á Vetti ef ég fengi pláss. Ég samdi svo um þetta við þá Denna (Stein Jónsson, skipstjóra) og Steindór.

Mig langaði ekki í skólann. Þegar þarna var komið fannst mér hann eins leiðinlegur og mér hafði áður þótt hann skemmtilegur. Hugurinn var allur á sjónum. Ég var löngu fyrr búinn að ákveða að fara á sjóinn, ætli það hafi ekki bara verið þegar ég var á Hafbjörginni. Þá fannst mér ég vera á réttri leið.

Svo kom að jólatúrnum. Við fórum út en fljótlega var komið vitlaust veður, það var ekta bræla, ekkert veiðiveður þegar við vorum komnir á miðin. Það var slóað og við misstum afturhlerann í sjóinn, svo brotnaði gluggi í brúnni og sitthvað gekk á, þetta var algert skítaveður. Ég var drullusjóveikur meðan veðrið gekk yfir. Við urðum að fara í land til að láta gera við. Að öðru leyti var jólatúrinn tíðindalítill.

Ekki þó alveg tíðindalaus. Þessi túr er minnisstæður fyrir annarra hluta sakir. Þegar til stóð að ég færi með Vetti í nokkurra vikna túr blasti við mér nýtt vandamál. Við Daddi Dóra vorum farnir að fikta við að reykja á loftinu fyrir ofan beituskúrinn hjá Stíganda. Það var notalegt að liggja í gömlum netabing, segja hvor öðrum ýmis krassandi leyndarmál og stelast til að reykja. Við reyktum ekki mikið, kannski svona pakka af Chesterfield á viku. En ég gat ekki hugsað mér að fara tóbakslaus í túrinn. Tóbakkus konungur er harður húsbóndi. Mamma var að ferðbúa mig, setti útbúnaðinn ofan í sjópokann og afganginn í tösku. Denni skipstjóri átti svo að sækja mig. Vöttur beið á Eskifirði. Ég sá engan möguleika á því að koma kartoni af sígarettum í farangurinn án þess að mamma sæi það. Ég vildi hvorki gera mömmu né mínum góða skipstjóra þá hneisu að upplýsa að ég væri farinn að reykja, fimmtán ára gamall.

En þá skaut niður í kollana á okkur Dadda algjör snilldarhugmynd. Ég man ekki hvor okkar það var sem lét sér detta þetta í hug en hugmyndin var einföld í sniðum eins og öll helstu snilldarverk mannkynsins hafa alltaf verið. Við náðum okkur í karton af Chesterfield og útveguðum okkur svo jólapappír, límband, merkispjald og fallegan borða. Svo stungum við okkur upp á loftið yfir beitningaskúrnum og útbjuggum þar gullfallegan jólapakka og á merkispjaldinu stóð: Gleðileg jól 1957. Til Magna. Frá Dadda.

Morguninn sem ég átti að fara var ég enn ekki kominn á fætur þegar bankað var á útidyrahurðina. Þegar mamma opnaði og leit út í frostið og hríðarmugguna stóð Daddi þar í kuldanum fyrir utan. „Sæl Bogga,“ sagði hann. „Ég er hérna með smápakka handa honum Magna af því að hann er að fara út á sjó.“ Síðan hvarf Daddi út í snjóinn og myrkrið áður en mamma gat átt við hann orðastað. Hún kom svo og ýtti við mér og benti mér á að nú færi Denni að koma, sagði mér í leiðinni að ég hefði verið að fá jólapakka. Hún átti ekki orð yfir það hvað hann Daddi væri nú hugulsamur. „Hann er alveg einstakur,“ sagði hún. Svo bætti hún við: „Nú verður þú að taka eina af þínum gjöfum og gefa Dadda.“ Og svo varð að vera.

Ég var ekki í aðstöðu til að mótmæla. Það var í snatri rifinn upp pakki, sem í reyndist vera bók. Mér var eftirsjá í bókinni. Þetta var auðvitað ekki sanngjarnt. Átti Daddi að fá bók fyrir að hjálpa mér að pakka inn kartoni af Chesterfield? Ég hugsaði margt, en tungan var bundin og þagði.

Við fiskuðum vel og sigldum til Þýskalands til að selja aflann. Þegar heim kom spurði mamma: „Hvað var í pakkanum frá Dadda?“ „Það var alls konar nammi,“ sagði ég. „Ég er búinn með það allt.“

Úr siglingunni kom ég með leikföng fyrir systur mínar og mamma fékk niðursoðna ávexti og fleira. Pabbi fékk tollinn: Þrjá kassa af bjór og sex flöskur af sterku auk annars. Pabbi hafði lengi verið að pressa á mig að fara í nám. Hann hélt því fram að ég gæti auðveldlega lært, hafði þar um alls konar röksemdafærslur. Eftir þennan túr steinhætti hann þessum vanga-

Magni um borð í Barða, fyrsta frystitogara Íslendinga.

veltumog lét gott heita að ég yrði „bara“ sjómaður.

Næstu jól sagði Stína mamma hans Dadda að nú yrði hann að gefa mér bók. „Manstu hvað hann var hugulsamur við þig í fyrra?“ Daddi kom svo til mín með pakka – og kímdi.

Mamma skipaði mér að fara inn í bókabúð og kaupa bók handa Dadda. Ég sá mér þann kost vænstan að gera eins og hún sagði. Ég hafði jú stofnað til alls þessa. Þegar ég kom í bókabúðina til Dalla var mest uppselt. Ég man ennþá, eins og það hefði gerst í gær, hvaða bók ég fann handa Dadda: Æviminningar Sigurðar Ingjaldssonar frá Balaskarði.

Þessi jólagjafaárátta mæðra okkar Dadda fjaraði svo út enda slepptu þær smám saman af okkur höndunum, að minnsta kosti í svona smáatriðum.

Togaraöld hefst á Íslandsmiðum

Eiginlegar togveiðar á Íslandsmiðum hófust ekki fyrr en um 1890. Þetta má lesa úr grein er enski fiskifræðingurinn, Ernest W. L. Holt, skrifaði laust fyrir 1900 en kafli úr henni birtist í 11. til 12. tölublaði Ægis árið 1951. Þar segir Holt frá því að sumarið 1891 hafi s.s. Aquarius, frá Grimsby, togað undan Ingólfshöfða og veitt „prýðisvel af skarkola og ýsu. Sumarið 1892 endurtóku níu togarar tilraunina.“ Þetta var upphaf togveiða við Íslandsstrendur.

