

VÍKINGUR

S J Ó M A N N A B L A Þ I Ð

4. tbl. 2018 · 80. árgangur · Verð í lausasölu kr. 1490

Gleðileg jól



SKIPAFJÓNUSTA SKELJUNGS

Alhliða þjónusta í sjávarútvegi, útgerð og vinnslu



Skeljungur

Sími: 444-3000

www.skeljungur.is

Oft fylgir böggull skammrifi

Ekki hef ég í annan tíma frá því ég hóf störf fyrir samtök skipstjórnarmanna orðið var við jafn almenna óánægju meðal sjómannastéttarinnar eins og horfa má upp á um þessar mundir hvað varðar aðstæður í sjávarútveginum. Skelfilega margir sjómenn og starfsfólk í sjávarútvegi upplifa atvinnumissi og enn fleiri algjöra óvissu um framtíðina og er engu líkara en sumir þeirra aðila sem koma að rekstri útgerðarfyrirtækjanna telji það sér í hag í að sjómenn þeirra viti sem allra minnst um stöðu mála varðandi allt sem snýr að rekstrinum.

Þegar ég spyr mína skjólstæðing fráttu um þeirra hag þá er algengt svar margra sem hér segir: Lítið vissi ég hér áður fyrr, en núna veit ég alls ekki neitt

Allt of mikil áhrif á allt of marga

Fátt er jafn þrúgandi fyrir sjómenn rétt eins og aðra launþega, að vita ekkert um það sem fram undan er. Miklar hræringar varðandi endurnýjun flotans og eigendaskipti með tilheyrandi samþjöppun hafa leitt til þessarar ómurlegu stöðu. Sterk króna, veiðigjöld sem að flestra mati eru sérstaklega ósanngjörn á frystitogarana hafa leitt til ákvarðana um sölu á frystiskipum sem maður hélt að hefðu til þessa verið í farsælum rekstri í gegn um tíðina eins og t.d. Guðmundur í Nesi sem hefur samkvæmt upplýsingum framkvæmdastjóra, Útgerðarfélags Reykjavíkur sem er arftaki Brims HF, aflað vel á fjórða tug milljarða, eða ca. 2.500 milljónir að meðaltali á ári á þeim 15 árum sem hann hefur verið í eigu útgerðarinnar en er nú að sögn á leið til Grænlands, væntanlega til fyrirtækis sem ÚR á hlut í.

Brimnesið var selt til Rússlands, Ilvileq sem áður hét Skálaberg var seldur til Grænlands til fyrirtækis sem Brim (nú ÚR) á hlut í og síðar þaðan til Rússlands. Vigri hefur nú haft enn ein vistaskiptin á skömmum tíma. Það er að segja frá Ögurvík HF til Brims HF, þaðan til nýstofnaðs Útgerðarfélags Reykjavíkur EHF og loks nú til Granda HF en öll eru fyrirtækin í meirihluta eigu sama aðila. Þannig er hið mikla afla og happaskip Kleifaberg sem er 44 ára gamalt eina skipið sem eftir er í bókum ÚR.

Ávallt verið sveiflur í afkomu frystitogara

Enginn deilir um að í rekstrarumhverfi frystiskipa hafi verið á brattan að sækja síðustu misserin en óneitanlega læðist að manni sá grunur að í ákveðnum tilvikum hafi verið farið ansi bratt í fjárfestingar sem aftur kallar á að losa verði um fjármuni með sölu skipa, til að standa undir stórkænum útgjöldum.

Í öllu falli er gamalgroíð útgerðarfyrirtæki Þorbjörn HF á sama tíma og aðrir eru að selja skip til Grænlands að kaupa frystiskip frá Grænlandi, sem er ótvíræð viðbending um að þeir útgerðarmenn stefni á aukna hlutdeild frystiskipa í sínum rekstri og hafi trú á framtíð íslenskrar frystitogaraútgerðar. Auk þess má sem betur fer greina batamerki á rekstrarumhverfinu þar sem krónan hefur veikst og verðvísitölur frystra afurða að hækka.

Stimpilgjaldið

Varðandi framlagt frumvarp sem ekki var afgreitt á Alþingi um niðurfellingu á stimpilgjaldi upp á 1,6 % sem greiða þarf þegar skip er tekið af íslenski skipaskrá og selt úr landi er því til að svara að þar er um að ræða gjald sem hefur mikinn kostnað í för með sér fyrir útgerðina og kemur vonandi í veg fyrir að útgerðarmenn séu hringlandi fram og aftur milli landa með skip með tilheyrandi afleiðingum fyrir íslenska sjómenn þar sem takmarkaður hluti áhafnar fylgja skipi á nýjar slóðir, en hinir missa vinnuna auk þess sem kjör þeirra sem fara með skipinu eru fjarri því að vera sambærileg við það sem við þekkjum. Hvort sem horft er beint til launa, tryggingargjalds, lífeyrissjóðs eða slysatrygginga svo eitthvað sé nefnt.

Lokaorð

Góð afkoma, hagnaður og gróði eru orð sem samanlagt skapa auð. Þessu markmiði hefur mörgum af rikustu mönnum auðnast að ná með því að leggja rækt við starfsfólkið og efla með því sinn mannauð. Sá auður verður ekki svo auðveldlega metinn til fjár en er hvað sem því líður verðmætari en allt annað sem fyrirfinnst í einu fyrirtæki. Á það viðhorf hefur skort hjá sumum aðilum í íslenskum sjávarútvegi.

Óska sjómönnum, fjölskyldum þeirra og landsmönnum öllum gleðilegra jóla og farsældar á því ári sem fram undan er.

Árni Bjarnason

Útgefandi: Völuspá útgáfa,
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.

Prentvinnsla: Ásprent.

Aðstandendur Sjómannablaðsins Víkingur:

Félag skipstjórnarmanna, Skipstjóra- og stýrimannafélagin Verðandi, og Visir.

Sjómannablaðið Víkingur kemur út fjórum sinnum á ári

og er dreift til allra félagsmanna ofangreindra félaga.

ISSN 1021-7231



Forstöðumyndina tók Haraldur H. Hjálmarsson.

Efnis- yfirlit

Sjómenn og aðrir lesendur Víkingur.

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 Kaldbakur og Sléttbakur í brotajárn. Ekki tíðindalaus sigling. Tómas Sigurjónsson segir frá.

12 Tekið í blökkina er félag sjómanna sem allir eiga það sameiginlegt að hafa siglt á gömlu síðu-togurunum.

14 Gamla góða höfnin. Ólafur Ragnarsson dregur upp mynd af Reykjavíkurhöfn.

16 Spurt er: Hvaða hringur er ferningur? Svarið er ... nei annars, það fæst ekki uppgefið fyrr en á blaðsíðu 52. En auðvitað vissuð þið svarið.

18 Ljósmyndakeppni sjómanna, Guðmundur St. Valdimarsson og Hlynur Ágústsson eru vinningshafar að þessu sinni.

20 Helgi Laxdal vekur athygli Skota fyrir skrif sín í blaðinu okkar, Sjómannablaðinu Víkingnum.

22 Skaut á skipið uns það sökk. Helgi Laxdal heldur áfram að tíunda sögu fyrstu togaranna í eigu Íslendinga.

28 Skuttogararnir drepa allt, bæði lifandi og dautt. Úr hinni bráðskemmtilegu og nýutkomnu bók, „Ekki misskilja mig vitlaust!“ - Mismæli og ambögur.

30 Þá skall hurð nærri hælum. Kristján Stefánsson vann við endurbýggingu síldarbræðslunnar í Neskaupstað og varð vitni að fyrstu lönduninni eftir snjóflóðið ægilega í desember 1974.

34 Ótrúlegt afstaða lífeyrissjóða til sjötugra og eldri sem ekki verður séð að styðjist við lög né kjarasamninga en aðeins innanhúss reglur sjóðanna sjálfra. Jón Hjaltason veltir málinu fyrir sér.

40 „Hvað er að eðla sig?“ spurði Guðmundur Kr. Kristjánsson.

44 Sjóræningjar halda uppteknum hætti að ræna og rupla skip. Smyglarar beita óprúttum aðferðum og sjómenn gjalda fyrir. Hver eru stærstu skipafélögin? Þetta og fleira er umfjöllunarefni Hilmar Snorrasonar í þætti hans, Utan úr heimi.

48 Frívaktin: Eyfirðingar skemmtilegir? Kannski. En Akureyringar? Nei, ertu frá þér. Það segir að minnsta kosti almannarómur en er það virkilega svo? Lesið nýutkoman bók, „Óttalegur Júlí ertu“, eyfiskr kímni og gamanmál - og svarið síðan.

52 Að þessu sinni dró Hafliði Óskarsson upp úr pússi sínu gamla mynd af ÚA-togara. En hvaða fólk er þetta á myndinni?

54 Adolf Hitler var velgjörðarmaður bónda nokkurs á Suðurlandi sem hafði af honum ljósmynd innrammaða upp á vegg.

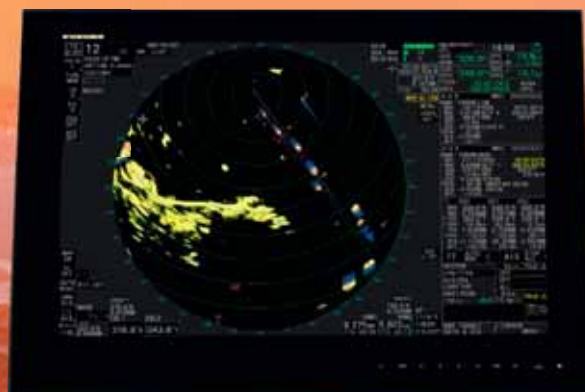
NÝTT

FAR-22x8/23x8



FAR-2xx8 línan byggir á velgengni FAR-2xx7 línunnar sem er að finna í flestum stærri skipum í dag.

Skannerhúsin hafa verið endurhönnuð með tilliti til loftflæðis auk þess sem mótorinn notar ekki kol. Furuno kynnti til sögunnar svokallaðan "solid state" sendi með FAR-3000 línunni og er þann valkost líka að finna í FAR-2xx8. Þessar breytingar hafa í för með sér að viðhaldskostnaður verður í algjöru lágmarki.



Notendaviðmót 2xx8 ratsjárinnar er sambærilegt því sem er að finna í öðrum nýjum ratsjám frá Furuno s.s. FAR-3000. Til hliðar við myndina er aðgerðarstíka þar sem hægt er að smella á hnappa til að kveikja/slökkva á öllum helstu aðgerðum. Í eldri gerðum ratsjía þurfti oft á tíðum að framkvæma nokkrar aðgerðir til að gera það sama. Efst er stíka þar sem hægt er að sjá og breyta stöðu ratsjárinnar, s.s. setja sendingu á á/af, breyta styrkstillingu (gain), o.s. frv.

Þegar uppfært er úr FAR-2xx7 ratsjá má nota sömu kapla, takkaborð og skjá.

Brimrún

Reykjavík - Sími 5 250 250 – Akureyri - Sími 5 250 260

MAREIND

Grundarfirði
Sími 438 6611

Texti: Hafliði Óskarsson og Jón Hjaltason

Myndir: Agnar Óskarsson og fleiri

Skipin við bryggju á Akureyri. Með lestarfullar af ýmiss konar brotajárni sem í eru meðal annars akkeri og akkeriskeðjur úr Sléttbak leggst Kaldbakur fram á stefnið þar sem hann biður brottfarar, en dampi er haldið á katlinum. Vilhelm Þorsteinsson vildi breyta Kaldbaki í safnaskip.

Hætt kominn við Írlandsströnd

Vorið 1974 var ég hjá Skapta í Slippnum. Þá stóð til að fara með tvo ÚA-togara til Spánar en þangað höfðu þeir verið seldir í brotajárn. Ég sótti um pláss og fékk. – Viðmælandi okkar er trésmiðurinn og Akureyringurinn, Tómas Sigurjónsson. Að vísu fæddist Tómas á Skipalóni og bjó þar til átta ára aldurs að fjölskyldan fluttist í Spítalaveg 17 á Akureyri.

Gamalt skip og mannskaði

Tómas á að baki drjúgan vinnuferil til lands og sjávar. Hann var lengi á sjó,

meðal annars á Súlnni, en var nýlega afmunstraður þegar skipið fórst í apríl 1963.

– Sá sem tók plássið mitt og vaktina mína var frammi í lúkar í kojunni sem hafði verið mín. Þarna fórust fimm en þeir voru allir frammi í lúkar. Þar komst enginn lífs af. Þeir sem voru aftur á björguðust allir, sex talsins.

Tómas vill sem minnst ræða um þetta slys og þá óhugnanlegu staðreynd að hann væri vísast ekki á meðal vor ef hann hefði haldið eilítið lengur áfram á Súlnni. Hann vill heldur ekki fjölyrða

um þá sannfæringu sína að Súlnni hefði hreinlega verið mokað á land ef eftirlitsmenn hefðu staðið sína plíkt.

– Í dag hefði hún aldrei fengið haffærisskírteini, fullyrðir Tómas. Þetta var ónýtt skip. Maður vissi af þessu en hafði engar áhyggjur. Við vorum ungir þá og settum þetta ekkert fyrir okkur. Já, við vorum sannarlega uppfullir af fólksku öryggi.

Umræðuefni okkar Tómasar á ekki að vera Súlan heldur sigling ÚA-togaranna tveggja sem minnst er á í upphafi. Þegar skyggst er í sögu skipanna kemur í ljós að sjómenn höfðu farist af báðum og ekki mátti miklu muna að enn yrði mannskaði þegar togurunum var siglt í apríl 1974 til Spánar í brotajárn. Skipin lögðu upp í sína hinstu siglingu sunnudaginn 31. mars.

Frá því segir Tómas.

Kíkirinn varð eftir og vegabréf vantaði

Kaldbakur hafði legið við bryggju síðan í janúarbyrjun 1974 og Sléttbakur lengur eða frá því í janúar lok árið 1973. Kaldbaki hafði verið haldið í siglingarhæfu standi þá mánuði sem liðnir voru frá því að togarinn kom úr sinni síðustu veiðiför. Markmiðið var að geta haldið utan með stuttum fyrirvara. Sléttbakur átti að fylgja með í togi.

Það var raunar önnur ástæða fyrir því að Kaldbaki var haldið „heitum“. Vilhelm Þorsteinsson, annar tveggja forstjóra ÚA, átti sér nefnilega þann draum að breyta skipinu í safn. Honum blæddi í augum að sjá stóran kalla í sögu lands og þjóðar breytast í járnarusl en hann fékk ekki



Agnar Óskarsson. Mannlaus Sléttbakur kemur í humátt á eftir.

Gleðilega hátíð

JÓHANSSON & LEWIS - J. H. - SIA

Landsbankinn

landsbankinn.is

410 4000





A útsiglingunni eru öll siglingamerki uppi, daga og nætur. Og þar sem skipin eru tvö saman þarf að hafa þar til gerð merki sem gefa til kynna að hér sé skip í eftirdragi. Allt eftir bókinni!

A dekki Kaldbaks eru karlarnir í óða önn að undirbúa sig fyrir smá „ferðalag“. Ljósmerkin eru ekki lengur í lagi á Sléttbak. Nú skal það lagað. Langt tóg er sett í gúmmibátinn sem á að slaka yfir í hinn vélarvana Sléttbak. Aðalsteinn Jóhannsson er á köflótri skyrtu.



Allt að verða klárt og þrír menn ásamt rafgeymum komnir í gúmmituðruna. Einn maður er vestislaus. Nokkurt framskrið er á skipinu og jafnframt mikill straumur. Innan stundar er gefið eftir á línunni og á örskotsstund berst tuðran aftur undir togvírinn og hvolfir. Memirnir fara allir í sjóinn og hefja þar baráttu sína. Um borð í togaranum sem er borðhár er fámennnt og erfitt um alla björgun. Fremstur situr Steindór Jónsson stýrimaður. Viðmælandi okkar snýr fram en okkur hefur ekki tekist að nafngreina þann í miðjunni.

hljómgrunn og því fór sem fór.