Skipunum fjölgaði ört og 1905 tilkynnti foringi varðskipsins á Heklu, P. A. Grove, að 150 enskir botnverplingar, til viðbótar við 30 skip frá öðrum löndum, hefðu árið á undan verið að veiðum við Ísland; sum jafnvel allt árið. Við þetta hnýtti Grove þessum upplýsingum sem óðara voru birtar í Ægi: „Það eru Englendingar, sem mestir eru uppvöðsluseggir í landhelgi og ónýta oft með miklu ofbeldi veiðarfæri landsmanna og einkum þá, þegar þeir vita, að varðskipið er ekki við land.“

*

Því fór fjarri að landsmenn tækju hinni nýju tækni opnum örmum. Lárus Pálsson smáskammtalæknir skrifaði mikla grein er hann nefndi, Um botnvörpu-spillvirkjana, og birtist í Þjóðólfi 12. júní 1896. Þar varaði Lárus eindregið við botnvörpuveiðurunum og spurði: Ætlar landsstjórnin „að sitja alveg þegjandi hjá, meðan útlendir ofbeldismenn kreista lífið úr fleiri þúsundum manna hér umhverfis Faxaflóa?“

Lárus kallaði erlendu sjómennina „morðvarga“ og vildi banna botnvörpuna. Að öðrum kosti yrði að stækka landhelgina í 10, 20 eða jafnvel 30 mílur „frá yztu annesjum“.

Og hvað fá Íslendingar svo frá enskum fyrir allan fiskinn, spurði Lárus. Jú, fransós.

„Eg hef ennþá hvergi séð það auglýst, að búið væri að útrýma „fransós“ („syphilis“) úr Evrópu, og þó ekki væru aðrir næmir sjúkdómar á meðal botnvörpuveiðaranna, þá er það nóg“, skrifaði Lárus. „Það vantar nú ekki annað, en landsmenn sæktu þessa voðaveiki vestur á Svið, í staðinn fyrir það, að þessir spillvirkjar eyðileggja þar allar fiskiveiðar okkar (!), því karlmenn geta sýkzt af „fransós“ án þess að koma nærri kvennmanni.“

*

Guðmundur Gíslason Hagalín skrifaði ævisögu Haralds Böðvarssonar og lýsti þar togveiðum Breta á Faxaflóanum fyrir aldamótin 1900. Ekki verður sagt að hnífurinn hafi gengið á milli hans og smáskammtalæknisins Lárusar Pálssonar, að minnsta kosti ekki þegar talið barst að botnvörpuveiðum við Ísland:

„Í þetta galdraveiðarfæri – þetta djöfulsins útspekúleraða spilverk – fékkst svo mikið magn af lúðu og kola, þeim fisktegundum, sem þá eins og nú seldust hæstu verði á brezkum markaði,“ skrifaði Guðmundur Hagalín, „að þessi stóru skip fylltu sig af þeim einum á þremur sólarhringum, og svo létu þá skipstjórarnir fleygja útbyrðis feiknum af öðrum fiski – auðvitað steindauðum – og þar var vitaskuld langmest af þorskinum og ýsunni, þeim fiskum, sem voru lifibrauð fólksins við sjávarsíðuna framar öllu öðru!“

*

Á Alþingi gerði togstreitan á milli hins gamla og nýja heldur betur vart við sig. Kíkjum í þingsal árið 1909.

Eggert Pálsson, þingmaður Rangárvallasýslu: Sjávarútvegurinn er svo svipull að allir hljóta að samþykka að landbúnaðurinn er undirstaða framfara og velmegunar þjóðarinnar.

Björn Sigfússon, þingmaður Húnavatnssýslu: Hvernig geta menn er þykjast unna landi voru látið sér detta í hug að draga svo úr styrkveitingum til landbúnaðarins að Ísland verði ekki meira en „nokkurskonar veiðistöð með sjóbúðum.“

Jón Ólafsson, þingmaður Suður-Múlasýslu: Landbúnaðurinn er ekki grundvöllur alls hér á landi, þvert á móti – „slík skoðun er ómeltur arfur eldri kynslóða, og slík orð eru ekki annað en rödd úr dauðra manna gröfum.“ Landbúnaðurinn var aðalatvinnuvegurinn á dögum feðra vorra en nú er það sjávarútvegurinn.

Reykjavíkurhöfn. Mynd: Nationalmuseet í Kaupmannahöfn

Skúli Thoroddsen, þingmaður Norður-Ísafjarðarsýslu: „landbúskapurinn hefir einatt reynst vera tryggari, en sjórinn stopulli, þótt arðurinn sé þar fljótteknari annað veifið.“ En hættum þessu kífi, því meginmálið er að þessir aðalatvinnuvegir landsins styðji hvorn annan sem best.

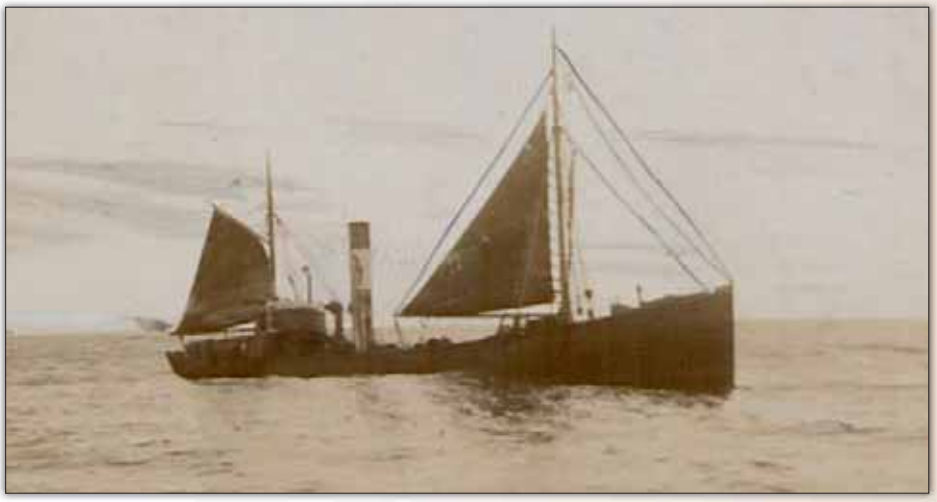
Sigurður Gunnarsson, þingmaður Snæfellsnessýslu: Vitaskuld er landbúnaðurinn „tryggasti atvinnuvegur landsins.“

*

Guðmundur Hagalín þótti að vonum hneykslanlegt athæfi að henda dauðum fiski og atyrti breska sjómenn fyrir ofveiði og rányrkju. Hér er þó að fleiru að hyggja. Í bók sinni um Hafnarfjarðar jarlinn, Einar Þorgilsson, segir Ásgeir Jakobsson frá svokölluðum tröllaróðrum, upphafi þeirra við Faxaflóa og hvernig þeir komu óorði á togarafisk sem áratugum síðar loddi enn við íslenskan togarafisk.

Á Alþingi voru málin rædd og sýndist sitt hverjum um hver væri helsti atvinnuvegur þjóðarinnar.
Mynd: Nationalmuseet í Kaupmannahöfn

Bretarnir köstuðu fiskinum á dekkið og höfðu ekki fyrir því að blóðga hann, enda átti aflinn að fara í sjóinn aftur.



Gamall togari í Ísafjarðardjúpi. *Mynd: Nationalmuseet í Kaupmannahöfn*

Ekki bætti úr skák að veiðarnar voru stundaðar á vorin og sumrin og fiskurinn því fljótur að skemmast. Svo kom þessi fiskur í land og fólk kenndi um veiðarfærinu, það er botnvörpunni, en ekki meðferðinni.

*

Samskipti Íslendinga og ensku sjómannanna tóku á sig fleiri myndir. Íslendingar tóku að dvelja langdvölum um borð, sumir aðeins til að blóðga fiskinn sem þeir keyptu, aðrir voru munstraðir. Í landi voru þessir menn litnir hornauga – líka þeir sem stunduðu tröllaróðra – og sakaðir um að vísa togurunum á góðar bleyður.

Hvað sem því leið þá lærðu Íslendingar þarna handtökin við togveiðar sem þjóðin átti eftir að njóta góðs af.

Lausn orðmynda

Fyrsta teikninginn vísar augljóslega til hálfvitans. Fyrirboði? Ef til vill. Því nú kemur babb í bátinn. Ýmsum hefur orðið á að ofmeta greind ritstjóra vors. Þeirra á meðal var Örnólfur Thorlacius. Hann sendi okkur vissulega þrautina en gat þess í niðurlagi að ef lausnin vefðist fyrir ritstjóranum myndu svör fylgja síðar. Svo gerðist það að Örnólfur andaðist og nú kumrar eflaust í honum hvar sem hann er við játningu ritstjórans. Mér hefur nefnilega reynst ómögulegt að finna sennilegt svar við myndaþraut númer 2. Nú reynir á ykkur. Tekið er við tilgátum í netfanginu, jonhjalta@simnet.is

Og úr því byrjað er á játningum – og vegna þess að kona mín er einn dyggasti lesandi blaðsins – þá skal ekki undandregið að eiginkonan leysti úr því sem karlarnir gáfust upp á. En furðulegt nokk, henni var ekki sýnd þrautin fyrr en að minnsta kosti þrír karlar höfðu spreytt sig á henni - þar af einn sem hafði ekkert til málanna að leggja, sjálfur ritstjórinn klóki. Og nú skellihlær Örnólfur.

En áfram með svörin. Myndagáta þrjú. Þar er svarið, fræðasetur. Númer fjögur: Skráveifa. Númer fimm: Árabátur.

Þessi svör smellpassa að okkar áliti en ég veit ekki hvað ykkur finnst? Athugasemdir netjist á framangreint netfang ritstjóra. Líka má skrifa um þessi vandræði ritstjórans í bundnu máli og verður þá að taka því þótt ort sé eins og Káinn gerði um vin sinn Einar nokkurn er bað skáldið um vísu:

Engri skeytir skynsemi,
skammir og vammir fremur,
allra sveita úrþvætti,
Einar heitinn sálugi.

Ljósmyndir: Jón Páll Ásgeirsson

Klippurnar gefnar Bretum

Hinn mikli ógnvaldur breska flotans í þorskastríðunum 1972 og 1975, togvíraklippurnar skæðu, er nú í vörslu Breta. Leynivopnið hefur verið afhent „óvininum“ og er sannarlega saga til næsta bæjar.

Upphaf þessarar sérkennilegu og eftirtektarverðu atburðarásar voru hógvær bjöllulán í sumar, bjallan af Óðni var afhent skipverja af Arctic Corsair sem lánaði á móti bjölluna af Arctic. Bjöllunum var markaður staður á Sjóminjasafninu í Reykjavík og systursafni þess í Hull en eru nú komnar aftur til síns heima.

Þessi skemmtilegu samskipti safnanna kveiktu þá hugmynd í öldungaráði fyrrverandi starfsmanna Landhelgisgæslunnar hvort ekki væri rétt að bjóða Sjóminjasafninu í Hull togvíraklippur að

Gylfi Geirsson, fyrrverandi loftskeytamaður og sprengjusérfræðingur Landhelgisgæslunnar og formaður öldungaráðs fyrrverandi starfsmanna Gæslunnar, afhenti klippurnar og flutti ræðu af því tilefni.

Íslendingar fjölmenntu til Hull að afhenda klippurnar.

Halldór Nellett man tímana tvenna. Eldri myndin er af honum með klippurnar árið 1976 þegar hann var háseti á Baldri. Halldór hefur örugglega ekki órað fyrir því þá að liðlega fjórum áratugum síðar ætti hann eftir að standa á breskri grund við hliðina á vopninu skæða sem fjölgaði svo mjög gráum hárum á höfði breskra sjómanna og sjóliða.

Þessir fjórir voru á Baldri í 200 sjómílna þorskastríðinu 1975 til ´76. Talið frá vinstri: Jón Páll Ásgeirsson, Gylfi Geirsson, Steinar Clausen og Halldór Nellett.

Vitaskuld lögðu Íslendingarnir leið sína út í Arctic Corsair sem Bretarnir hafa breytt í safngrip.

gjöf. Gylfi Geirsson, formaður öldungaráðsins, einhenti sér í málið en klippurnar voru í vörslu Þjóðminjasafns Íslands. Jón Páll Ásgeirsson útvegaði skipspláss undir klippurnar til Immingham þangað sem safnverjar í Hull sóttu þær.