Við brottför frá Akureyri þann 31. mars voru hafðir togvírarnir í báðum afturgálgum og úrsláttarblökkum, það er á bakborðs- og stjórnborðssiðu og því ekki um eiginlegt síðutog að ræða hjá hinum aldna síðutogara sem hér var í hlutverki dráttarskips.

Þegar komið var skammt út í Eyja-fjörðinn til móts við Hjalteyri uppgötvaði Jónas skipstjóri að sjónauki skipsins hafði gleymst í landi en ýmiss búnaður hafði vissulega verið tekinn úr skipinu til handargagns, eftir að því var lagt upp, þar á meðal sjónaukinn.

Við þessu var auðvitað ekkert að gera enda óhægt um vik að snúa við með skip í eftirdragi.

Jónas varð því að bíta í það súra epli að vera án sjónauka.

– Og fleira hafði gleymst í landi, rifjar Tómas upp. Þegar við vorum komnir vel áleiðis og staddir vestur af Færeyjum varð smá uppistand. Jónas kallaði þá eftir pössunum og kom í ljós að einn úr áhöfninni hafði látið undir höfuð leggjast að útvega sér vegabréf. Nefnilega kyndarinn, eða vélamaðurinn, sem hafði verið um borð allan tímann á meðan skipið lá við bryggju.

Við þessu var ekkert að gera úr því sem komið var en hinir reyndari um borð höfðu á orði að Francó myndi ekki taka létt á slíkri yfirsjón.

– Þú hefðir ekki getað valið þér verra land að heimsækja passalaus, en Spán,

sögðu þeir við kyndarann sem gantaðist á móti og kvaðst eiga í fullu tré við einræðisherrann.

Komið við hjá Írum

– Siglingin hafði gengið vel. Mótvindur var þegar siglt var með Austurlandinu og sóttist því heldur hægt, en annars höfðum við meðbyr yfir hafið allt suður undir Írland, segir Tómas. Eftir að komið var upp að Írlandsströndum var hægviðri og vel mátti greina hitabreytingar í lofti. Komin væg hitamolla sem ágerðist eftir sem sunnar dró.

Siglt var sem leið lá niður með vesturströnd landsins, en þegar kom suður undir miðbik eyjunnar grænu slokknaði skyndilega á siglingaljósum Sléttbaks, en



Eftir siglingu suður yfir Biscayaflóann í góðviðri, en annars þekkt óveðurssvæði, eru skipin loks komin til hafnar á Norður-Spáni úr sinni hinstu siglingu.

Hvað heimamönnum kann að hafa fundist um þessi gömlu hnarreistu skip sem þarna voru komin með íslenska þjóðfánann í skut og biðu síns skapadægers skal ósagt látið. En vist er að úr skipunum hafa komið ófáir fiskar, „bacalao salado“, ættaðir úr norðurhöfum; af fiskimiðum við Ísland, eða Vestur-Grænland, en sem enduðu á borðum sölginna Spánverja.

OFHLEÐSLA BÁTIA

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

eingöngu voru höfð uppi lanternljós og skutljós. Rafgeymarnir sem enst höfðu í 6 eða 7 daga frá því lagt var upp frá Akureyri, eða í um það bil 1.000 sjómíli, höfðu klárað sig og ekki um annað að ræða en að koma við hjá Írum.

Skipstjórnarmenn gengu í það að hafa samband við land og útvega rafgeyma því ljóslaus gat Sléttbakur ekki verið á þeirri fjölförnu siglingaleið sem fram undan var. Siglt var inn undir mynni Shannon-flóa og heimamenn úr nærliggjandi smábæ komu færandi hendi með nýja rafgeyma. En takmarkað skotsilfur var um borð og því höfðum við vöruskipti við frændur okkar Íra. Í frystinum mátti finna ýmislegt góðgæti frá fyrri tíð og í netalestinni var talsvert af breskum nautshúðum sem alla jafna er ætlað það hlutverk að hlífa neðra byrði á trollpokum. Þetta allt fengu Írar og er mér til efs að þeir hafi gert betri kaup á ævinni. Eftir var þó nægur matur um borð fyrir okkur það sem eftir var fararinnar.

Nærri dauðir

Það varð úr að ég, Steindór Kr. Jónsson, Deddi, kenndur við flóabátinn Drang – og þriðji maður, sem ég því miður man ekki nafnið á, færum yfir í Sléttbak. Ég skyldi raunar aldrei hvernig þeir ætluðu að framkvæma þetta. Hugmyndin var að slaka okkur aftur með skipinu í tógi en ekki mátti stoppa siglinguna vegna hættunnar á að fá togvírana í skrufuna.

Sett var út lítil julla og í hana fórum við þrír mennirnir ásamt með rafgeymum

Rifbeinsbrot og vindill

Ljósmyndarinn okkar, Agnar Óskarsson, gekk ekki alveg „heill til skógar“ á leiðinni heim til Íslands. Þannig var að þegar mennirnir þrír fóru í sjóinn tókst að bregða tóginu, sem ætlað var að koma á tengingu milli togaranna, utan um mann þann sem var ekki í korkvesti, en sá var illa syndur og gat því litla björg sér veitt. Agnar lá svo á lunningunni með manninn hangandi í höndum sér. Við þetta tví-rifbeinsbrotnaði Agnari á lunningunni. Slík voru þyngslin og átökin sem þessu fylgdi að halda manninum sem mest upp úr sjó á meðan beðið var frekari aðstoðar.

Á þessum tíma var Agnar hættur að reykja, en þegar allt var um garð gengið og menn höfðu þrifið sig, þeir sem í sjónum voru, gaf sá ósyndi, Agnari forlata vindil að gjöf fyrir lífsbjörgina. Og hvað gat Agnar annað en reykt helv... vindilinn? Og það kostaði í framhaldinu áratuga vindla reykingar.

sem hafðir voru í botni jullunnar. Aðeins tveir menn höfðu á sér björgunarvesti; Ég og Steindór Kr.

Þegar allt var talið klárt var gefið eftir á tóginu. Enginn hafði þó rænu á að beygja skipinu frá svo að við ættum einhvern möguleika á að sleppa við togvírinn. Litlar árar voru um borð í jullunni en þær komu að litlu gagni við að ýta okkur frá skipshliðinni enda gerðist allt sem í hönd fór með örskotshraða. Kaldbakur fór beint áfram og við beint aftur og racleitt undir vírinn sem keyrði gúmmibátinn niður í djúpið þar sem hann sprakk.

Það fyrsta sem ég heyrði þegar ég kom úr kafi var að Deddi sagði: „Ég er ekki syndur.“

Ég greip hann því í fangið og hélt mér í togvírinn með hinni hendinni. Þriðji maðurinn greip einnig í togvírinn en eins

og áður segir var nokkur ferð á skipinu og mikill straumur, reyndi því fljótt á þrek manna í sjónum.

Um borð í togaranum varð uppi fótur og fit, en skipstjórinn á stjórnpalli átti óhægt um vik að bakka skipinu vegna þess að togvírarnir lágu niður með síðum beggja vegna. Það hafðist þó að lokum, en mennirnir héngu allan tímann á togvírnum á meðan og auðvitað í bullandi straumi. Gúmmítuðran sem hér hafði farið forgörðum undir togvírnum var sú eina um borð og því ekki í stöðunni að sjósetja annað björgunartæki.

Ég fann fljótlega að það myndi vera í lagi að svamla þarna í einhvern tíma í sjónum hangandi á annarri hendi í vírnunum og með þungan mann í hinnu hendinni. Ég hafði lengi verið fastagestur í Sundlaug Akureyrar en þar var vetrarvenja að skilja á milli sundlaugarhilm-



Síðutogararnir og systurskipin Kaldbakur EA 1 og Sléttbakur EA 4 (áður Helgafell RE 280) komnir af hafi í síðasta sinn og lagstir við bryggju. Þó ekki í þanghafið því skipin verða brátt höggvin upp og breska stálið endurnið.

Togararnir tveir höfðu vissulega oft legið saman áður og þá allt frá því á smíðatíma þeirra rúnum aldarfjórðungi fyrr. Veturinn 1946-47 voru í smíðum átta nýsköpunartogarar í Selby, í Englandi, en fyrstu fjórir nýsköpunartogararnir sem komu nýir til landsins voru smíðaðir í Selby. Skip númer tvö og þrjú í röðinni voru b.v. Helgafell RE 280 (síðar Sléttbakur EA 4) sem kom í lok mars 1947 og b.v. Kaldbakur EA 1 sem kom um miðjan maí sama ár. Skipin tvö voru því jafn gömul eða sem munaði um það bil 50 dögum.



Við niðurrif á stálskipi þarf mikið magn af „gas og súrkútum“ en margir slíkir eru sýnilegir á bryggjunni. Brátt verður hafist handa um að skera b.v. Kaldbak EA 1 í brotajárn. Stykki fyrir stykki!

Um borð í togaranum býr hins vegar landlaus einstaklingur, skilríkjalaus í landi Francos, sem brátt mun horfa upp á heimili sitt minnka dag frá degi.

Á sama tíma og nýsköpunartogarinn Kaldbakur var rifinn í Gijón, á Spáni, var skuttogari með sama nafni í smíðum annars staðar í landinu, í San Juan. Nýi togarinn var með breytt einkennisnúmer við sjósetningu þ.e. EA 301, í stað EA 1, þar sem gamla skipið var þá enn með skráningu á Íslandi. Á áttunda áratugnum voru smíðaðir ellefu skuttogarar á Spáni, fyrir Íslendinga, en fjórir togaranna báru nöfn sem áður voru á nýsköpunartogurum.

GLEÐILEGA HÁTÍÐ

Við þökkum viðskiptavinum samfylgdina og óskum ykkur gleðilegrar hátíðar og farsældar á komandi ári.

marel.is/fiskur

The Marel logo features a stylized red 'm' with a white swoosh above it, followed by the word 'marel' in a white, italicized, sans-serif font.



Ahöfn Kaldbaks í seinustu siglingu skipsins. Talið frá vinstri, Þorsteinn Sigurbjörnsson matsveinn, eða Steini kokkur eins og hann var jafnan kallaður, Steindór Jónsson, 1. stýrimaður sem gerði út Drang – Deddi á Drang – fyrir aftan Steindór er ljósmyndarinn okkar Agnar Óskarsson, eða Haddi Óskars (hálftr andlit), þá Guðmundur Jacobsen háseti – lesa má viðtal við Guðmund í 3. tbl. Víkinga 2015 þar sem hann segir frá háskalegum siglingum í seinna stríði – Stefán Bragi Bragason, 2. stýrimaður, er í köflóttu skyrtunni fremst. Þá koma Þórir Áskelsson kyndari, Jónas Þorsteinsson skipstjóri, Aðalsteinn Jóhannsson, 1. vélstjóri, og lengst til hægri er viðmælandi okkar, Tómas Sigurjónsson.

Snorri Guðmundsson kyndari er sá eini sem ekki hefur verið talinn af höfn Kaldbaks er sumarið 1974 sigldi skipinu í brotajárn.

Agnar hefur því ekki tekið alveg allar myndirnar, að minnsta kosti ekki þessa, ekki af sjálfum sér og ekki af Kaldbaki og gaskútunum sem Jónas skipstjóri tók.

inga með þili. Öðrum megin var vatnið hitað en skitkalt hinum megin og í þann helming sótti ég.

Sjórinn þarna við Írlandsstrendur var þó helvíti kaldur þótt að heitt væri í lofti. Maður missir fljótlega allt tímaskyn þegar svona atburðir gerast.

Þetta var um hábjartan dag og gott í sjóinn. Skipið var borðhátt þrátt fyrir brotajárnsfarminn í lestum og áhöfnin fámennt; einir fimm til sex karlar á dekki sem áttu fullt í fangi með að innbyrða okkur. Agnar vélstjóri, hraustmenni mikið, sem ég frétti síðar að hefði tekið ljósmynd af okkur í jullunni, einungis fáeinum sekúndum áður en gefið var eftir á tóginu, braut í sér tvö rifbein við átökin þar sem hann lá hálfur út fyrir borðstokkinn og beið frekari aðstoðar með beltislausu manninn í fanginu en línan úr jullunni var vafinn utan um manninn. En það man ég að þegar þeir loks drösluðu manni um borð aftur gat ég enga björg mér veitt, útlímirnir voru helkaldir og maður fann ekki fyrir neinu lengur.

Þegar allt var afstaðið sagði Jónas að við mættum ekki segja nokkrum lifandi manni frá þessu volki okkar.

Rafgeymarnir góðu sem áttu að fara um borð í Sléttbak enduðu á hafsbótnei og ekki var reynt að afla annara í þeirra stað heldur ákveðið að sigla þessar um það bil sex hundruð sjómílar sem eftir voru til Gíjon á Norður-Spáni með Sléttbak ljóslausan. Þetta voru tveir þriðju hlutar leiðarinnar en yfir sjálfan Biscayaflóann

var að fara sem er eins og allir vita fjölfarin siglingaleið. Parna er gríðarleg umferð, hálfgerð hraðbraut skipa á leið til og frá; Asíu – Afríku – Suður Ameríku og auðvitað Evrópu.

Í Gíjon var fátt manna á bryggjunni þegar skipalestin frá Íslandi sílaðist inn um hafnarmynnið, einungis ein bifreið beið komumanna

Að endingu: Jónas skipstjóri lét hafa eftir sér að ferðin hefði gengið ljómandi vel í alla staði.

Einn varð eftir

Mér er minnisstætt hvað Gíjon var drungaleg. Borgin í myrkri og dregið fyrir alla glugga. Jónas fór strax á stúfana að reyna að bjarga kyndaranum okkar frá Spáni. En það voru páskar og allir í frí. Karlinn mátti ekki fara frá borði en við hinir vorum allir með passa og því steðjuðu engin vandræði að okkur.

Við höldum svo heim, fyrst til Madrid, þaðan til Kaupmannahafnar og áfram. Jónas varð eftir en fékk engu um þokað.

– Ef þú ferð í land verðurðu handtekinn þegar í stað, voru skilaboðin sem kyndarinn fékk. Án vegabréfs höfum við ekki hugmynd um hver þú ert.

Að lokum fór einnig Jónas heim og skildi karlinn eftir í höndum hinna spönsku kaupenda.

Og svo mikil var alvaran að seinast var búið að leggja togarann á hliðina, rífa af honum dekkið og hreinsa út en enn þá var okkar maður um borð. Passavesenið leystist þó að lokum með aðstoð sendiráðs Íslands í London.

Sá passalausi

Maðurinn án vegabréfs gantast ekki lengur. Hann hefur loks áttað sig á alvöru málsins. Allir farnir heim og hann einn eftir og tröllum gefinn. Spánverjarnir eru þegar byrjaðir að höggva upp skipið hans – heimili hans. Hann er jú stofufangi. Ekkert vegabréf í auglýsingu næstu daga.

Og þar sem skipin tvö standa á þurru, er byrjað að skera af stefninu á skipinu hans. Það hverfa um það bil 30 fet á dag en skipið hans er 175 fet að lengd. Vistarverur frammi í skipinu eru því skornar af á fyrsta degi og því sjálfhætt að dvelja þar lengur. Þá er bara að flytja sig aftur í káetuna. Þar ætti að verða næði, friður, næstu þrjá, fjóra dagana eða svo.

Nú, dagarnir liðu og alltaf styttest skrokkurinn. Þrjátíu fet í dag og önnur þrjátíu þann næsta. Einn daginn er svo byrjað á móts við eldhúsið, en daginn áður hvarf keisinn og allt neðan hans niður í kjöl. Hér er því lítið orðið eftir af dvalarstaðnum og enn bólar ekkert á væntanlegu vegabréfi. Dagurinn sílast áfram og Spánverjarnir eru komnir aftur í borðsal með brennarann. Maðurinn færir sig þá aftur á hekknið – hörfar að flaggstönginni góðu. Hún er enn uppi standandi. Því betur! Síðasta hálmstráið til að halda í.