Bretarnir brugðust vægast sagt glaðir við gjöfinni en í Hull er einmitt að finna áðurnefndan togara, Arctic Corsair, sem er þar safngripur rétt eins og varðskipið Óðinn í Reykjavíkurhöfn.

Það var svo í sumarlok eða haustbyrjun að fríður hópur hélt utan og afhenti togvíraklippurnar við hátíðlega athöfn hinn 1. september síðastliðinn. Um 80 manns fylgdist með klippunum skipta um hendur, þeirra á meðal félagsmenn í öldungaráði fyrrverandi starfsmanna Landhelgisgæslunnar, félagar í Hollvinasamtökum Óðins og starfsfólk Reykjavíkurborgar og Sjóminjasafnsins í Reykjavík.

Okkar mæti ljósmyndari, Jón Páll Ásgeirsson, var vitaskuld á staðnum og myndaði athöfnina.

VÉLAR EHF.

Við látum dæluna ganga

- Dælur
- Dæluviðgerðir
- Ásþétti
- Rafmótorar
- Vélavarahlutir

BELZONA

Viðgerðir • Tæringarvarnir
Keramikhúðun

Fyrir

Eftir

Vatnagarðar 16, Reykjavík, s. 568 6625, **velarehf.is**

Hilmar Snorrason skipstjóri

Utan úr heimi

USS Jimmy Carter með Jolly Roger sem hefur verið sigurtákn kafbáta í 100 ár.

Sjóræningjafáninn

Það var eftir því tekið þegar bandarískur kjarnorkukafbáturinn USS Jimmy Carter, sem er af Seawolf gerð, var myndaður þann 11. september síðastliðinn með sjóræningjafánann Jolly Roger við hún. Kafbáturinn var þá að koma til hafnar í flotastöðinni Kitsap-Bangor í Washington ríki en megin hlutverk hans hafa verið njósnaverkefni enda talið fullkomnasta njósnatæki Bandaríkjanna.

Margir hafa velt því fyrir sér hvernig á því stóð að kafbáturinn var prýddur þessum fána en helst hafa menn þá skoðun að hann hafi verið að fagna vel heppnaðri ferð. Ekki má þó búast við að yfirmenn kafbátsins fái tiltal vegna þessarar uppákomu þar sem hér er um gamlan heiður sem kafbátsforingjar hafa haft heimild til að nota. Þessi siður á reyndar rætur að rekja til breskrar sjóhernaðararfleifðar sem rakin er til aðmírálsins Arthurs Wilsons sem var fyrsti sjólávarður breska sjóhersins frá árinu 1901 eða þegar kafbátum fór að fjölga í stærstu sjóherjum heimsins.

Wilson var andstæðingur kafbáta sem hann taldi vera siðlausa og ósanngjarna sjómennsku sem sannarlega ekki sæmdi Bretum. Aðmírállinn reyndi meðal annars að sannfæra flotastjórnina um að ef skipverjar óvinakafbáta yrðu handteknir ætti að hengja þá líkt og gert væri við sjóræningja.

Rúmum 15 árum síðar, meðan fyrri heimsstyrjöldin geisaði, sökkti breski kafbáturinn HMS E9 þýsku beitiskipi í einni árásarför sinni. Stjórnandi bátsins Max Horton skipaði áhöfn sinni að útbúa og flagga sjóræningjafánanum Jolly Roger og var sigurreifur þegar kafbátnum var siglt inn til hafnar í Bretlandi að ferð lokinni með fánann að húni. Gerði hann það til að ögra orðum aðmírálsins og sýna fram á að kafbátasjómenn hylltu sjóræningja þar sem starf kafbátasjómanna ætti ekki að vera göfugt heldur árangursríkt og banvænt óvininum. Eftir hvert skip sem kafbáturinn sökkti var nýjum fána bætt á stöngina en brátt var svo komið að ekki var pláss fyrir fleiri fána og var þeim þá skipt út fyrir stærri fána þar sem auk hauskúpunnar og leggjanna fékk rönd undir fyrir hvert skip sem E9 sendi á hafsbotninn.

Siður þessi breiddist hratt út í breska kafbátaflotanum og tóku kafbátsforingjarnir að gera sínar breytingar á sjóræningjafánanum til að auðkenna hversu mörgum skipum þeim hefði tekist að granda. Brátt var Jolly Roger fáninn orðinn einkenni kafbátasjómanna sem lýsti í raun meira sjálfstæðum anda og möguleikum á að komast óséðir að skotmarkinu sem var ólíkt samherjum þeirra á yfirborðinu.

Þegar seinni heimstyrjöldin braust út var þessi siður endurvakinn í kjölfar þess að HMS Osiris tókst að granda ítalska tundurspillinum Palestro í Adríahafi þar sem fullt var af yfirborðsskipum til að verja svæðið. Þegar kafbáturinn snéri aftur til Alexandríu, úr leiðangri sem að mati flestra taldist vera sjálfsmorðsleiðangur, var þeim fyrirskipað að bíða fyrir utan kafbátagirðinguna fyrir utan höfnina eftir pakka sem sendur var um borð í skipið frá yfirmanni fyrsta kafbátaflotans. Þegar kafbátsforinginn opnaði kassann innihélt hann sjóræningjafánann Jolly Roger sem áhöfnin fékk sem virðingarvott fyrir hugrekki sitt og árangur úr vel heppnaðri för. Fáninn var reistur við hún og kafbáturinn sigldi til hafnar með vígreifa og fagnandi áhöfn.

Fljótlega eftir þetta komst sá siður á að færa hverjum kafbát sjóræningjafánann að lokinni fyrstu árangursríku árásarför sinni í stríðinu, fána sem var viðhaldið áfram í flotanum. Þegar HMS Conqueror sökkti General Belgrano í Falklandseyjastríðinu var fáninn dreginn að húni þar um borð og sama átti við um aðra kafbáta sem tóku þátt í Persaflóastríðinu sem skutu Tomahawk flugskeytum.

Ekki er víst að við fáum nokkru sinni að vita af hverju USS Jimmy Carter kom siglandi til hafnar með sjóræningjafánann að húni en hugsanlega hafa þeir náð árangri í hernaði kringum Norður-Kóreu en eitt er víst að áhöfn kafbátsins er meðal ásanna í kafbátum heimsins en örugglega ekki þeir síðustu sem eiga eftir að hafa Jolly Rogers við hún við komu til hafnar.