Eftir er af skrokknum þegar hér er komið sögu – um kaffileytið seinni partinn – aftasti hluti stýrisvélarúmsins og þá geymslan þar upp af sem Bretar kalla hveitigeymslu. Skilrímið á milli geymslu og borðsals er nú eitt eftir og í raun orðið útveggur. Þá eru innan við 10 fet eftir af skrokknum og nú birtast Spánverjarnir (bannsettir) með brennarann góða, framan við flaggstöngina – þar sem sá vegabréfslausi hefur skriðið út á stöngina til að vera ekki fyrir vinnandi mönnum. Þar hangir okkar maður þegar neistaflugið byrjar rétt við nefið á honum og alltaf færa karlarnir sig aftar og aftar þar sem þeir krjúpa á hnjánum við iðju sína. Þá loksins kemur maður hlaupandi eins og út úr brotajárns-haugnum, veifandi pappírnum í allar áttir. Þá var ekkert eftir annað en flaggstöngin af b.v. Kaldbak EA og okkar maður hangandi þar á.

Svona sögðu að minnsta kosti Akureyringar söguna – og ekki ljúga þeir!



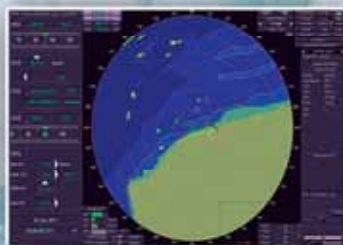
KONGSBERG



K-Chief 600 viðvörðunarkerfi

NORTHROP GRUMMAN

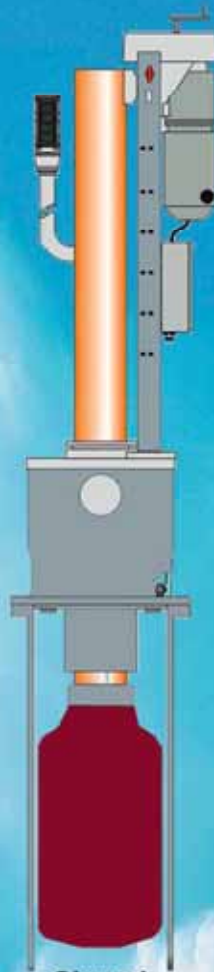
Sperry Marine



VisionMaster FT ratsjá



Navigat 100 gýrókompás



Simrad
Lågtíðni sonar

SIMRAD



Hytera



Zodiac
Seacom 200



Hytera MD 785



JRC JLN-652 Straummælir



JRC JMR-6400 Ratsjá



Askalind 2
201 Kópavogur

Simberg

www.simberg.is
simberg@simberg.is



SÍÐUTOGARARALI

Heiðursmenn funda

TEKIÐ Í BLÖKKINA er félagsskapur sjómanna er sigldu á gömlu síðutogurunum. „Við erum á milli 15 – 20 karlar sem hittumst einu sinni í mánuði á Víkinni Sjóminjasafni Íslands Grandagarði og rifjum upp gamla daga,“ segir Markús Alexandersson.

„Nei blessaður, vertu það eru engin félagsgjöld og engar kvaðir. Við drekkum saman kaffi í Messanum, kaffistofu safnsins, og meðlætið er Sæmundur og Sæmundur í sparifötunum.“

Sumir fá sér fisk að borða í Messanum og mæta þá fyrir á staðinn enda hvergi betri fisk að fá – fullyrðir Markús – boðið er upp á hlaðborð, sannkallaðan veislukost.

– Hvenær er svo fundað? Vikulega kannski?

„Nei ekki alveg svo títt. Við hittumst venjulega annan miðvikudag í mánuði. Þeir í Félagi skipa- og bátaáhugamanna funda kvöldið á undan okkur og minna þar jafnan á okkur karlana.“

– Klukkan hvað er fundað?

„Umferðin í Reykjavík silast áfram á sama snigil-hraða og

værum við í milljónaborg á háannatíma. Umferðarteppur hér eru síst skárri en í New York eða London. Við hittumst því klukkan 13,30 og erum farnir klukkan 15. Áður vorum við ekki búnir fyrir en klukkan 16 og lentum þá í umferðasúpunni.“

Karlarnir bregða stundum undir sig betri fætinum, heimsækja söfn og aðra áhugaverða staði. Eins reyna þeir að safna myndum, sögum og fleiru frá síðutogarátímunum. Ef þið lumið á einhverju slíku þá endilega hafið samband við Markús. Netfangið hans er: hrimborg@gmail.com

Myndin er frá fundi TEKID Í BLÖKKINA 12. september síðastliðinn. Þarna eru heiðursmennirnir (talið frá vinstri): Óskar Ólafsson, Karel Karelsson, Ólafur Ólafsson, Már Gunnarsson, Einar Ásgeirsson, Vilhjálmur Steinþórsson, Reynir Kristjánsson, Brynjólfur Halldórsson, Ármann Stefánsson, Eiríkur Ragnarsson, Ragnar Fransson, Þorvaldur Valsson, Albert Stefánsson, Kristján Björnsson, Stefán Siggeirsson, Ómar Haraldsson og Markús Alexandersson.



Skipstjórnarmenn í Félagi skipstjórnarmanna

Akureyri

Fundur verður haldinn
á veitingastaðnum Strikinu, norðursal,
á 5. hæð að Skipagötu 14, Akureyri,
fimmtudaginn 27. desember kl. 14.00.

Léttar veitingar.

Félagar fjölmennið.

Stjórnin.

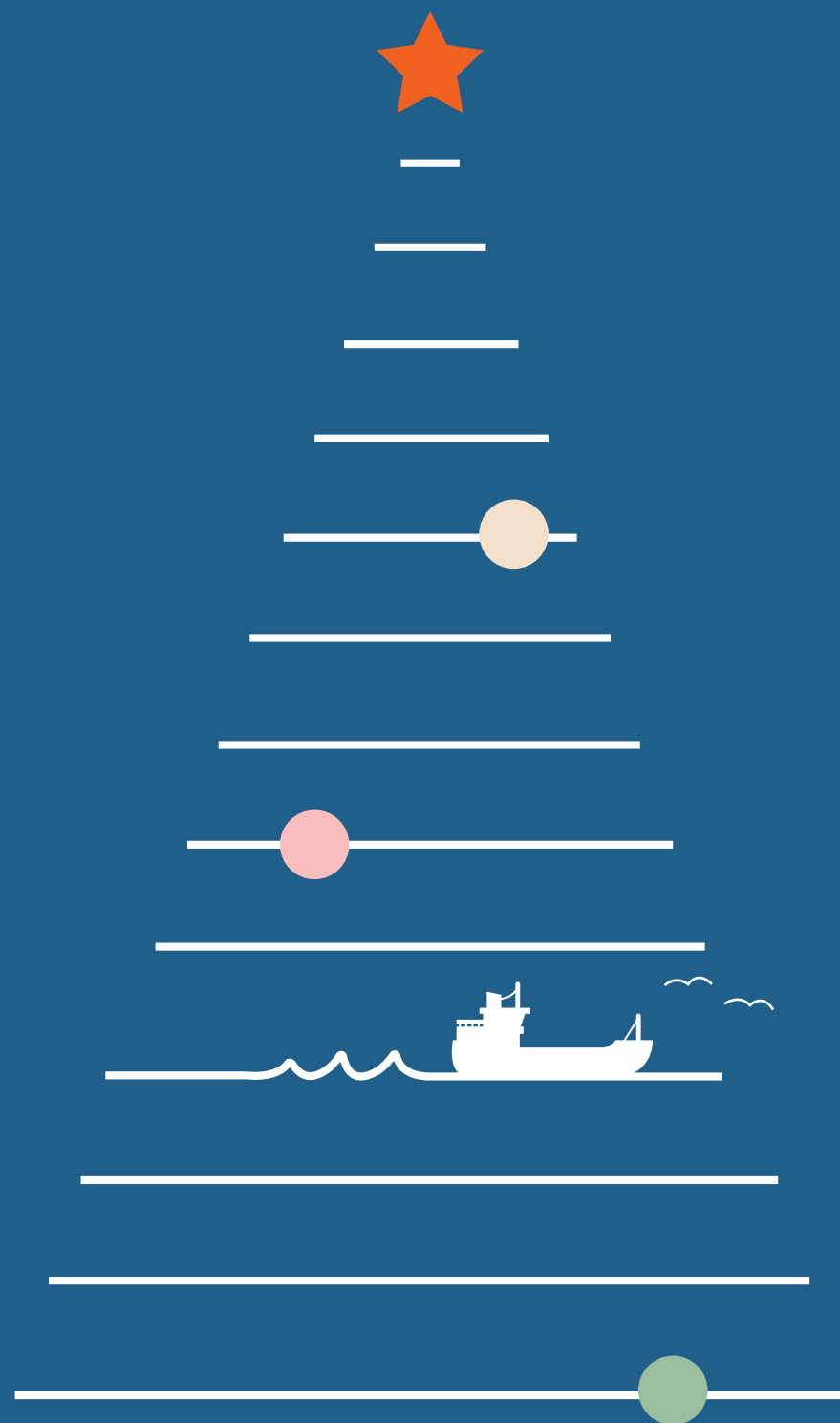
Reykjavík

Fundur verður haldinn
að Hvammi, jarðhæð
Grand Hótel Reykjavík,
föstudaginn 28. desember og hefst kl. 14.00.

Léttar veitingar.

Félagar fjölmennið.

Stjórnin.



Jólakveðja

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





Tjöruangan, asfalt og sólskin

Fáein orð um Reykjavíkurhöfn

Gamla góða höfnin. Hér gekk ég ungur maður staðráðinn í að gerast sjómaður Það rættist og draumurinn stóð í rúm 53 ár. Við Reykjavíkurhöfn var í gamla daga mannlíf blandað ys og þys og skáld ortu til hennar ljóð. Hér leituðu hugir ungra mann til fjarlægari landa og ævintýraþráin gagntók hjörtun.

Hér streymir örast í æðum þér blóðið

Skógafoss RE, Hermóður RE og Aðalbjörg RE voru þrír fastagestir við verbúðarbryggjurnar. Friðrik Þorvaldsson og hans menn sáu um vinnuna á Loftsbryggju. Þar lestuðu Vestmannaeyjabátarnir, Skógafoss VE og Skaftfellingur VE. Skógafoss hjá afgreiðslu Laxfoss eins og hún hét þá og Skaftfellingur á vegum Ríkisskipa. Þarna voru líka Ármann, svo Hugrún og síðast Særún – ex Sigríður – sem sinntu Vestfjarðaflutningum. Ríkisskip við Sprengisand, Eldborg fyrir neðan Tollbúðina, Gullfoss eða önnur „Eimskip“ við Miðbakkann og Austurbakkann. Eldborgin sem ég byrjaði á sem hjálparkokkur fyrir 64 árum kom í staðinn fyrir Laxfoss eftir að hann strandaði 1952. Togararnir voru við Faxagarð og varðskipin við Ingólfsgarð.

Bryggjan bókstaflega lyktaði af skipunum, fiskiskipin færðu einn þef að landi, varðskipin annan og fraktararnir þann þriðja. Allt lyktaði af tjöru, hampi, fiski og ávöxtum. Ég var tæplega 15 ára þegar ég kynntist og heillaðist af þessum heimi. Tómas Guðmundsson yrkir um

„Hegrann“ eins og Kolakraninn var kallaður:

En hátt yfir umferð hafnar og bryggju
og hátt yfir báta og skip,
sfinxi líkur ris kolakraninn
með kaldan musterissvip.
Hann moka kolum og moka kolum
frá morgni til sólarlags.
Raust hans flytur um borg og bryggjur
boðskap hins nýja dags.

Um sjálfa höfnina segir skáldið:

Hér streymir örast í æðum þér blóðið,
ó, unga, rísandi borg!
Héðan flæðir sá fagnandi hraði,
sem fyllir þín stræti og torg.
Sjá skröltandi vagna og bíla, sem bruna,
og blásandi skipa mergð.
Tjöruangan, asfalt og sólskin
og iðandi mannaferð.



Hegrinn gnæfir yfir Lagarfossi. Hermenn á hafnarbakkannum. Stríðið við Hitler stendur sem hæst.



VÉLAR EHF.



Við látum dæluna ganga



- Dælur
- Dæluviðgerðir
- Áspétti
- Rafmótorar
- Vélavarahlutir



Viðgerðir • Tæringarvarnir
Keramikhúðun

Fyrir



Eftir



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

VSV

VESTMANNAEYJAR
ICELAND

Gledileg Jól

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



Það var sama hvaðan horft var til hafnarinnar, ætíð blasti stóri kolakraninn við.

En nú er lyktin, ysinn og þysinn horfinn og skáldin þögnuð. Það er því ærin ástæða til að þið skreppið með mér út á Ægisgarð. Hverfum aftur í tímann þegar hér lágu skip með mikla sögu.

Hæringur

Við austanverðan Ægisgarð liggur eitt af frægustu skipum íslenska flotans fyrr og síðar. Verksmiðjuskipið Hæringur. Hann var byggður í Union DD skipasmíðastöðinni í Buffalo og hljóp af stokkunum 24. apríl árið 1901. Skipið hét þá Mauch Chunk og var eign Lehigh Valley Tptn Co í Buffalo og ætlað til hrájárnflutninga.

Mauch Chunk var 116,3 metra langt og 15,4 m breitt með 1800 ha 3ja þjöppu gufuvél. Skipið gekk kaupum og solum og undir ýmsum nöfnum: 1921 W. J. CONNERS, 1947 MALACCA STRAITS og 1948 aftur W. J. CONNERS.

Árið 1948 er skipið selt Hæringi h/f í Reykjavík sem breytir því í fljótandi síldarverksmiðju. Skipið kom til landsins 1948 en lá bundið við Ægisgarð þar til það var selt til Álasunds. Þó voru á þessu tvær undantekningar. Árið 1950 sigldi skipið austur á land og lagðist við akkeri á Gunnólfsvík þar sem það tók á móti 4-5 þúsund málum síldar en eitt mál samsvaraði um það bil 135 kg.

Um síðara skiptið var mönnum ekki sjálfrátt. Hinn 5. janúar 1954 geisaði ofsaveður og þá gerðist það að Hæringur slitnaði frá bryggju. Eftir mikla þrautseigju og dugnað hafnsögumanna og starfsmanna hafnarinnar tókst að koma skipinu aftur að bryggju. Í ljóði sem ort var um atburðinn segir meðal annars:

*Og Hæringur karlinn var kátur
að komast nú loksins úr höfn,
og fádæma svipmikil siglingin var
um sæfexta freyðandi dröfn.
Það var næstum því eins og hér áður,
þegar útgerðin dafnaði best
þá var sími í stafni og skrifstofa í skaut
en skuldum var safnað í lest.*

Eftir að Hæringur kom til Álasunds var brædd í honum síld í nokkur ár en 1957 var skipið rifið í Sandnessjöen.

Engir nælonsokkar um borð í Eldborg

Utan á Hæringi lágu hin ýmsu skip. Fastagestur utan á honum var YOG 32 sem var amerískt olíuskip af tegund sem kallaðist YOG-5 Class Gasoline Barge (Self-propelled), byggt 1944, í RTC Shipbuilding Corp., Camden, N.J.

YOG 32 var 53 metra langt og 10 metra breitt með 1700 ha diselvél. Þetta skip, sem ásamt Hæringi, setti svip á höfnina var notað af ameríska hernum til olíuflutninga úr Hvalfirði til Keflavíkur. En lá lengst af utan á Hæringi.

Sjóliðarnir eignuðust kærustur í Reykjavík eins og gengur og komu þær stundum í heimsókn. Einu sinni lágu við í klössun á Eldborginni utan á YOG 32 sem aftur var þriðja skip frá Hæringi. Einn daginn fór annað skipið sem lá utan á Hæringi og komu þá allar „kærusturnar“ um borð til okkar. Þær voru lítt að sér í skipategundum og töldu bara skipin. En þær voru fljótur að átta sig á að um borð í Eldborg var lítið um Coke, nælonsokka og tyggjó.

YOG 32 hvarf af landi brott og skipti um flokk, varð YO 48 (Fuel Oil Barge). Síðar er það dregið til Norfolk og varð þar YWN (non-self-propelled) Water Barge. Skipið var rifið árið 1975.

Fanney, fyrst um Panamaskurð

Eitt af mörgum skipum sem lágu iðulega við Ægisgarð var Fanney, skip Fiskimálanefndar og Síldarverksmiðja ríkisins. Þetta skip var smíðað í Tacoma (ekki langt frá Seattle) á vesturströnd Bandaríkjanna. Smíðin tók 58 daga.

Fanney var 158 tonn að stærð og þegar henni var siglt til Íslands varð hún fyrst íslenskra skipa til að fara um Panamaskurðinn. Sjóleiðin var 9095 sml.

Endalok þess skips urðu þau að það sökk undan Horni eftir að hafa siglt á ísjaka 2. maí 1968.

Vestanvert við Ægisgarð lá í mörg ár bátur að nafni Bragi. Skipið var byggt í Bandaríkjunum árið 1944. Eftir langa legu hallandi undir flatt við Ægisgarð gekk það kaupum og solum í mörg ár. Að lokum var Braga sökkt út af Austfjörðum í október 1971.

Utan á Braga lá í mörg ár b/v Íslendingur, fley með sögu. Skipið var byggt í Englandi 1893. Var 146 tonn með 2ja þjöppu gufuvél. Árið 1908 eignast Íslendingar skipið. Hinn 9 desember 1926 sökk Íslendingur af ókunnum orsökum þar sem það lá á legu sinni á Eiðsvíkinni. Skipinu var bjargað af sjávarbotni 1941, endurbyggt og sett í það 500 ha Fairbanks diselvél. Það gekk svo kaupum og solum til 1961 að það var tekið af skrá.

Hvert er svarið?

Ég hitti frænda minn einn á förnun vegi sem lagði fyrir mig gátu. Ég fékk fljótlega brot á heilann, já og seinast hnút, af átökum við að finna lausnina. Og mér dettur ekki í hug eitt augnablik að þykjast hafa leyst gátuna.

Frammistaða mín á lausnarmiðuðum ráðgátum hér á síðum Víkings hefur heldur ekki verið með þeim glæsibrag að nokkur maður myndi trúa slíkri fullyrðingu. Ég einfaldlega féll á prófi frænda.

Nú býðst ykkur, kærur lesendur, að gerast ritstjóra-betrungar.

Spurt er: Hvaða hringur er ferningur?

Svarið finnið þið aftur í blaðinu.

Vökvakerfislausnir einnig fyrir skip



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™ stjórnþúla, örtölvur og hugbúnað.

Með Danfoss búnaði nærð þú stjórninni um borð.

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



PLUS **E1**™

E1
COMPLIANT

ENGINEERING
TOMORROW

Danfoss

Ljósmyndakeppni sjómanna 2018



Ljósmyndakeppni sjómanna á vegum blaðsins var haldin í 17. sinn og kom dómnefnd saman mánudaginn 3. desember síðastliðinn. Að þessu sinni var alveg ný dómnefnd sem fékk það erfiða hlutverk að dæma þær 163 myndir sem bárust frá 16 sjómönnum og ljósmyndurum. Er þetta mesti fjöldi mynda sem hefur borist í keppnina frá upphafi. Þakkar blaðið þann mikla áhuga sem þessi keppni fær og fyrir þátttökuna.

Dómnefndina að þessu sinni skipuðu Sigurður Ó. Sigurðsson atvinnuljósmyndari, Sigrún Sigurðardóttir áhugaljósmyndari og Sigrún Elín Svavarsdóttir fyrrverandi stýrimaður.

Hlutverk dómnefndarinnar er að velja þrjár myndir í fyrstu þrjú sætin en síðan eru aðrar 12 myndir valdar og taka þessar 15 myndir síðan þátt í Norðurlandakeppni sjómanna sem fer fram í Stokk-hólmi 8. febrúar næstkomandi.

Nefndinni til aðstoðar var Hilmar Snorrason ritnefndarmaður sem er umsjónarmaður keppinnar.

Það var samdóma álit dómnefndar að mynd Guðmundar St. Valdimarssonar, bátsmanns á varðskipinu Tý, sem hann kallaði Gömul vísindi og ný, skyldi hreppa 1. sæti. Um myndina sagði dómnefndin að hún fangaði vel sjómennsku í dulúð og að ísjakinn væri eins og dreki að koma að skipinu. Góð mynduppbygging sem skiptist vel á milli glugganna í brúnni.

Í öðru sæti varð mynd Hlyns Ágústssonar, háseta á Þórunni Sveinsdóttur VE, sem hann kallar Óðinn og færið. Dómnefndin sagði um myndina að hún fangaði vel þá hreyfingu sem í gangi væri auk þess sem sjómaðurinn horfir beint í



Dómnefndina skipuðu frá vinstri talið: Sigrún Elín Svavarsdóttir, fyrrverandi sjómaður, Sigurður Ó. Sigurðsson ljósmyndari og Sigrún Sigurðardóttir áhugaljósmyndari. Við þökkum þremmingunum kærlega þeirra störf og einnig fráfarandi dómnefnd sem starfað hefur lítið breytt í allmörg ár, þeim Árna Bjarnasyni, Jóni Svavarssyni, Pálma Guðmundssyni og Jóni Hjaltasyni. Og ekki sist skal getið Hilmars Snorrasonar er heldur utan um keppnina, nú sem endranær, af mikilli natni og þrautseigju.

myndavélina þannig að áhorfandinn býr sig undir að grípa færið. Litasamsetningin dregur augað að sjómanninum með fær-ið.

Í þriðja sæti var einnig mynd eftir Hlyn sem hann kallar Tveir í einu. Dómnefndin sagði þann þríhyrning sem fiskarnir og sjómaðurinn mynda gera mynduppbygginguna skemmtilega sem og að hún sýndi vinnubrögð í lest skips. Þá væri myndin þess eðlis að hennar nyti best við í þessum skörpu svart hvítu tón-um. Eins og áður sagði fara fimmtán myndir í Norðurlandakeppnina en alls

eru það 11 ljósmyndarar sem halda áfram keppni og eiga því möguleika á að fanga athygli sænskra dómara. Fulltrúar Íslands að þessu sinni eru, Pröstur Njálsson, Bergþór Gunnlaugsson, Jón Páll Ásgeirsson, Vignir Örvar Jónsson, Anna K. Kristjánsdóttir, Haraldur Hjálmarsson, Þorgeir Baldursson, Stefán Viðar Þórisson og Þorvaldur Guðmundsson.

Sjómannablaðið Víkingur þakkar enn og aftur öllum þátttakendum fyrir þeirra framlag til keppinnar sem og dómnefndinni fyrir góð störf. Vinningshafar fá bækur í viðurkenningarskyni.



Félag skipstjórnarmanna

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

Félag skipstjórnarmanna

Með fagmennsku og færni í fyrirrúmi

Grensásvegi 13 - 108 Reykjavík
www.officer.is og www.skipstjorn.is
officer@officer.is og
skipstjorn@skipstjorn.is



Guðmundur St. Valdimarsson hreppti 1. sætið með myndina Gömul visindi og ný



Hlynur Ágústsson tók þessa, Óðinn og færið, og varð í 2. sæti.



3

Hlynur á einnig myndina í 3. sæti, Tveir í einu.

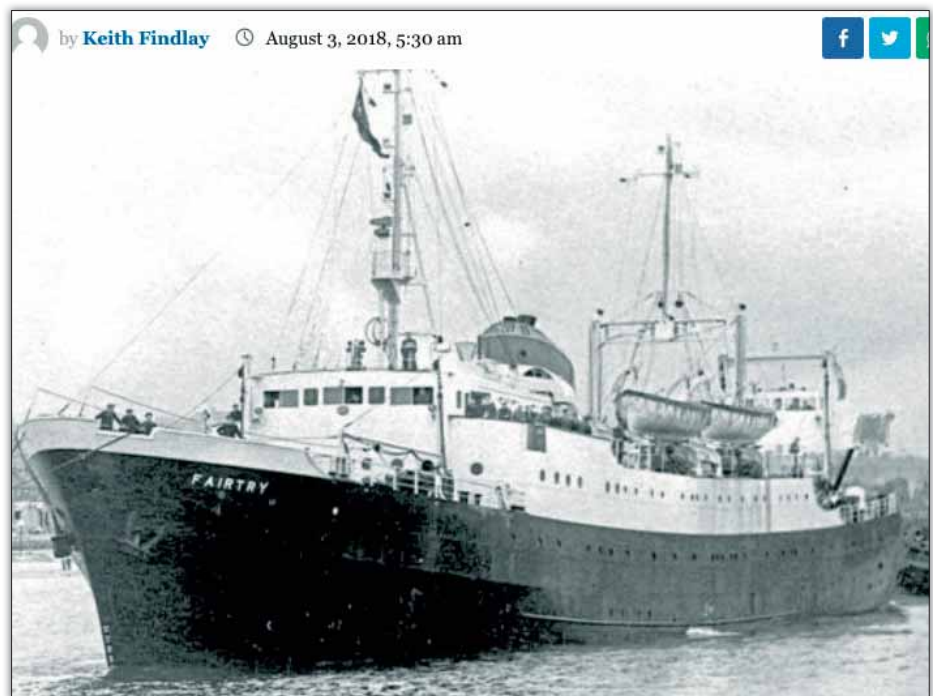
Víkingur og Helgi Laxdal vekja athygli í útlöndum

Auðvitað vill Víkingur klóra til sín ögn af heiðrinum sem er þó allur Helga Laxdals. Þannig er mál með vexti að grein Helga um fyrsta skut-togarann á hafinu og hvort hann hafi mögulega runnið undan íslenskum rifjum, hefur vakið athygli út fyrir landsteinana.

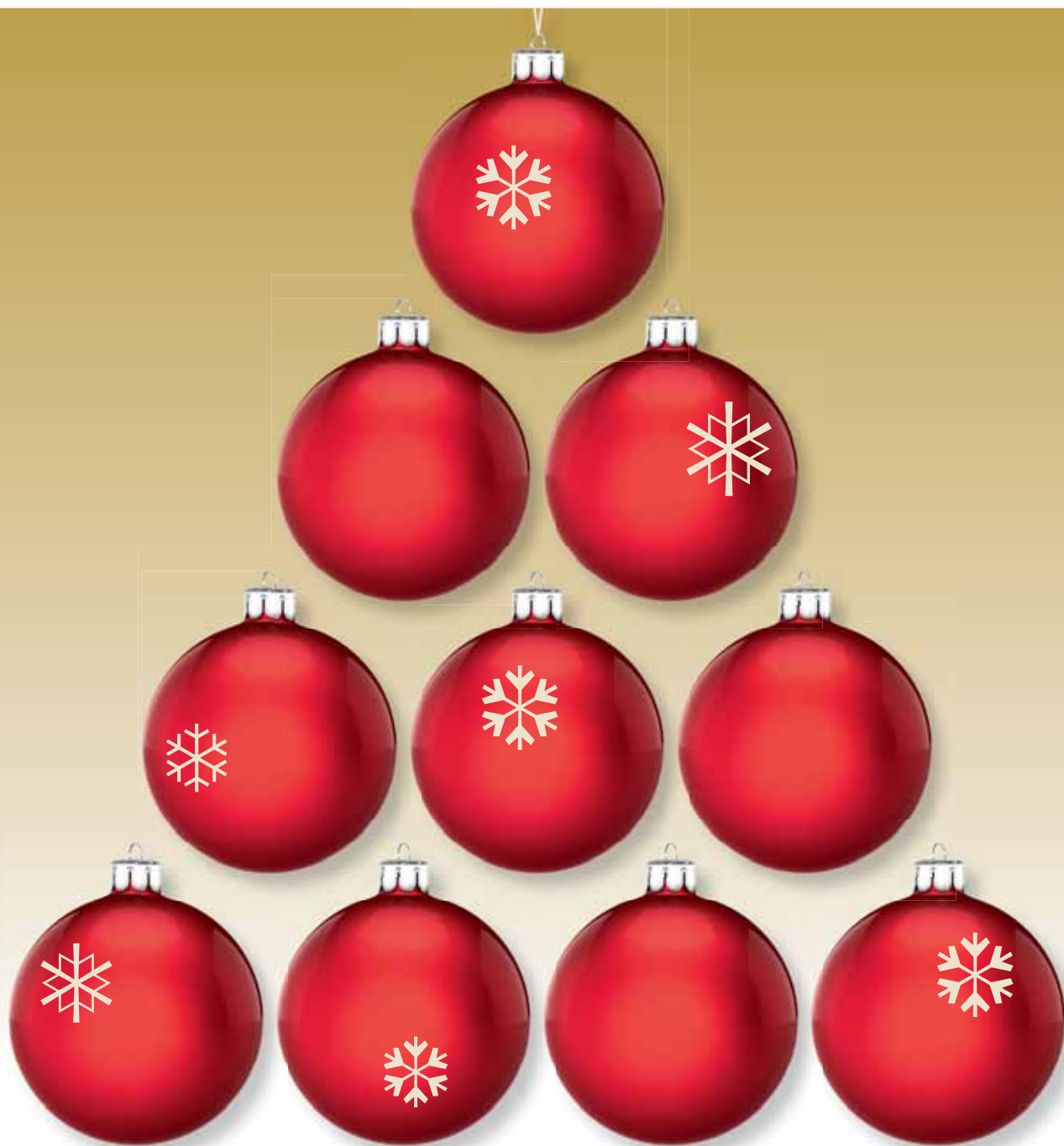
Keith Findlay, hjá Press and Journal í Skotlandi, komst í málið og birti í kjölfarið frétt byggða á skrifum Helga sem við getum lesið í 3. tölublaði Víkings 2017. Grein Findlays birtist hins vegar á vefsíðu blaðsins undir heitinu: New claim on founding of stern-trawler design.

Með þessum orðum vísar Findlay til þess að hingað til hafa Skotar, og raunar heimurinn allur, trúað því að Englendingnum Sir Charles Dennistoun Burney beri heiður af skuttogaravæðingu fiskiskipaflotans.

Helgi haldi því hins vegar fram að seiður eigi að falla í skaut Andrésar Gunnarssonar, segir Findlay og finnst greinilega mikið til koma.



Fróðleiksfúsir lesendur Víkings finna skrif Skotans á vefslóðinni: <https://www.pressandjournal.co.uk/jfp/business/north-of-scotland/1533720/new-claim-on-founding-of-stern-trawler-design/>



*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

Helgi Laxdal

Fyrstu togararnir í eigu Íslendinga

Þessi þriðju grein Helga Laxdal um togaraflota Íslendinga fjallar hann um átta togara og byrjar þeim 17. er komst í hendur Íslendinga, á Apríl RE, og endar á þeim 24., Víði GK. Vert er að geta framlags Bjarna Odds Guðmundssonar sem verið hefur Helga innan handar um heimildaöflun.



Apríl RE-151.

– 17 –

Sautjándi togarinn í eigu Íslendinga, **Apríl RE-151**, skráður hér á landi 22. september 1913 smíðaður hjá Smith's Dock Co Ltd í Middlesbrough á Englandi árið 1912 fyrir h/f Ísland (Íslandsfélagið) í Reykjavík. Lengd 39,93 m., breidd 7,07 m., dýpt 3,81 m., brl. 290,85. Knúinn 510 hö gufuvél.

Botnvörpungurinn Apríl sektaður

Í gær um miðjan dag kom botnvörpungurinn Apríl hingað til þess að láta sekta sig fyrir ólöglegar veiðar í landhelgi. Valurinn hafði tekið hann fyrir utan Ólafsvík í landhelgi og falið Hjalta skipstjóra að fara með kæruna hingað, var hann sektaður um 1000 kr. og veiðarfæri gerð upptæk.

Ísafold. 6 nóvember 1912.