Hraðasekt

Í síðasta blaði sagði ég frá því að kanadísk stjórnvöld hefðu sett reglur um hámarkshraða skipa á St. Lawrence flóa vegna hvala sem þar halda til. Það var ekki langt að bíða að til tíðinda drægi. Útgerðin Regent Seven Seas Crusies var nýlega sektuð um 6.000 kanadadollara í kjöl þess að skip þeirra, Seven Seas Navigator, sigldi á meira en 10 hnúta hraða á verndarsvæði sléttbaka við St. Lawrence flóa. Samgönguráðherra Kanada, Marc Garneau, sagði að Kanada tæki náttúruvernd og björgun sjávardýra í útrýmingahættu mjög alvarlega. Sléttbakurinn væri í útrýmingarhættu á svæðinu en kanadísk stjórnvöld muni ekki hika við að beita þá refsingum sem ekki virða hraðatakmarkanir á viðkvæmum hvala-

Réttur í órétti?

Slys geta gerbreytt aðstæðum í lífi okkar.
Hvort sem þú ert í rétti eða órétti, getur þú átt rétt á bótum!

Hafðu samband – það kostar ekkert!

FULLTINGI
slysa- og skaðabótamál
Þinn réttur til bóta!

www.fulltingi.is / fulltingi@fulltingi.is / sími 533 2050 / Höfðabakka 9, 110 Reykjavík

Gleðileg jól

Breki VE togar með tvö troll í Gulahafinu milli Kína og Kóreu í október 2017.

Fyrstu makrílbrettunum komið fyrir í nýrri frystigeymslu VSV í september 2017.

Vinnslustöðin óskar starfsmönnum sínum til lands og sjávar, Vestmannaeyingum og landsmönnum öllum gleðilegra jóla með ósk um farsæld, frið og gæfu á nýju ári.

Vinnslustöðin hf. | Hafnargötu 2 | 900 Vestmannaeyjar **vsv.is**

VSV

Skipstjórnarmenn á Seven Seas Navigator reyndust útgerðinni dýrir þegar þeir pössuðu ekki hraða skipsins.

svæðum í þeirra landhelgi. Það er því betra að passa upp á siglingahraðann þegar siglt er um slík svæði. Ekki kemur fram í fréttinni á hvaða hraða skipið var.

Netaðgangur sjómanna

Nýleg könnun á vegum Nautilius International, stéttarfélagi sjómanna í Bretlandi og Hollandi, meðal 2.000 sjómanna leiddi í ljós að einungis 6% sjómannanna búa við internettengingu sem gefur þeim möguleika á að tala heim í mynd. Þá reyndist aðeins 57% þessa sjómanna búa yfir persónulegu netfangi og aðeins einn þriðji hafði aðgang að samfélagsmiðlum úti á sjó sem setur þá í ákveðna einangrun.

Til samanburðar þá sýnir tölfræðin að 91% breskra heimila og 85% evrópskra heimila búa yfir breiðbandstengingum. Formaður Nautilius, Mark Dickinson, segir það hneyksli að á þessum tímum sé ekki litið á netaðgang sjómanna sem grundvallarréttindi. Heima hjá okkur tökum við netinu sem sjálfsögðum hlut og sjálfsagt að geta með einni snertingu á takka á tæki sem við erum með í vasanum náð sambandi við hvern sem er hvar sem er á hnettinum nema ef vera skyldi að slíkur aðili væri úti á sjó. Því ættu sjómenn ekki að búa við sömu möguleika spyr Dickinson.

Google á sjóinn

Rolls-Royce gerði nýlega samning við Google um að þróa frekar gervigreindarkerfi sem menn trúa að muni gera skip öruggari og er nauðsynlegt til að mannlaus skip geti orðið að veruleika. Samkomulagið er fyrsta sinnar tegundar í sjómennskugeiranum en það var undirritað á Google Cloud ráðstefnu í Svíþjóð í byrjun október síðastliðnum. Samningurinn gerir Rolls-Royce kleyft að nota Google skýið til að þjálfa gervigreindarkerfi fyrirtækisins sem byggir á flokkunarkerfi sem ætlað er til að greina og fylgjast með atvikum sem skip geta orðið fyrir á á sjó. „Þó að gervigreindarkerfi muni hjálpa til við að auðvelda siglingu mannlausra skipa í framtíð, getur það reynst vel útgerðum mannaðra skipa í að gera þau öruggari og skilvirkari. Með samstarfinu við Google Cloud getum við gert þessi kerfi öruggari og bjargað mannslífum," sagði Karno Tenovuo talsmaður gervigreindardeildar Rolls-Royce.

Þægindahöfn

Stjórn Norska Alþjóðaflutningaverkasambandsins ITF ákvað á fundi sem haldinn var 16. október síðastliðinn að lýsa yfir að höfnin í Osló væri hér eftir skilgreind sem þægindahöfn. Í framhaldi af þessari ákvörðun varð höfnin jafnframt fyrsta höfn í Evrópu til að fá þessa vafasömu skilgreiningu. Þessi ákvörðun var tekin í kjölfar ítrekaðra brota gagnvart réttindum hafnarverkamanna og sjómanna en einnig vegna launagreiðslna og vinnuaðstöðu við höfnina. Hafnarverkamenn hafa verið sniðgengnir þegar kemur að losun og lestun skipa í höfninni og hafa í þeirra stað skipverjar þeirra skipa sem til hafnarinnar koma verið látnir annast losun og lestun fyrir margfalt lægri laun. Þetta verklag hafnarinnar sé klárt brot á samþykkt Alþjóðavinnumálastofnunarinnar um vinnumarkað (ILO 137).

Áður en til kom að þessi ákvörðun var tekin höfðu norsku fulltrúar ITF átt í viðræðum við viðeigandi yfirvöld en urðu einungis fyrir vonbrigðum með viðbrögð þeirra sem og stjórnmálamanna. Því var þetta svar þeirra en því fylgdi einnig að ef gerðar yrðu viðeigandi úrbætur væri hægt að endurskoða ákvörðunina ef aðilar væru sáttir við útkomuna. Oslóarhöfn er sem sagt komin í hóp hafnanna Mogadishu í Sómalíu og Barrow Island í Ástralíu en þær höfðu áður öðlast þennan vafasama titil.