Skipstjóri var Hjalti Jónsson (Eldeyjar-Hjalti). Síðar tók við skipstjórn á Apríl, Þorsteinn Þorsteinsson, kenndur við Bakkabúð, seinna við Þórshamar. Apríl var einn af þeim tíu togurum sem seldir voru til Frakklands árið 1917.

– 18 –

Átjándi togarinn í eigu Íslendinga, **Great Admiral RE-152**, skráður hér á landi 24. desember 1913, smíðaður hjá Cook Welton & Gemmell Ltd. í Beverley á Englandi árið 1908 fyrir Edward Cyril Grant & Joseph William Little í Grimsby, hét Great Admiral GY 361. Lengd 40,08 m., breidd 7,01 m., dýpt 3,75 m., brl. 286, knúinn 550 hö gufuvél.

Skipið keypti Þórarinn Olgeirsson skipstjóri, í október 1912, sem var skipstjóri þess þar til það var selt Edward Cyril Grant útgerðarmanni í Grimsby. Skipið var um tvö ár í þjónustu breska sjóhersins þ.e. árin 1917 og 1919. Annars gekk það kaupum og solum milli skoskra útgerðarmanna þar til í september 1947 að það var rífið.

Í ævisögu Þórarins Olgeirssonar, Sókn á sæ og storð sem skráð var af Sveini Sigurðssyni og kom út árið 1960 kemur eftirfarandi fram um skipstjórn hans á Great Admiral:

„Þegar ég hætti skipstjórn á Marz og fór í land skipslaus, bauðst mér að verða skipstjóri á enskum togara sem hét Great Admiral og þeir Joe Little og Cyril Grant, útgerðarmaður í Grimsby áttu. Skip þetta var bæði nýrra og stærra en Marz og fyrsti enski togarinn, sem var raflystur. Ég tók boði Cyril Grants um að taka að mér skipstjórn á Great Admiral, en aðeins um stuttan tíma, því ég hafði jafnframt í undirbúningi að láta smíða nýjan togara í Englandi, og voru þeir Jes Zimsen útgerðarmaður í Reykjavík og Joe Little yngri þátttakendur í því fyrirtæki með mér. Hafði ég, áður en mér barst tilboðið frá Cyril Grant, gert samning, í samráði við Jes Zimsen og fleiri, um smíði hins nýja skips í Englandi. Var það þá þegar fastur ásetningur minn að eignast sjálfur skip til umráða og gera út frá Íslandi. Annað hafði mér aldrei komið til hugar.

Skipstjóri á Great Admiral var ég frá því í árslok 1912 og fram í ársbyrjun 1915, að fyrri heimsstyrjöldin var skollin á. Þá var skipið selt, að boði stjórnarinnar, og tók hún það til starfa í breska flotanum“.

Af þessari tilvitnun verður ekki annað ráðið en að þegar togarinn Great Admiral var skráður hér á landi sem eign Þórarins þá hafi hann í raun verið leppur en skipið í eign Cyril Grant o.fl. í Grimsby. Nýja skipið sem Þórarinn fjallar þarna um mun vera Belgun RE-153 sem kom nýtt til landsins árið 1916.

– 19 –

Nítjándi togarinn í eigu Íslendinga, **Ingólfur Arnarson RE-153**, skráður hér á landi 6. ágúst 1913, smíðaður hjá Cochrane & Sons Ltd í Selby á Englandi árið 1912 fyrir Pétur J. Thorsteinsson útgerðarmann og Fiskiveiðafélagið Hauk í Reykjavík. Lengd 40,08 m., breidd 7,01 m., dýpt 3,72 m., brl. 306,45. Knúinn 520 hö gufuvél.

Skipstjóri, Pétur Bjarnason.

Selt franska flotanum árið 1917. Selt á árinu 1923 S.A. P. Cheries Ostendaises í

Belgiu, hét þar Nebris O 104. Selt 10. apríl 1924, Consolidated Steam Fishing & Co í Grimsby, hét Nebris GY 84. Nebris stundaði veiðar meðal annars við Íslands og var þekktur landhelgisbrjótur og mun hafa verið tekinn nokkrum sinnum staðinn að ólöglegum veiðum. Seldur í brotajárn á árinu 1936 eða '37.



Ingólfur Arnarson RE-153.

Þórarinn Olgeirsson

Þórarinn Olgeirsson útgerðarmaður fæddist á Valdastöðum í Árnessýslu 1. október 1883. Foreldrar hans voru þau Olgeir Þorsteinsson og kona hans Steinunn Einarisdóttir. Þau bjuggu á Valdastöðum.

Með fyrri eiginkonu sinni, Nancy Little, dóttur Joes Little skipstjóra, átti Þórarinn þrjú börn og eitt með seinni eiginkonu sinni, Guðrínu Zoëga.

Þórarinn hóf ungur sjómennsku á skútuöldinni. Hann var ráðinn háseti á skútuna Agnesi frá Reykjavík árið 1899 og var síðan á ýmsum bátum og skútum víða um land.

Árið 1909 útskrifaðist Þórarinn úr Stýrimannaskólanum í Reykjavík og var þá orðinn skipstjóri hjá Eldeyjar-Hjalta. Hann varð síðan einn þekktasti skipstjóri og útgerðarmaður Íslendinga á árum fyrstu botnvörpunganna og fram að seinni heimsstyrjöld.

Þórarinn var fyrst skipstjóri á Marz frá Reykjavík, síðan á Great Admiral frá Grimsby, þá á Jarlinum frá Ísafirði. Hann var skipstjóri á eigin togurum, Belgaum frá Reykjavík 1918-25 og Júpiter í þrjú ár, þá með Vensus í sex ár og loks var hann með King Sol, einn stærsta togara Breta fyrir seinni heimsstyrjöldina, frá 1936-39, er skipið var þjóðnýtt til hernaðar.

Þórarinn var lengst af búsettur í Bretlandi og var umboðsmaður íslenskra skipstjóra og útgerðarmanna þar um árabil. Auk þess kom Þórarinn að gerð nýsköpunartogaranna. Hann varð vararæðismaður Íslands í Bretlandi árið 1948 og ræðismaður árið 1954.

Þórarinn þótti alla tíð farsæll og dugandi skipstjóri, mikill aflamaður og dugnaðarforkur við öll sín störf fram á elliár. Hann leiðbeindi oft öðrum á góð aflamið og bjargaði eitt sinn á þriðja tug sjómanna á þremur áraskipum í aftakaveðri á Breiðafirði í ársbyrjun 1925.

Þórarinn var sæmdur riddarakrossi árið 1948 og stórriddarakrossi árið 1953 enda störf hans í þágu íslensks sjávarútvegs ómetanleg.

Þórarinn lést 5. ágúst 1969.



Þórarinn Olgeirsson.

Trawlfélagið Bræðurnir Thorsteinsson og Fiskiveiðafélagið Haukur

Fyrstir til þess að hefja togaraútgerð á tímabilinu 1911-17 voru þeir bræður Pétur Jens og Þorsteinn Thorsteinsson, eða P. J. og Th. Thorsteinsson eins og þeir voru venjulega kallaðir. Pétur hafði losað sig úr Milljónafélaginu og gengið til samstarfs við bróður sinn, Þorstein, sem rak umfangsmikla verslun í Reykjavík undir nafninu Liverpool. Þeir kölluðu útgerð sína Trawlfélagið, Bræðurnir Thorsteinsson, og byrjuðu með því að taka tvo enska togara á leigu á vetrarvertíð 1911. Þeir hétu Vale of Lamoxy og Wetherley. Síðan létu þeir bræður smíða fyrir sig tvo togara í Englandi er nefndir voru Baldur og Bragi, og komu þeir til landsins snemma árs 1912.

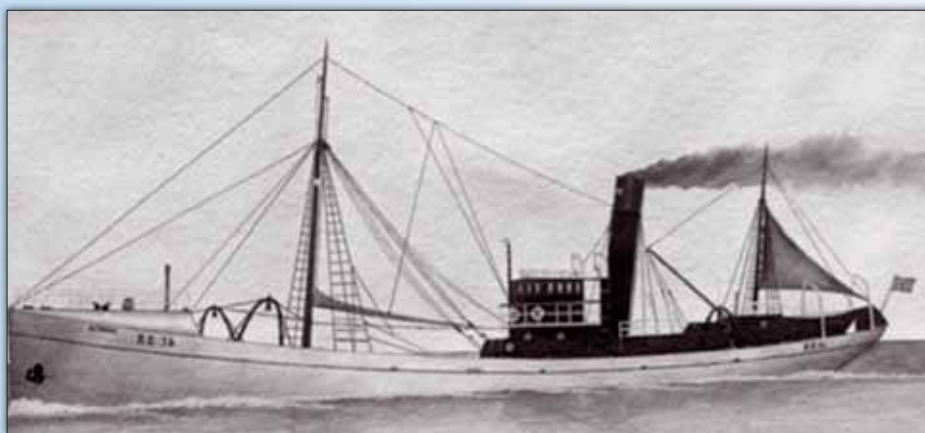
Svo virðist sem bræðurnir hafi fljótlega viljað slíta samstarfinu því Pétur hvarf úr félaginu í desember árið 1913. Var það þó um stuttan tíma rekið áfram undir sama nafni, en skipstjórnarnir á Baldri og Braga, þeir Kolbeinn Þorsteinsson og Jón Jóhannesson gerðust samstarfsmenn Þorsteins. Hinn 17. desember 1913 var stofnað Fiskiveiðahlutfélagið Bragi er tók við af hinu fyrra félagi. Hlutfélag þess var 80 þús. kr. Stjórn félagsins skipuðu tveir kaupmenn auk Þorsteins, þeir Guðmundur Olsen og Siggeir Torfason. Þetta félag starfaði út tímabilið, en seldi togara sína til Frakklands 1917. Th. Thorsteinsson hafði mikla fiskverkunarstöð á Ytra-Kirkjusandi í Reykjavík. Var reist þar þurrkhús, þar sem þurrka mátti saltfisk við ofnhita.

Pétur J. Thorsteinsson hætti ekki afskiptum af togaraútgerð, þó að hann sliti samstarfi við bróður sinn, því að hann var þá þegar orðinn einn af eigendum í Fiskiveiðafélaginu Hauki, er stofnað var haustið 1912, og einnig framkvæmdastjóri þess. Þetta félag lét smíða í Englandi stærsta togara, er Íslendingar eignuðust fyrir fyrra stríð, Ingólf Arnarson.

Haukur var sameignarfélag, er eftirtaldir menn áttu: Pétur Jens Thorsteinsson, Jóhannes Magnússon, kaupmaður í Reykjavík, Jón Magnússon fiskmatsmaður, Ingimundur Jónsson kaupmaður, Þorsteinn Jónsson járnsmiður, Sveinn Björnsson málflutningsmaður, fyrsti forseti Íslendinga, Pétur Bjarnason skipstjóri og Jón Einarsson frá Vestmannaeyjum. Átti hver þeirra 1/8 hlut í félaginu. Annan togara keyptu þeir frá Hollandi árið 1916, og hét sá Þorsteinn Ingólfsson. Bæði skipin voru seld til Frakklands 1917.

Saga Íslenskrar togaraútgerðar fram til 1917.

Heimir Þorleifsson. 1974.



Njörður RE 36.

– 20 –

Tuttugasti togarinn í eigu Íslendinga, **Njörður RE 36**, skráður hér á landi 30. janúar 1914, smíðaður hjá Cochrane & Sons Ltd í Selby á Englandi árið 1912, fyrir J. Marr & Sons Ltd í Fleetwood á Englandi, hét fyrst Velia FD 229. Lengd 39,32 m., breidd 6,80 m., dýpt 3,26 m., brl. 278. Knúinn 500 hð. gufuvél. Keyptur 28. janúar 1914 af Togarafélaginu Nirði í Reykjavík (Elías Stefánsson).

Skipstjóri, Guðmundur Guðnason Reykjavík.

Togaranum var sökkt 18. október 1918 af þýska kaþbátum U-122, um 25 sjómílar suðvestur af St. Kilda við Skotlandsstrendur þegar hann var á leið í söluferð til Fleetwood. Áhöfnin, 12 manns, bjargaðist, eftir tæplega þriggja sólarhringa hrakninga í björgunarbáti um



Maí RE-155.

borð í breska togarann Lord Lister H 484 frá Hull sem fór með skipbrotsmennina til Londonderry á Norður Írlandi.

– 21 –

Tuttugasti og fyrsti togarinn í eigu Íslendinga, **Maí RE-155**, skráður hér á landi 15. ágúst 1914, smíðaður hjá Smith's Dock Company Ltd., South Bank and Stockton á Englandi 1914 fyrir h/f Ísland sem var í eigu Jes Zimsen, Gunnsteins Einarssonar, Péturs Tómassonar og Björns Ólafssonar. Lengd 38,40 m., breidd 6,95 m., dýpt 3,84 m., brl. 263,92, knúinn 550 hð gufuvél.

Skipstjóri Björn Ólafsson, Mýrarhúsum.

Seldur til Frakklands í október 1915.

Pegar „Nirði“ var sökkt – frásögn skipverja

Botnvörpungurinn „Ýmir“ kom til Hafnarfjarðar í gærmorgun úr Englandsför. Með honum komu 3 skipverjar af botnvörpungnum „Nirði“, sem sökkt var. Náði Morgunblaðið tali af einum þeirra í gær og sagði hann svo frá ferðalaginu:

– Við fórum héðan á þriðjudaginn 15. október. Á föstudagsmorgun, um kl. 10, sáum við kaþbát. Vorum við þá um 25 sjómílar suðvestur af St. Kilda.

Um kl. 11 skaut kaþbáturinn fyrsta skotinu á skipið. Hæfði það þó eigi, en við fórum þegar að tygja okkur til þess að yfirgefa skipið. En áður en við legðum frá borði hafði kaþbáturinn skotið 9 skotum en ekkert þeirra kom á skipið. Fyrsta skotið, sem hæfði, kom á aftursigluna og braut hana af. Skaut kaþbáturinn nú svo að segja látlaust á skipið þangað til það sökk, en þá mun klukkan hafa verið hálf þrjú. Eftir það hvarf kaþbáturinn og höfðum við ekki tal af honum.

Veður var hvast á ANA og hvesti þó enn meira um nóttina. Í bátunum höfðum við nógan mat og drykk, en allan farangur sinn misstu menn og póstur fórst þar með skipinu. – Við gerðum nú ýmist að sigla eða róa og batnaði veðrið eftir því sem á leið.

Klukkan 11 á mánudagsmorgun bjargaði okkur brezkur botnvörpungur, vopnaður. Vorum við þá um 25-30 mílar vestur af Írlandi.

Botnvörpungurinn flutti okkur til Londonderry á Írlandi og komum við þangað á laugardagsmorgun. Þaðan fórum við með járnbrautarlest til Belfast og þaðan til Fleetwood. Þangað komum við á þriðjudag, eða viku eftir að við lögðum á stað að heiman.

Botnvörpungurinn „Ýmir“ lagði á stað frá Fleetwood á laugardaginn og með honum fóru 3 okkar, 2 koma með „Snorra Goða“ og 1 með „Jóni Forseta“. Skipstjóri, stýrimenn, fyrsti vélstjóri og tveir hásetar urðu að verða eftir í Englandi vegna sjóprófa. Höfðu þeir farið tvær ferðir til Liverpool, þar sem sjóprófin voru haldin, og bjuggust við því að þurfa að fara þangað eina ferð enn. Er ekki að vita hvenær þeir muni koma heim.

– Enginn skipverja hlaut nein meiðsl og engum þeirra varð neitt meint af sjóvolkinu í bátunum. Nokkurt tjón hafa þeir allir beðið í missi fata og annarra muna, en gleðilegt að ævintýrið hafði ekki verri afleiðingar.

Morgunblaðið. 1 nóvember 1918.

Ásgeir Pétursson

Ásgeir Pétursson fæddist 30. mars 1875 að Neðri-Dálsstöðum á Svalbarðsströnd í Suður-Píngeyjarsýslu. Foreldrar hans voru Pétur Pétursson bóndi og hákarlaformaður, fæddur 1845 að Fagrabæ í Grýtubakkahreppi, og kona hans Guðrún Sigríður Guðmundsdóttir, fædd 1846 í Fjósatungu í Fnjóskadal. Hún lést í nóvember 1879 og brá faðir Ásgeirs þá búi og fór í húsmennsku í Miðvík ásamt Ásgeiri og systur hans, Önnu, en hinum fjórum börnum hjónanna kom hann í fóstur. Faðir Ásgeirs fórst síðan með hákarlaskipinu Elíná í apríl 1883.

Ásgeir byrjaði snemma á sjónum og fór í Hólaskóla fyrir eigið aflafé og útskrifaðist þaðan með búfræðipróf 1896. Síðan fór hann til Kaupmannahafnar og var í verslunarnámi í tvo vetur.

Árið 1899 sest Ásgeir að á Akureyri og stofnar bátaútgerð og verslun í félagi við Kolbein Árnason kaupmann þar í bæ. Ári síðar hóf hann verslun og útgerð fyrir eigin reikning. Hann keypti síldarútgerðarstöð á Siglufirði 1907 og reisti fiskiútgerðarstöðvar í Þorgeirfirði og Ólafsfirði nokkru síðar. Hann keypti síldarstöð við Eyjafjörð og reisti aðra við fjörðinn. Hann rak síðan útgerð frá þrem útgerðarstöðvum og hafði tvö frystihús á Siglufirði. Þegar Ásgeir hafði mest umleikis var hann með um 500 manns í vinnu og um 15-20 skip voru á hans snærum. Einnig átti Ásgeir flutningaskip, það stærsta var 1.500 rúmlestir.

Árið 1919 varð geysilegt verðhrun á síld og komst Ásgeir í kröggur. Hann og fjölskylda fluttust til Kaupmannahafnar en Ásgeir hélt áfram síldarútgerð þaðan og stofnaði Ásgeir Pétursson hf. á Siglufirði 1928.

Eiginkona Ásgeirs var Guðrún María Halldórsdóttir, fædd 5. desember 1880, dáin 20. desember 1941 í Kaupmannahöfn. Foreldrar hennar voru Halldór Jónsson, bóndi og búfræðingur á Rauðamýri í Nauteyrarhreppi, og Margrét Kristjánsdóttir. Börn Ásgeirs og Guðrúnar voru Bryndís, Gréta og Jón.

Ásgeir Pétursson lést í Reykjavík 5. desember 1942.



Ásgeir Pétursson.



Helgi magri EA 290.

– 22 –

Tuttugasti og annar togarinn í eigu Íslendinga sem einnig var fyrsti togari Akureyringa, **Helgi magri EA 290**, skráður hér á landi, 29. maí 1915, var smíðaður hjá Johann C. Tecklenborg í Geestemunde í Þýskalandi árið 1891. Lengd 31,49 m., breidd 6,22 m., dýpt 2,74 m., brl. 136,40. Knúinn 260 hö gufuvél. Keyptur til landsins í febrúar árið 1913 af Ásgeiri Péturssyni og Stefáni Jónassyni sem var fyrsti skipstjóri þess.

Í apríl 1928 er skráður eigandi skipsins h/f Ásgeir Pétursson á Akureyri. Í júní 1929 var skipið nefnt Nonni EA 290. Skráður eigandi árið 1931 h/f Barðinn, Þingeyri. Árið 1933 var Ásgeir Pétursson á Akureyri skráður eigandi. Tekinn af skrá og rifinn í Reykjavík árið 1935. Skipið var lítið á togveiðum, veiddi síld og stundaði línuveiðar mestan part þrátt

fyrir að hafa verið hannaður til togveiða.

– 23 –

Tuttugasti og þriðji togarinn í eigu Íslendinga, **Ýmir GK-448**, skráður hér á

landi 29. maí 1915 smíðaður hjá A/G Seebeck í Gestemunde (Bremerhaven) í Þýskalandi árið 1915 fyrir Fiskveiðihlutafélagið Ými í Hafnarfirði. Lengd 39,01 m., breidd 6,92 m., dýpt 4,15 m., brl. 268,99, knúinn 550 hö gufuvél. Skipstjóri, Ólafur Þórðarson frá Reykjavík.

Í ágúst 1928 keypti Ágúst Flygenring í Hafnarfirði skipið og nefndi Eldey GK-448. Hann seldi skipið strax í október sama ár Fiskveiðihlutafélaginu Kára í Viðey sem gaf skipinu nafnið Þorgeir Skorangeir GK-448, sem seldi Sameignafélaginu Kópi í Reykjavík skipið í október 1932 sem gaf því nafnið Kópur RE-33.

Næsti eigandi var Útvegsbanki Íslands sem seldi skipið í janúar 1940 h/f Aski í Reykjavík sem gaf því nafnið Þorfinnur RE-33. Næsti eigandi var h/f Valur á Ísafirði sem eignaðist skipið í mars 1942, óbreytt nafn. Seldur til Færeyja í nóvember 1945 og þar fékk hann nafnið Bakur.



Ýmir GK-448



Viðir GK-450.

– 24 –

Tuttugasti og fjórði togarinn í eigu Íslendinga, **Viðir GK-450**, skráður hér á landi 22. maí 1915 smíðaður hjá Unterweser Werft Schiffsbau A/G í Lehe í Þýskalandi árið 1915 fyrir h/f Viði í Hafnarfirði. Lengd 30,81 m., breidd 6,92 m., dýpt 3,84 m., brl. 253,23, knúinn 450 hö gufuvél.

Skipstjóri Jóhannes Bjarnason búsettur í Reykjavík.

Fiskiveiðihlutafélagið Sindri í Hafnarfirði keypti skipið 9. júlí 1926, og fékk það nafnið, Sindri GK 450. Hinn 21.



Landað sild úr Viði á Svalbarðseyri við Eyjafjörð, en á árum áður var vist söltuð þar sild. Nú er staðurinn helst þekktur fyrir að þar eru höfuðstöðvar Kjarnafæðis, sem er rómað fyrirtæki, bæði norðan og sunnan heiða.

desember 1933 skráð eign Fiskiveiðihlutafélagsins Sindra í Reykjavík (Hafsteinn Bergþórsson). Þann 6. mars 1937 eignast Landsbanki Íslands skipið. 1. apríl 1938 eign h/f Viði á Akranesi, og varð þá Sindri MB 45. Verður AK 45 á árinu 1946. Slitnaði upp við stjóra í Hvalfirði 23 desember árið 1949, rak á land skammt vestan Saurbæjar á Hvalfjarðarströnd og eyðilagðist. Enn í dag má sjá gufuketil skipsins í fjörunni, og á stórstraumsfjöru sést gufuvélina líka.

Togaraútgerð Hafnfirðinga

Auk þeirra Hafnfirðinga, sem ráku útgerð í byrjun 20. aldarinnar, koma nokkuð margir útlendingar við sögu, en þeir höfðu mikla útgerðarstarfsemi hér fyrstu þrjá áratugi þessarar aldar.

Fyrstu tilraunir, sem gerðar voru með botnvörpu hér við land, voru gerðar af þýzkum manni árið 1889, en Englendingar hófu hér veiðar með botnvörpum 1891.

Frá Hafnarfirði er fyrst gerð tilraun með botnvörpuveiðar af brezkum fiskikaupmanni, Pike Ward að nafni, árið 1899, en togarinn nefndist „Utopia“. Þessi útgerð stóð aðeins þetta eina ár og varð Ward að hætta henni vegna ýmissa erfiðleika.

Erlendum togurum, knúnum gufuaflí, fjölgaði nú við strendur landsins, og voru þeir mjög fengsælir.

Íslendingar tóku brátt að gera tilraunir með útgerð togara, en þær misheppnuðust flestar í byrjun.

Þá var það árið 1904, að nokkrir íslenskir útvegsmenn og kaupmenn tóku sig saman og réðust til kaupa á litlum og nokkuð gömlum enskum togara, sem bar nafnið „Coot“.

[...] Íslenskir togarar eru ekki gerðir út frá Hafnarfirði, frá því Coot ferst, þar til 1915. Þá eru smíðaðir í Þýskalandi tveir togarar, Ýmir og Viði, sem voru eign samnefndra hlutafélaga, en Ágúst Flygenring veitti því fyrra forstöðu, en Þórarinn Böðvarsson því síðara.

Með tilkomu þessara tveggja togara til Hafnarfjarðar, hefst raunverulega innlend stórútgerð hér. Hefur innlend togaraútgerð verið rekin í Hafnarfirði stöðugt síðan 1915.

Erlendir aðilar höfðu töluverða togaraútgerð hér framan af þessari öld, þó með nokkrum hvíldum. Höfðu flestir þeirra aðsetur í „Svendborg“, en hinir síðustu hurfu héðan um 1929. Var það firmað Hellyers Brothers Ltd., Hull, sem gerði út 6 togara frá Hafnarfirði á árunum 1923-1929.

Hafnfirzkir útgerðarmenn juku á næstu árum botnvörpuskipastól sinn mjög mikið og voru flestir gerðir út 12 íslenskir togarar frá Hafnarfirði, en í dag eru gerðir út 6, og eru það að sjálfsögðu allt nýsköpunartogarar.

Árið 1931 hóf Bæjarútgerð Hafnarfjarðar starfrækslu sína og festi kaup á togaranum Maí. Hefur Bæjarútgerðin verið starfrækt síðan og gerir nú út 3 togara og 1 mótorbát.

Forstöðumaður Bæjarútgerðarinnar var ráðinn Ásgeir G. Stefánsson, og hefur hann komið töluvert við sögu útvegsmála í Hafnarfirði síðan. Hafði hann áður haft töluverð afskipti af vélbátaútgerð hér í bæ.

Aðrir togarar sem gerðir eru út frá Hafnarfirði í dag, eru Röðull, sem Venus h.f. gerir út, Surprise, sem Einar Þorgilsson & Co. h.f. gerir út og Bjarni riddari, sem Hrafnafloki h.f. gerir út. Eftir síðari heimsstyrjöldina var allur skipastóll togaraútgerðarinnar í Hafnarfirði endurnýjaður. Er nú svo komið, að engir af hinum gömlu togurum eru gerðir hér út lengur. Fyrsti nýsköpunartogarinn, sem kom til Hafnarfjarðar, var togarinn Bjarni riddari, er kom í september árið 1947.

Hamar. 1 júní 1958.

Veður geta verið válynd en það er ávallt á vísan að róa með Scanmar



Sökk- og hæðarnemi



Hleranemi



Dýpis-, halla- og hitanemi



Aflanemi



Flæðinemi



Trollauga

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



SCANMAR

www.scanmar.is

„Ekki misskilja mig vitlaust!“

– Mismæli og ambögur –

Fyrir stuttu kom út bókin „Ekki misskilja mig vitlaust!“ eftir Guðjón Inga Eiríksson og inniheldur hún mismæli af ýmsum toga og ambögur. Þar koma margir við sögu og má þar nefna Guðbjart Jónsson, lengi veitingamann í Vagninum á Flateyri, fjölmarga frétt- og dagskrárgerðarmenn af ljósvakamiðlunum, stjórnmálamenn, Lása kokk, Eyþór í Lindu á Akureyri og drottningu mismælanna, sjálfa Vigdís Hauksdóttur. Hér á eftir verður gripið niður í bókina:

Guðbjartur Jónsson:

„Sá vægir sem veit ekki meira.“

*

„Þegar neyðin er stærst, þá verður hún ekki mikið stærri.“

*

„Margt smátt gerir eitt lítið.“

*

„Hann er fasisti á vín og tóbak.“

*

Guðbjartur var ásamt öðrum að skoða bílaða handfærarúllu í borð um bát. Varð þeim fljótlega ljóst að rúllan væri ónýtt og kvað hann upp úr með það á þennan hátt:

„Ef ég vissi ekki betur mundi ég segja að þetta væri ónýtt.“

*

„Hundurinn Gyllir var alltaf fyrsti maður á dekk.“

*

„Skuttogararnir drepa allt, bæði lifandi og dauðt.“

*

Guðbjarti var einhverju sinni hrósað fyrir það hversu fljótur hann væri að

beita. Hann var hins vegar högværðin uppmáluð og sagði:

„Það er nú ekki lengi gert að beita í klukkutíma.“

*

Björn Ingi Bjarnason, fangavörður á Litla-Hrauni, sem nú býr á Eyrarbakka og Guðbjartur voru miklir vinir á meðan báðir bjuggu á Flateyri. Þar störfuðu þeir saman um árabíl við beitningu og einnig í margþættu félagsstarfi sem hélt áfram eftir að báðir fluttu suður.

Eitt sinn hittust þeir félagar á förunum vegi eftir að hafa ekki sést lengi og Björn Ingi spyr Guðbjart að því hvort ekki væri



FRÍÐRIK A. JÓNSSON ehf.

Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra jóla- og nýárskeiður með ósk um gæfuríkt nýtt ár.

SIMRAD A 2004, AP 70 og AP 80 sjálfstýringar

5" skjár
Standandi eða innfellanleg
Stýringar fyrir allt að 6
hliðarskrúfur

IMO samþykktar Útistýri

SIMRAD Dýptarmælar og Ratsjár

S2009 Dýptarmælir
Chirp, fjölbíðnisveifla.
Ólduhæðarleiðrétting.
Góð litastýring auðveldar
aðgreiningu

R3016 Ratsjár
G3, G4, Halo og HD ratsjár,
Einföld ratsjárstýring.

9" eða 16" skjár
Hraðvalstakkar
auðveldar notkun.

SIMRAD AP 44 & AP 48 sjálfstýringar

Nýjar gerðir fyrir
smærri skip og báta.

Góður aflestrarskrjár.
Snúningstakki
auðveldar vinnu.

SIMRAD Simrad NSS kortaplotter

Kortaskjár, dýptarmælir, radar,
myndavélar, siglinga- og vélar-
upplýsingar. Fáanleg í nokkrum
mismunandi stærðum.

Fríðrik A. Jónsson ehf
Miðhrauni 13 - 210 Garðabæ
S: 552 2111 - www.faj.is

Siglinga, fiskileitar og rafeindatæki

eitthvað nýtt og eftirminnilegt eftir honum haft.

„Nei,“ svaraði Guðbjartur. „Ég hef ekki sagt feilpúst lengi.“

Eypór í sælgætisgerðinni Lindu á Akureyri:

„Æ, heillin, farðu fyrir mig og náðu í eitthvað handa mér að éta,“ sagði Eypór við einn starfsmann sinn.

„Hva! Varstu ekki að koma úr mat?“ spurði starfsmaðurinn undrandi.

„Jú,“ svaraði Eypór. „Það voru bara bölváðar sellur.“

Í matinn höfðu verið gellur.

*

Eitt sinn var Eypór í Lindu á ársfundi Félags íslenskra iðnrekenda sem þá var haldinn í Leikhúskjallaranum við Hverfisgötu í Reykjavík. Hann sté þar í pontu og fór að býsnast yfir því hversu fríðagar á Íslandi væru margir. Og auðvit að kom hann með dæmi:

„Það eru 15 fríðagar í apríl ef 1. maí er talinn með.“

*

Eypór kom inn í Akureyrarapótek til að endurnýja birgðir af hjartatöflunum

sínum sem hann var búinn með. Ekki mundi hann hvað þær hétu og þegar afgreiðslustúlkan brá sér á bak við til að ráðfæra sig við lyfjafræðing kallaði hann á eftir henni svo allir í búðinni heyrdðu:

„Æ, þú veist, þessar bleiku tussur sem stoppa hjartað þegar það byrjar að slá!“

Lási kokkur:

Eitt sinn, þegar Lási vann í eldhúsinu á Hótel Heklu, var hann sendur með stóra og fagurlega skreytta rjómatertu til Zimsen. Hann hélt á tertunni með báðum höndum og gekk frá hótelinu, sem var við Lækjartorg, áleiðis að Zimsen-húsinu við Hafnarstræti. Þegar hann átti stuttan spöl ofarinn rak hann tærnar í og datt kylliflatur fram fyrir sig – með andlitið ofan í tertuna.