Eitt met enn

Enn falla metin í gámaflutningum en nýjasta metið liggur ekki í hvaða skip sé stærst heldur var slegið nýtt heimsmet í losun og lestun á gámaskipinu Maersk Evora. Gámaskipið, sem er 366 metra langt og í eigu A.P. Møller, kom til hafnar í umsvifamestu höfn í Bandaríkjunum Los Angeles. Maersk Evora er 13.092 TEU's skip en umskipunin í Los Angeles voru allt í allt 24.846 TEU's og telst slík umskipun vera heimsmet fyrir einstakt skip í einni höfn. Umskipunin átti sér stað í gámahöfn skipafélagsins en þar höfðu verið settir upp nýir og öflugir kranar sem voru notaðir í þetta sinn.

Maersk Evora setti nýtt met í gámaumskipun í Los Angeles.

Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu jóla- og nýáróskir

HAMPIÐJAN
– veiðarfæri eru okkar fag

Hafnarsjóður Bolungarvíkur

MARPORT

navis

VÍSIR

bænda FERÐIR

ÍSMAR

HB GRANDI

EFLING
STÉTTARFÉLAG

BRAMMER
STEINHELLU 17A | 221 HAFNARF. | S. 522 6262

FJARÐANET
Strandgötu 1 Neskaupstað Sími: 4700 800 Fax: 4700 801

BRIM
SEAFOOD

FRAMTAK
BLOSSI ehf
STÁLSMIÐJAN

Sjómannafélag Íslands

FJARÐABYGGÐ

Vestmannaeyjahöfn
Skildingavegur 5 - 902 Vestmannaeyjar -

HAFNARSJÓÐUR ÞORLÁKSHAFNAR

VLF HLÍF
VERKALÝÐSFÉLAIÐ HLÍF

GILDI

ICE FRESH SEAFOOD
SAMHERJI

Fjallabyggð

FISKMARKAÐUR ÍSLANDS

SVN
Síldarvinnslan hf
Eyrargötu 3
740 Neskaupsstað
Sími: 4700 7000

RARIK

HAFRANNSÓKNASTOFNUN
Rannsókna- og ráðgjafarstofnun hafs og vatns

SKAGINN 3X

Stéttarfélagið Samstaða

Jarðarfararfánar

Þegar skip eru seld til niðurrifs þurfa þau oft að ferðast um lengri vegalengd áður en þau ná í lokahöfn eða ströndu. Þekkt er að fyrir þessa síðustu ferð er gjarnan skipt um þjóðfána og skipin sett undir svokallaða „jarðarfararfána“. Á þriðja ársfjórðungi þessa árs hafa 54 skip eða 23% skipa á leið í niðurrif verið færð undar slíka fána. Leiðandi í slíkum jarðarfararfánum er Comoros sem fékk 20 skip skráð þar á leið sinni í brotajárn. Næst á eftir þeim voru fánarnir Palau (11 skip) og Saint Kitts and Nevis (9 skip). Bangladesh var algengasti áfangastaður umflaggaðra skipa en annað hvort þeirra skipa sem höfðu Chittagong sem lokaáfangastað höfðu skipt um þjóðfána áður en þeim var siglt á land til niðurrifs. Megin þorri þeirra skipa, eða 85%, sem rifin voru á þessu tímabili voru í flokkunarfélagi en þrátt fyrir að hafa slíkan „gæðastimpil“ hafði helmingur skipanna (118) verið kyrrsettur í höfnum viðsvegar um heim sökum athugasemda hafnarríkisskoðanna

Gámur fyrir borð

Heimshöfin spanna meira en tvo þriðju af okkar plánetu og á hverjum degi ösla um 50.000 skip um heimshöfin flytjandi varning sem heldur lífinu á jörðinni gangandi. Gámaskip flytja milljónir af gámum hundruð þúsunda sjómílna á hverju degi en stærstu skipin geta flutt allt að 20.000 gámaeiningar á einum tíma en í heiminum eru nú um 33 milljónir gámaeiningar. Það ætti því ekki að koma okkur á óvart þótt einhverjir þeirra næðu ekki ákvörðunarstað. Í nýlegri greiningu er talið að fjórir gámar hverfi í hafið á hverjum degi en aðrar tölur benda þó til að þetta sé mun hærra eða að 10 þúsund gámar hverfi í hafið á hverju ári eða 27 á dag.

En hvað verður um alla þá gáma sem enda í sjónum? Flestir sökkva en það getur þó tekið allt að tvo mánuði fyrir 20 feta gám að hverfa af yfirborði sjávar. Frystigámar geta þó verið lengur á floti sökum einangrunarinnar sem í þeim er. Innihald þeirra getur þó átt mun lengri líftíma í hafinu. Árið 2006 rak þúsundir af Doritos flögupokum á strandir í Norður Karólínu eftir að gámur sem þær voru í fór fyrir borð í Atlantshafinu. Daglega finnast hundruðir LEGO kubbum rekandi upp í fjörur í Cornwall og öðrum nálægum ströndum eftir að gámaskip fékk á sig brotsjó og gámum með þessum farmi skolaði fyrir borð. Innihaldið heldur enn áfram að leita lands.

Langfrægasti farmur sem ferðast sem rekald um heimshöfin eru gúmmíendurnar sem kallast Friendly Floatees og fjallað var um hér á þessum síðum fyrir um 10 árum síðan. Gámur með 29.000 gulum plastöndum, rauðum plastbjörnum, bláum plastskjaldbökum og grænum plastfroskum fóru fyrir borð í Kyrrahafinu árið 1992. Þessi leikföng fóru síðan að birtast á ströndum um allan heim, frá vestur strönd Ameríku, suður Ameríku og Ástralíu en árið 2007 fóru þær að finnast í Evrópu. Ferðalag andanna var meðal annars notað af haffræðingnum Curtis Ebbesmeyer til að kortleggja sjávarstrauma þrátt fyrir að þeir væru einnig að nota 61.000 Nike íþróttaskó, sem fóru fyrir borð árið 1990, í sama tilgangi. En þótt farmurinn sem út úr gámunum kom sé notaður í rannsóknarskyni þá er gífurleg hætta búin skipum og bátum af gámum sem mara í sjóskorpunni því sem næst ósýnilegir. Hafi hinsvegar innihald gámanna verið hættuleg efni eða mengandi efni gætu þau haft alvarlegar afleiðingar fyrir umhverfiskerfi hafsins.