Þessu óhappi lýsti Lási svo:

„Ég rak gangstétina í tærnar og missti andlitið í tertuna.“

*

Lási keypti eitt sinn mikið af sígarettum áður en hann hélt til sjós og var spurður að því hvað hann ætlaði eiginlega að gera við öll þessi ósköp af tóbaki.

„Það er ekki víst að við komum í höfn bráðlega,“ svaraði Lási, „svo mér

þótti vissara að hafa vaðið fyrir ofan mig.“

*

Einu sinni kom afgreiðslumaður frá oliufélagi um borð í Sæbjörgu og þáði kaffi aftur í borðsal með vélstjóranum og nokkrum öðrum. Allt í einu kemur Lási þangað inn og segir um leið og hann kemur auga á afgreiðslumanninn:

„Þú hefur breyst svo mikið síðan ég sá þig síðast að ég þekki þig ekki fyrir annan mann.“

Vigdís Hauksdóttir

– drottning mismælanna:

„Við skulum bara sjá til en ég er á engan hátt að stinga höfðinu í steininn.“

*

„Frú forseti. Það mega sumir kasta grjóti úr steinhúsi.“

*

„Það er eitthvað mikið á ferðinni fyrst hægt er að tala með þessum hætti í sitt-hvora áttina, með nokkurra mánaða fyrirvara.“



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.



Hliðarskrúfur



**Kraftur
Ending
Sparneytni
Áreiðanleiki**



Stjórnæki og girar



Alternatorar og DC rafalar



Legur



Ál fórnarskaut og zink



Sjóinntök, lokar, sjósiur og fl.

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

Allt fyrir nýsmiðina **Allt fyrir sjávarútveginn**

Þá skalt þú nærri hælum

Það var 20. desember árið 1974, að féll fjöldi snjóflóða úr fjallinu innan bæjarmarka Neskaupstaðar. Tvö þessara flóða ollu gríðarlegu tjóni, er þau geystust í sjó fram, eyðilögðu meðal annars síldarverksmiðjuna, og tóku í leiðinni dýrmætann toll af mann-lifinu, sem ekki varð endurbættur, en 12 manns lét þarna lífið.

Brátt var farið að huga að endurbygg-ingu atvinnuhúsnæðis, og síldarverk-smiðjan var endurbyggð, að sjálfsgöðu endurbætt, til þjónustu við nýja og kom-andi tíma.

Á þessum árum starfaði ég sem járn-iðnaðarmaður hjá Slippstöðinni á Akur-eyri, en Slippstöðin var eitt af þeim fyrir-tækjum er sameinuðust um að endurreisa mannvirkin þarna að nýju, byggingar og véltækniþúnað.

Unnið var í svokölluðum úthöldum, tíu daga eða ellefu, jafnvel hálfan mánuð, og síðan leyfð heimferð og frí í nokkra daga.

Veður og færð til ferðalaga, var eins og venjulegt var um vetur á þessum árum,

og misjafnlega gekk að komast til Akur-eyrar til að nýta þessi frídægur. Fór jafn-vel talsverður hluti þeirra í ferðir – og bið – ýmist í bílum eða flugvélum.

Ég var einn af þeim starfmönnum sem sendir voru þarna austur, og svo hepp-inn, að vera í úthaldi sem var að störfum þegar verksmiðjan tók aftur til starfa snemma árs 1976. En þá gerðist atvik sem mér líður aldrei úr minni, og kemur æ oftar upp í hugann, eftir því sem lengra líður frá.

Verður nú frá því sagt.

Unnið myrkranna á milli

Störfum var að mestu lokið, og búið að ákveða dag og tímasetja þá stund sem hefja skyldi móttöku á loðnu til vinnslu.

Líkt og oft verður í stórum fram-kvæmdum, þá varð þarna undir lokin gríðarlegur þrýstingur á að verkinu lyki fyrir tilsettan tíma.

Þetta kemur fyrst og aðallega fram í kröfum um aukið vinnuúthald hjá mann-skapnum, og fyrir nokkru var búið að af-leggja áður ákveðinn vinnutíma hvers og eins. Okkur var því frjálst að vinna eins

lengi fram eftir á kvöldin og við treystum okkur til, þess reyndar krafist, og varð því svefn og hvíldartími orðinn af mjög skörnum skammti.

Reyndar er það nú svo, að þegar maður er hættur bæði að sofa og hvílast, eins og líkaminn hlýtur alltaf að þarfnast, þá verða afköstin ekki í samræmi við við-veruna í starfi.

Það var á verksviði okkar járníðnaðar-manna, sem þessi slagur varð harðastur, og að kveldi dagsins fyrir gangsetningu móttökunnar var allt orðið tilbúið nema færibaldið, sem flytja skyldi farminn af bryggjussvæðinu upp í geymsluþró, eða þrær, en síðustu handtökin aðeins eftir þar, ásamt reynslukeyrslu þegar ég fór af vakt til að sofa.

Skipin á nösunum

Það var komið fram í febrúar, loðnu-vertíðin hafin og skipin drekkhlaðin á miðunum skammt undan, verðmætin gríðarleg í húfi, því ekki bíður síldin, eða loðnan, og tíminn tifar sinn gang.

Þrjú skip voru búin að „melda sig“, eins og sagt er, morguninn eftir, veður afar stillt og gott, mikið sólfár á daginn og úrkomulaust.

En það tekst ekki betur til en svo, að lega og tannhjól í færibandinu gefa sig í prufukeyrslunni um nóttina, með keðju-verkandi áhrifum.

Strekkjari á bandinu brotnar, og fleira varð til tjóns áður en tókst að stöðva bandið, en þannig var staðan þegar ég kom til starfa aftur, síðla nætur, og veru-leg töf sjáanleg á löndun.

Logn var algjört. Sjórinn svo spegil sléttur, að fjallahringurinn stóð þar á höfði, eins og hann lagði sig, svo greini-lega, að manni fannst fuglarnir stór-skemma listaverkið er þeir héldu sínum upptekna hætti, og þvældust um haflöt-inn til og frá.

Fyrsta skipið var að koma að bryggju,



Eðileggingin var gífurleg. Loðnuverksmiðjan var ekki endurbyggð á þessum sama stað heldur við botn Norð-fjarðar á nýju hafnarsvæði þar.

Mynd: Guðmundur Sveinsson

Ker Umbúðamiðlunar eru eingöngu ætluð undir matvæli.

 Umbúðamiðlun ehf.
Sími: 5556677



Fisktækni – raunfærnimat

Hvað er raunfærnimat?

Raunfærni er samanlögð færni sem einstaklingur hefur náð með ýmsum hætti. Með raunfærnimati færð þú reynslu þína og þekkingu metna til formlegra eininga. Raunfærnimat í Fisktækni er mat á færni þinni og þekkingu í sjávarútvegstengdum greinum. Lagt er mat á þekkingu þína í samtali og hún metin jafngildis áföngum í náminu.

Ert þú:

- Orðinn 23 ára eða eldri
- Með reynslu af fiskvinnslu, sjómennsku og/eða fiskeldi í 3 ár eða lengur

Þá er raunfærnimat fyrir þig.

Eftir matið getur þú tekið ákvörðun um að:

- Klára það sem uppá vantar til að ljúka fisktækninni
- Nýta matið sem stökkpall í annað nám
- Nýta matið til að skoða hvar þú ert staddur/stödd

Raunfærnimat hjálpar þér að koma auga á þekkingu þína og fá raunfærni þína metna inn í íslenskt skólakerfi.



Sveinn Örvar Steinarsson

„Eftir að ég slasað mig út á sjó. Var mér bent á að raunfærnimat í fisktækni væri sniðugt fyrir mig til að fá reynslu mína metna til eininga.

Ég þurfti að svara nokkrum spurningum og meta hvar ég stæði á hinum ýmsu sviðum sem tengjast sjómennsku.

Seinna fékk ég út úr matinu og stóðst ég það með stæl og fékk tæpar 80 feiningar metnar. Í framhaldi skellti ég mér í Fisktækniskólann í Grindavík og útskrifaðist þaðan sem fisktæknir.“

Sveinn fór fór í framhaldi af fisktækninni í Háskólann á Hólum að læra fiskeldisfræði.

Langar þig að skoða þína möguleika?

Allar nánari upplýsingar veitir Steinunn, náms- og starfsráðgjafi
MSS í síma **412-5940** eða á steinunn@mss.is





Hinn 12. febrúar 1976 landaði Magnús NK fyrstu loðnunni í hina nýju verksmiðju. Myndin sýnir þau tímamót og eins og sjá má fegnðu menn fyrsta loðnufarminum.

Mynd: Guðmundur Sveinsson

alveg á nösunum, eins og kallað er þegar lestun er svona gríðarleg, réttara að segja yfirlestun, því það var varla hægt að tala um að væri borð fyrir báru.

Við horfðum með athygli á þessa mjög sérstæðu mynd, þó að í mörg horn, og önnur væri að líta. Enda var það svo, að manni fannst ekkert mega útaf bera til að illa færi, enda var það svo í rauninni.

Annað skip kom þegar, þau lögðust að bryggjunni og voru bundin, voru bæði með fullfermi, og rúmlega það, en héld-

ust þó á floti, eftir að þau voru lögst að.

En það var ekki sömu sögu að segja af því þriðja, sem nú var líka í sjónmáli. Það var Sæberg SU-9, glæsilegt skip, blá-málað með hvíttri yfirbyggingu, sem sást óvenju greinilega, því varla var hægt að segja að annað sæist í fyrstunni.

Frá skipstjóra kom hálfgildings neyðarkall á bryggjuna um að rýmt yrði þar til svo að hann kæmist að til að setja í fast, þannig að keyra mætti í, svo að skipið héldist á floti.

Hann var sem sagt svo yfir hlaðinn, að skipverjar töldu að hann héldist uppi á ferðinni, og myndi ekki fljóta, ef hann stöðvaðist.

Mátti ekki tæpara standa

Bæði loðna og sild, halda sér sem kunnugt er með sundi á floti meðan ekki er búið að þrengja um of að þeim í nóttinni, en sökkuva ef og þegar búið er að þrengja mikið að.

Þetta heyrði ég menn vera að ræða um þarna, og einnig það hvort að eitthvað slíkt mundi geta gerst, eftir að loðnan var komin um borð.

Allavega flaut skipið á meðan verið var að klára úr nóttinni og gera klárt fyrir landstímið, og á floti var það enn.

En nú voru fyrri skipin leyst frá og Sæbergi smeygt inn á milli að bryggjunni, og bundið fast hið snarasta, síðan keyrt áfram þannig að hann keyrði sig niður að aftan lítilla, og leitaðist þannig við að lyfta sér að framan.

Ekki var þessi umræða, og sérstaka sýning til þess að auka afköstin hjá okkur við viðgerðina á færibandinu, nema síður sé, en því verki miðaði þó eins og vera bar, og fór bráðlega að sjá fyrir endann á þessu.

Það mátti heldur ekki tæpara standa, því nú virtist aftur uppi fótur og fit fram á bryggjunni, menn þutu fram og aftur, og farið að öskra hvort við værum ekki að verða búnir.

Skýringin á þessu uppþoti kom svo von bráðar, þessi stöðuga keyrsla á skrúfunni við bryggjuna var farin að rífa frá, eða grafa undan viðlegukantinum, og byrjað að hrynja úr kantinum framan við bryggju endann. Það stóðst því á endum að hægt var að byrja að dæla upp úr skipinu um þetta bil, og þá jafnframt að hætt var að keyra skrúfunu.

Ekki veit ég hvað það var, sem varð til þess að farið var að nota orðtakið, „þar skall hurð nærri hælum“. En oft hefur það átt vel við, þegar það hefur vantað á, að forsjá væri höfð með kappinu, og þarna skall svo sannarlega hurð nærri hælum.



Þann 13. febrúar komu eftirtaldir bátar með loðnu: Sveinn Sveinbjörnsson NK-55, Árni Sigurður AK-370, Helga ER-49, Borkur NK-122, Guðmundur ER-29, Þorsteinn RE-303 og Sæberg SU-9. Sæberg hét áður Guðrún Þorkelsdóttir SU-211 og á árunum 1963-1967 Jón Kjartansson SU - 111.

Myndin er af Sæbergi á svartakafi með fullfermi af loðnu.

Mynd: Vilberg Guðnason

Almenna lögbjónustan ehf.

óskar sjómönnum og fjölskyldum þeirra gleðilegra jóla og farsældar á komandi ári !

Sjómenn eiga ríkan rétt til slysabóta.
Við erum sérfræðingar í innheimtu bóta.

Almenna lögbjónustan ehf.
Skipagötu 7, Akureyri
sími: 460 9800 almenna@alh.is / www.alhf.is



Fullbúin sjávarútvegslausrir í áskrift Microsoft Dynamics NAV

Wise hefur verið leiðandi í þróun hugbúnaðarlausna fyrir sjávarútveg með WiseFish í fararbroddi sem er vottað af Microsoft.

Þú færð sjávarútvegslausrir
í áskrift á navaskrift.is

kr. **24.900** pr. mán.
án vsk.

Þjóðum einnig Office 365 í áskrift.

 **Office 365**



wise

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



Svínað á öldruðum?

Ég velti fyrir mér hvað væri gert við þann verkamann, nú eða forstjóra, sem sífellt hefði á orði að hann ætlaði að gera þetta eða hitt en létu svo aldrei hendur standa fram úr ermum.

Auðvitað vitum við svarið. En þetta er akkúrat það sem alþingismenn hafa iðkað á liðnum árum og áratugum. Allir sem einn hafa þeir lokið upp munni um að þeirra hjartans mál væri að gera hlut aldraðra betri en hann er.

Og hvað hefur þeim miðað í þeim efnum? Lítið sem ekki neitt. Það er jafnvel svo að þeir gamlingjar sem draga fram lífið á lágmarks ellilífeyri - tæpum 240 þúsund krónum á mánuði –

greiða skatt af þeirri upphæð.

Hvað skal gera við svona fólk sem ekki stendur sig betur í stykkinu og hvernig má það vera að þegar þingheimur allur leggst á eitt þá miðar honum aftur á bak en ekki áfram?



Annars ætlaði ég alls ekki að ræða þessa að því er virðist ónýtu áhöfn sem rær á Alþingi Íslendinga heldur það sem Árni Bjarnason, formaður vor, vakti athygli á í seinasta tölublaði Víkingis. Þá á ég við lífeyrissjóðsréttindi 70 ára og eldri og enn eru á vinnu-markaði.

Hin almenna regla er sú að við borgum að lágmarki 15,5% tekna okkar fyrir viðtæka tryggingu sem við kaupum af lífeyrissjóði. Tiltekið er að framlag launagreiðanda skuli nema 11,5% af þessu 15,5% iðgjaldi í sjóðinn.

Nú verður launþeginn sjötugur og vogar sér að vinna áfram en þá gerast einkennilegir hlutir, eins og formaður vor benti á.

Hinn sjötugi einstaklingur er skyndilega ekki lengur fullgildur meðlimur í lífeyrissjóði. Sjóðurinn sér sig tilneyddan að grípa til sértækra ráðstafana. Það kemur fát á sjóðstjórana og þeir endurgreiða iðgjaldið en eru þó ekki sammála um hvert 11,5 prósentin eiga að fara, á séreignareikning launþegans eða til launagreiðandans. Mér er tjáð að stundum fari þeir bil beggja og skipti greiðslunni á milli manna.



Hvað er hér eiginlega á seyði?