Raddir af sjónum - og harða landinu

Jón Hjaltason jonhjalta@simnet.is

Snæfellið

Okkur varð á í síðasta blaði þar sem sagði frá Snæfelli í greininni, „Verkstopp á miðunum, þótti svo glæsilegt“. Yngsta dóttirin rak í þetta augun við fyrsta yfirlestur og gerði ritstjóranum skömm til en þá var búið að prenta blaðið. Strax í aðfararorðum segir um Matthías B. Jakobsson að hann hafi verið skipstjóri á Snæfellinu 1953 til 1959. Nokkru neðar er þetta rétt en þar segir að Bjarni Jóhannesson hafi verið skipstjóri á skipinu þessi ár.

Árni Björn Árnason hafði líka samband og sagði Matthías ekki hafa komið um borð í Snæfellið fyrr en 1967 og að Trausti Gestsson hafi tekið við af Bjarna.

Snæfell EA 740. *Eigandi myndar: Þorsteinn Pétursson*

Svo gaf Árni Björn mér það góða ráð að hafa samband við ritstjóra Víkingsins því að hann væri á undanförnum árum búinn að birta góðar greinar eftir mæta menn um Snæfellið.

Svo skákaði annar góðgjarn maður að mér þessu ljóði eftir Kristján Níels Júlíus Jónsson, öðru nafni Káinn:

Skólamenntun skeikar,
skáldskapur er bull,
skítt með alla skynsemi,
en gáfur eru gull.

Það má sannarlega segja að gamansemi lesenda Víkingsins ríður ekki við einteyming.

*

Í lokin þessi viska um leyndardóma auðvaldsins. Ónefndur milljónamæringur hefur orðið: Til þess að geta orðið reglulega ríkur verður að krefjast iðni, heiðarleika og nægjusemi – af öðrum.

Sendum sjómönnum og fjölskyldum peirra bestu jóla- og nýáróskir

Marvís ehf.

Sjómanna- og vélstjórafélag Grindavíkur

MATVÍS

Fiskafurðir umboðssala ehf
Fiskislóð 5–9 • Reykjavík

Kópavogshöfn

HAFNARFJARÐARHÖFN

Gjögur hf
Grindavík

FROSTI ehf.
Grenivík

orkusalan

SJÓMANNASAMBAND ÍSLANDS

PON Útgerðarvörur Gaffallyftarar
Pétur O Nikulásson

SEGULL

ESKJA

Slippurinn
AKUREYRI

aflmark
SKIPA- OG BÁTASALA

GÚMMÍSTEYPA Þ. LÁRUSSON EHF.
Gylfaflöt 3 · 112 Reykjavík · Sími 567 4467 · Fax 567 4766

FISKKAUP HF

Stykkishólms-höfn

VÍSIR
félag skipstjórnarmanna á Suðurlandi

LÖNDUN EHF.

ÞÓRSBERG ehf.
Fiskvinnsla - útgerð
Tálknafirði

Fiskmarkaður Þórshafnar ehf.

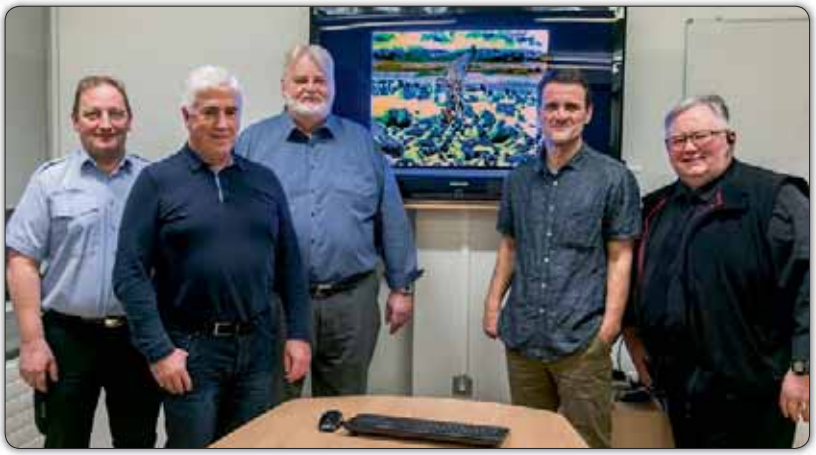
Afltækni ehf.
Gjótuhraun 6 · 220 Hafnarfirði
Símar 551 1280 & 551 1281 · Fax 552 1280

HVALUR HF
Reykjavíkurvegi 48, Hafnarfirði

Ljósmyndakeppni sjómanna 2017

Á þessum tíma í fyrra var talað um að hitamet kynnu að falla. Ég man reyndar ekki hvernig það fór á endanum. Hið sama á sér stað núna nema hvað nóvember setti strik í reikninginn og kom í veg fyrir að þetta yrði hlýjasta ár frá upphafi mælinga.

Veðrið var hins vegar með besta móti á landinu hinn 6. desember þegar við félagarnir settumst að dómaraborði til að velja fimmtán bestu ljósmyndir sjómanna í ár. Sannarlega erfitt verk. Innsendar myndir hafa aldrei verið fleiri, liðlega 150 talsins og margar svo góðar að dómnefndin þurfti vel á þriðju klukkustund til að komast að niðurstöðu. En að lokum urðu menn á eitt sáttir. Fimmtán myndir valdar í norrænu keppnina sem fer fram í Osló þann 2. febrúar næstkomandi. Myndirnar í efstu sætum eiga **Haraldur H. Hjálmarsson, Anna Kristjánsdóttir** og **Þorgeir Baldursson.**



Hilmar Snorrason, starfsmaður nefndarinnar og primus mótor keppninnar, og dómararnir Árni Bjarnason, Pálmi Guðmundsson, Jón Hjaltason og Jón Svavarsson.

1

Bráðin er í fyrsta sæti. Mynd Haralds H. Hjálmarssonar, háseta á Áskeli EA.

Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu jóla- og nýáróskir

Útvegsmannafélag Suðurnesja

TANDRABERG

ICELAND RESPONSIBLE FISHERIES CERTIFIED

GPG FISKVERKUN

HRAÐFRYSTIHÚSIÐ-GUNNVÖR HF

FOSSBERG

HUGINN VE Vestmannaeyjum

LOFT & RAFTÆKI www.loft.is

wise

Faxaflóahafnir sf Associated Icelandic Ports

ÞORBJÖRN

Skeljungur

VERKÍS

MYNDFORM

Brimrún ehf Reykjavík s.: 5 250 250 Akureyri s.: 5 250 200

ÍSPÓLAR

FISK SEAFOOD

Jón Bergsson ehf. BEKINA
Kletthálsi 15 - 110 Reykjavík
Sími: 588 8881 - Fax: 588 8944
Heimasíða: jonbergsson.is - E-mail: orn@jonbergsson.is

VERK VEST
Verkalýðsfélag Vestfjarða

Landhelgisgæsla Íslands

ÍSFELL www.isfell.is

Fiskmarkaður Siglufjarðar ehf.

Skinney - Þinganes hf
Krossey
Útgerð og fiskvinnsla
Sími 470 8100
Fax 470 8101
sth@sth.is
www.sth.is

Barkasuða Guðmundar ehf.
Hvaleyrarbraut 27 · 220 Hafnarfjörður
Sími: 564 3338 · Fax: 554 4220
GSM: 896 4964 ·898 2773

2

Er þetta rita spurði dómnefndin sig og setti þessa mynd Önnu Kristjánsdóttur í 2. sæti. Anna er vélstjóri á björgunarskipinu Ásgrími St. Björnssyni.

3

Fíll í kös er mynd Þorgeirs Baldurssonar, háseta á Kaldbaki EA, og þriðja sætið er hans.

Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu jóla- og nýáróskir

Tækniskólinn
skóli atvinnulífsins

Simberg ehf
Siglinga- og fiskleitartæki

RAFVER
www.rafver.is

FÉLAG
SKIPSTJÓRNARMANNA

BÓKAÚTGÁFAN HÓLAR

Vinnslustöðin
VSV
Vestmannaeyjum

VÉLAR EHF.

FROST
Kælismiðjan Frost ehf.

Danfoss

Umbúðamiðlun ehf.

Friðrik A.
Jónsson ehf

MARÁS

Landsbankinn

Samgöngustofa

SAMHENTIR
UMBÚÐALAUSNIR

Stólpi Gámar
SALA • LEIGA • VIÐGERÐIR

SCANMAR

MSS
Miðstöð símenntunar
á Suðurnesjum

SÍMEY

Völuspá útgáfa

SJÓMANNABLAÐIÐ
VÍKINGUR

FULLTINGI
slysa- og skaðabótamál
Þinn réttur til bóta!

Grindavíkurbær

FFSÍ
Farmanna- og
fiskimannsamband
Íslands

Frívaktin

Héraspréttir

- gamansögur af Fljótsdalshéraði

Bókaútgáfan Hólar hefur gefið út bókina Héraspréttir eftir „gömlu“ sjómennina, Ragnar Inga Aðalsteinsson frá Vaðbrekku og Baldur Grétarsson frá Skipalæk. Þar má finna mörg gullkornin og verður nú gripið niður í þessa bráðskemmtilegu bók:

Í Egilsstaðakauptúni var bæði lögreglumaður og hreppstjóri. Hákon Aðalsteinsson frá Vaðbrekku var löggæslumaðurinn. Eitt sinn þurfti hann að bregða sér til Reykjavíkur en hafði engan til að aka sér á flugvöllinn nema strák sem var ekki var búinn að taka bílpróf. Þegar Hákon stígur út úr bílnum við flugstöðina segir hann við strákinn: „Jæja, nú þarftu bara að passa þig á hreppstjóranum á heimleiðinni. Farðu varlega gæskur.“

Eitt sinn þegar var að ganga í hvassviðri í Jökulsárhlíðinni drifu Sleðbrjótsmenn sig út til að bjarga ýmsu lauslegu sem þeir töldu að gæti fokið. Þegar því var lokið og þeir eru að strekkjast í átt til bæjar, þá ganga þeir fram á járnkarlinn þar sem hann liggur á hlaðinu. Geir bóndi Stefánsson stoppar við, horfir hugsandi á járnkarlinn og segir síðan: „Við skulum taka hann inn.“

Þráinn Jónsson var athafnamaður á Egilsstaðasvæðinu, sveitarstjórnarmaður til margra ára og varaþingmaður um skeið. Hann var ófeiminn og vel máli farinn.Þráinn var eitt sinn að lýsa manni fyrir Friðriki Sóphussyni þingmanni Sjálfstæðisflokksins. „Þetta var svartur djöfull, ljótur andskoti, svona ekki ósvipaður þér.“

Þráinn rak lengi kaffiteríu á Egilsstaðaflugvelli og bílaleigu. Eitt sinn kom þar maður og Þráinn gefur honum kaffi. Þar sem flugvélin var nýfarin og traffíkin búin að sinni, sátu þeir drjúga stund og spjölluðu saman. Þegar maðurinn stendur upp til að fara spyr hann vertinn hvað hann eigi að borga fyrir kaffið. „Ekki neitt“ segir Þráinn „það var ónýtt hvort sem var.“

Margir hafa orðið smeykir í bíl með Vilhjálmi Snædal bónda á Skjöldólfsstöðum í gegnum tíðina. Eitt sinn að vetrarlagi þurfti Sigurður Ragnarsson (Siddi bókari) að fá far með Vilhjálmi ofan frá Skjöldólfsstöðum til Egilsstaða. Glærahálka var á Dalnum en Siddi sér að Vilhjálmur er alltaf vel yfir 100 km hraða. Siddi ríghélt sér á leiðinni, viss um að þetta mundi enda á versta veg. Allt í einu spyr Vilhjálmur: „Ertu annars nokkuð að flýta þér?“ „Nei“ svarar Siddi, stjarfur af hræðslu, og Villi heldur áfram: „Æ, ég þori ekki annað en að fara gætilega á þessari helvítis glæru.“

Ábyrgð
Öryggi
Traust

TRAUSTUR grundvöllur samstarfs er **ÖRUGG** leið að **ÁRANGRI.**

Skeljungur

Þjónustusími: 444 3100

Gleðilega hátíð
JÓNSSON & LE'MACKS • JHS • SÍA
Landsbankinn
landsbankinn.is
410 4000