Í fyrsta lagi er einstaklingum með þessu háttalagi neitað um fulla aðild að lífeyrissjóði og segir þó í lögum um slíkar stofnanir að það sé með öllu óheimilt „neita manni um aðild að lífeyrissjóði á grundvelli heilsufars, aldurs, hjúskaparstöðu, fjölskyldustærðar eða kyns.“

Í öðru lagi er mér ekki grunlaust um að óviðkomandi mönnum, þó nefnist sjóðstjórar eða framkvæmdastjórar, sé með öllu



Spurt er: Hafa stjórnendur lífeyrissjóða virkilega heimild til að endursenda þegjandi og hljóðalaust greiðslur sem mér og þér berast í lífeyrissjóð?

Mynd: Davíð Már Sigurðsson

Menntastoðir – fjarnám

Nám með minni viðveru en sömu gæðum

Menntastoðir er undirbúningur til áframhaldandi náms og miðar við háskólabrú Keilis og frumgreinadeildir við Bifröst og H.R. Einnig má nýta einingar úr Menntastoðum inn í nám í framhaldsskóla s.s. grunn að iðnnámi.

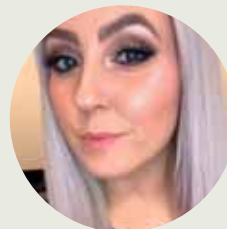
Kjörorð Menntastoða MSS eru:

- Framúrskarandi fjarnámskennsla
- Sveigjanleiki í námi, óháð tíma og rúmi
- Metnaðarfull þjónusta og stuðningur við nemendur

Ummæli nemenda:

Herdís Ósk Sveinbjörnsdóttir

Menntastoðir er frábær skóli með frábærum kennurum sem leggja alla sína vinnu í að hjálpa okkur að ná sem bestum árangri og undirbúa okkur fyrir næstu skref í náminu.



Særun Lúðvíksdóttir

Ég tók Menntastoðir í fjarnámi erlendis frá og er það klárlega grunnurinn að þeim árangri sem ég hef náð í mínu námi. Það er mér ómetanlegt hvernig kennararnir hvöttu mig áfram og gáfu mér það sjálfstraust sem ég þurfti til að byrja í námi eftir langt hlé. Ég mæli hiklaust með MSS, nútímalegt námsumhverfi og persónulegt viðmót sem byggir upp og hvetur áfram.

Ari Freyr Skúlason

Það var virkilega gaman að hefja nám á ný, þar sem ég hafði ekki verið í skóla síðan ég var 15 ára. Fór ungur út í atvinnumennskuna í knattspyrnu. Ég mæli klárlega með Menntastoðum. Skipulagið var einfalt og þægilegt.



Rúrik Gíslason

Ég lauk við fjarnám frá Menntastoðum og tilfinningin við að ná þeim áfanga var frábær. Námið í Menntastoðum er frábær grunnur fyrir næstu námsskref og fann ég hvað það kom sér vel að hafa farið í Menntastoðir þegar ég hélt námi mínu áfram eftir útskrift.

Nánari upplýsingar veitir Áslaug Bára
412 5952 eða á **aslaug@mss.is**



óheimilt að gramsa í lífeyrissjóði einstaklinga með þessum hætti.

Eða – og nú spyr ég mér fróðari menn – hafa stjórnendur lífeyrissjóða virkilega heimild til að endursenda þegjandi og hljóðalaust greiðslur sem mér og þér berast í lífeyrissjóð minn? Og það til manna úti í bæ sem hafa ekki annað með fjárhag minn að gera en að kaupa af mér vinnukrafta mína?



Helsta spursmálið er þó þessi ráðstöfun 11,5 prósentanna. Hver skyldu nú vera rökinn fyrir því að endurgreiða vinnuveitanda þessa upphæð? Þau virðast af tvennum toga.

Annars vegar er vísað í samning Alþýðusambands Íslands og Vinnuveitendasambands Íslands um lífeyrismál og undirritaður var í desember 1995. Þar segir að endurgreiða eigi iðgjöld sjóðfélaga sé hann orðinn sjötugur þegar þau berast.

En þar segir ekkert um hverjum beri endurgreiðslan. Þetta óljósa ákvæði – sem ætti að vera mönnum lexía og áminning um að vanda störf sín betur – hafa ýmsir túlkað sem svo að vinnuveitandanum beri greiðslan.



Í annan stað er bent á löginn um skyldutryggingu lífeyrisréttinda og starfsemi lífeyrissjóða frá 1997. Þar segir orðrétt í 1. grein: „Öllum launamönnum og þeim sem stunda atvinnurekstur eða sjálfstæða starfsemi er rétt og skylt að tryggja sér lífeyrisréttindi með aðild að lífeyrissjóði frá og með 16 ára til 70 ára aldurs.“

Þetta er greinin, skilst mér, sem setur suma stjórnendur lífeyrissjóða úr jafnvægi og gefur þeim tilefni til að endurgreiða atvinnurekandanum 11,5 prósentin.

Furðulegt nokk þá hef ég ekki fundið aðrar röksemdir fyrir að eigna vinnukaupandanum þennan hlut. Og af hverju skyldi ég furða mig á því?



Í fyrsta lagi kveða löginn aðeins á um skylduna til að vera í lífeyrissjóði en banna hana ekki. Og að túlka löginn þannig að sjötugir geti ekki verið fullgildir félagar í lífeyrissjóði er útúrsnúningur – eða öllu heldur hreinn skáldskapur.

Svo að það sé undirstrikað þá er hvergi stafrókur um það í lögnum frá 23. desember 1997, númer 129, um skyldu-



Getur verið að hinn sjötugi, eða áttæði ef því er skipta, eigi ekki sama rétt til 11,5% mótfamlags vinnuveitanda og hinir sem yngri eru? Mynd: Daði Ólafsson



Lífeyrissjóðir sem endursenda 11,5 prósentin til vinnuveitenda eiga ekkert – já alls ekkert – skjól í lögum númer 129, um skyldutryggingu lífeyrisréttinda og starfsemi lífeyrissjóða. Mynd: Davíð Már Sigurðsson

Á launagreiðandinn 11,5 prósentin?

Haft var samband við fáeina lífeyrissjóði og grennslast fyrir um stöðu sjötugra hjá þeim.

Lífeyrissjóðurinn Stapi leggur 11,5 prósentin inn á reikning launþega en endursendir þau ekki, segir Jóhann Steinar Jóhannsson, framkvæmdastjóri sjóðsins.

Gunnar Baldvinsson, framkvæmdastjóri **Almenna lífeyrissjóðsins**, svaraði: „Iðgjöld sem berast fyrir sjóðfélaga 70 ára og eldri greiðast í séreignasjóð á nafni viðkomandi sjóðfélaga. Inneign er laus til útborgunar strax að vali sjóðfélaga. Við fráfalið erfist inneignin.“

Í sumum tilvikum greiða launagreiðendur áfram mótfamlag eftir 70 ára aldur. Almenni endursendir ekki iðgjaldið til launagreiðanda.“

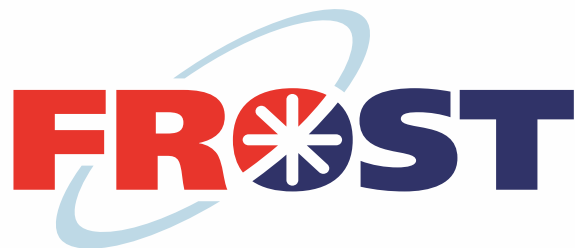
Vala Rebekka Þorsteinsdóttir, lögfræðingur hjá **Lífeyrissjóði starfsmanna ríkisins**, svaraði því til að launagreiðanda bæri ekki skylda til að greiða 11,5% nema til 70 ára aldurs.

Þóra Jónsdóttir, lögmaður hjá **Brú lífeyrissjóði starfsmanna sveitarfélaga**, svaraði því til „að leiðréttingar á iðgjaldaskilum fara fram í samskiptum við launagreiðanda.“

Lífeyrissjóður verslunarmanna svaraði engu.

Af þessum svörum má ljóst vera að hlutur launþega sem komnir eru á áttæðisaldur er oftast fyrir borð borinn þegar kemur að þessu títtnefnda 11,5% framlagi launagreiðanda. Yfirleitt er litið á mótfamlagið sem eign launagreiðanda og undir honum einum komið en ekki almennum samningum á vinnumarkaði hvort greiðist eður ei. Velji atvinnurekandinn að halda eftir mótfamlaginu líta lífeyrissjóðirnir svo á – flestir þeirra sýnist mér – að greiðslufallið sé ekki þeirra mál.

Með öðrum orðum, hinn aldraði er ekki lengur fullgildur félagi sem stríðir gegn landslögum. Og þetta gera sjóðirnir með tilvísan í eigin reglur og venjur sem verða þá um leið réttþærri en landslög og kjarasamningar – eða má skilja þetta á nokkurn annan hátt?



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, plötufrystar, sjálfvirkir láréttir plötufrystar, eimsvalar, mjólkurtankar, loftpurrrakar, RSW kerfi, varahlutir og margt fleira...

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



Gildi er einn þeirra lífeyrissjóða sem endursendir vinnuveitendum 11,5 prósentin.
Mynd: Davíð Már Sigurðsson



Ég trúi því ekki að forystumenn launþega semji sérstaklega um skert réttindi sjötugra fullvinnandi félagsmanna sinna.
Mynd: Davíð Már Sigurðsson

Gildi

Árni Guðmundsson, framkvæmdastjóri Gildis, svaraði: „Ef iðgjöld berast Gildi vegna starfsmanns sem er orðinn 70 ára eru þau endurgreidd; hluti launþega greiðist honum en mótframlagið fer til atvinnurekanda.“

Aðspurður hvort þetta háttalag byggðist á landslögum eða væri í samræmi við kjarasamninga svaraði Árni: „Þetta er gert á grundvelli samþykktar sjóðsins, gr. 16.2., sem hljóðar þannig: Af iðgjöldum sem sjóðnum eru greidd vegna starfsmanna sem náð hafa 70 ára aldri, sbr. 9.1. og 10.4., skal hann endurgreiða sjóðfélaga og launagreiðanda iðgjaldshluta þeirra. Skal slík endurgreiðsla eiga sér stað eigi sjaldnar en tvisvar á ári.“

tryggingu lífeyrisréttinda og starfsemi lífeyrissjóða, sem ógildir þau þegar í hlut eiga sjötugir og eldri.

Í öðru lagi veit ég ekki betur en að stéttarfélögin semji fyrir alla félagsmenn sína. En ekki aðeins fyrir 69 ára og yngri. Að vísu skal játað að ég hef ekki skoðað gaumgæfilega kjarasamninga. En ef slík aldursákvæði eru í samningum um kaup og kjör þá er orðið tímabært að vakin sé athygli á þeim og þau afnumin.



Niðurstaðan er því þessi. Stéttarfélögin semja fyrir alla félagsmenn sína, óháð aldri. Því eru ákvæðin um lífeyrisgreiðslur jafngild hvort heldur félagsmaðurinn er sjötugur eða tvítugur. Hinn sjötugi, eða hinn áttæði ef því er skipta, á því sama rétt til 11,5% mótfamlags vinnuveitanda og hinir sem yngri eru. Nema auðvitað um annað sé sérstaklega samið.

Í annan stað hefur verið bent á að lög séu æðri kjarasamningum en þeir sem tala á þessum nótum hafa ekki getað nefnt önnur lög í því samhengi, að minnsta kosti ekki í mín eyru, en lögin númer 129 sem fjalla um skyldutryggingu lífeyrisréttinda og starfsemi lífeyrissjóða. En eins og nefnt er ítrekað hér á undan eiga þeir lífeyrissjóðir sem endursenda 11,5 prósentin til vinnuveitanda ekkert – já alls ekkert – skjól í þeim lögum.

Títtnefnd lög – og þetta er grundvallaratriði sem ótrúlega margir hafa kosið að misskilja – kveða á um skylduaðild að lífeyrissjóðum frá 16 ára aldri til sjötugs en banna engum aðild að lífeyrissjóði þótt eldri sé en sjötugur.



Eina vörn endurgreiðslu-lífeyrissjóða-til-vinnuveitenda er því að þeir annars vegar geti bent á ákvæði kjarasamninga er kveða á um skert réttindi sjötugra og eldri eða hins vegar að til sé laga-bókstafur er réttlætir gerðir þeirra í þessum efnum.

Mér var nefnilega í þessu grúski mínu bent á að landslög séu æðri samningum á vinnumarkaði. Ég hlýt því að spyrja forsvarsmenn lífeyrissjóða: Hvaða lög eru það sem réttlæta endurgreiðslu 11,5 prósentanna til vinnuveitenda?

Hinu neita ég hreinlega að trúa fyrr en ég þreif á því að forystumenn launþega semji sérstaklega um skert réttindi sjötugra fullvinnandi félagsmanna sinna.

TVÆR FYRIR SJÓMENN - og landkrabbana líka!

Laggó! inniheldur gaman-sögur af íslenskum sjómönnum og þar koma margir við sögu, tenntir og tannlausir, s.s. Lási kokkur, Bensí sailor, Magni Kristjáns, Oddur spekingur, Ingvi Mór, Jón Berg, Túlli og fleiri og fleiri.

Víkingur - sögubrot af afla-skipi og skipverjum er fróðleg og skemmtileg bók, sögð með orðum þeirra sem þar voru í skipsrúmi.


BÓKAÚTGÁFAN HÓLAR
holabok.is/holar@holabok.is





Flottasta áhöfnin í flotunum



Stórleikarinn Jóhann Sigurðarson, ásamt kór og hljómsveit, færir ykkur splunkuný sjómanna-lög eftir Guðmund Jónsson, Gunnar Þórðarson, Friðrik Sturluson og fleiri, með textum Friðriks Sturlusonar.



HAGKAUP

Fæst í verslunum Hagkaups,
Smáralind, Skeifunni, Garðabæ, Akureyri, Njarðvík,
Borgarnesi og Selfossi.

Fiskihjallurinn

Mér er enn þá í minni upphaf fiskihjalls föður míns. Þessi fiskihjallur á sér sögu og það ekki svo einsleita. En víkjum nú aftur í tímann rétt eftir seinni heimsstyrjöldina. Þetta gerist í sjávarplássi fyrir vestan. Timbur

var á þessum tíma munaðarvara og ekki á allra færi að eignast góða spítu.

Því tóku menn sig til á góðviðrisdegi í þessu sjávarplássi og fóru norður á Strandir á nokkrum fiskibátum í söfnun á rekaviði. Heim var aftur komið eftir

nokkra daga með marga fleka af rekavið í eftirdragi og á þilfari og í lest. Síðan var viðnum skipt upp og fengu allir sinn hlut eftir því hvað var lagt upp með. Mest fengu þeir sem áttu bátana en hinir minna. Rekaviður föður míns lá lengi bak við heimili okkar.

En einn góðan veðurdag lét faðir minn saga viðinn í tilfallandi lengdir og þykkt, því nú skildi smíðaður fiskihjallur. Viðurinn lá bak við húsið okkar í þó nokkurn tíma, áður en smíðin hófst.

Rekaviður að Ströndum

Svo var það eina nóttina að ég vaknaði við orðaskak foreldra minna. Mig minnir að ég hafi verið á fimmta ári er þetta gerðist. Ég heyri að móðir mín segir við föður minn: „Kristján, þú átt að láta þetta fólk eiga sig.“

Faðir minn svarar: „Þau voru að eðla sig á hjallatímbrinu mínum.“

Móðir mín segir þá: „Og hvað með það?“

Þá segir karl faðir minn: „Par að auki voru þetta Ísfríðingar.“

Málið var að þá um kvöldið var haldinn dansleikur í samkomuhúsi þorpsins og kom margt aðkomufólk úr næstu fjörðum á dansleikinn og var mik-



Guðmundur ógreiddur og útitekinn ásamt frænku sinni Báru Angantýrdsdóttir.

Sérhönnuð sjómannamappa

Atvinnuskírteini og önnur gögn á vísun stað



Hafsins hetjur vilja hafa sitt á hreinu.
Sjómannamappan er þeirra ökuskírteini.

Sjómannamappan fæst einnig
sem taska með rennilás

Tilvalin gjöf til sjómanna, starfsfólks eða útskriftarnema.
Þjóðum **áletrun með nafni** sjómanns og útgerðar.

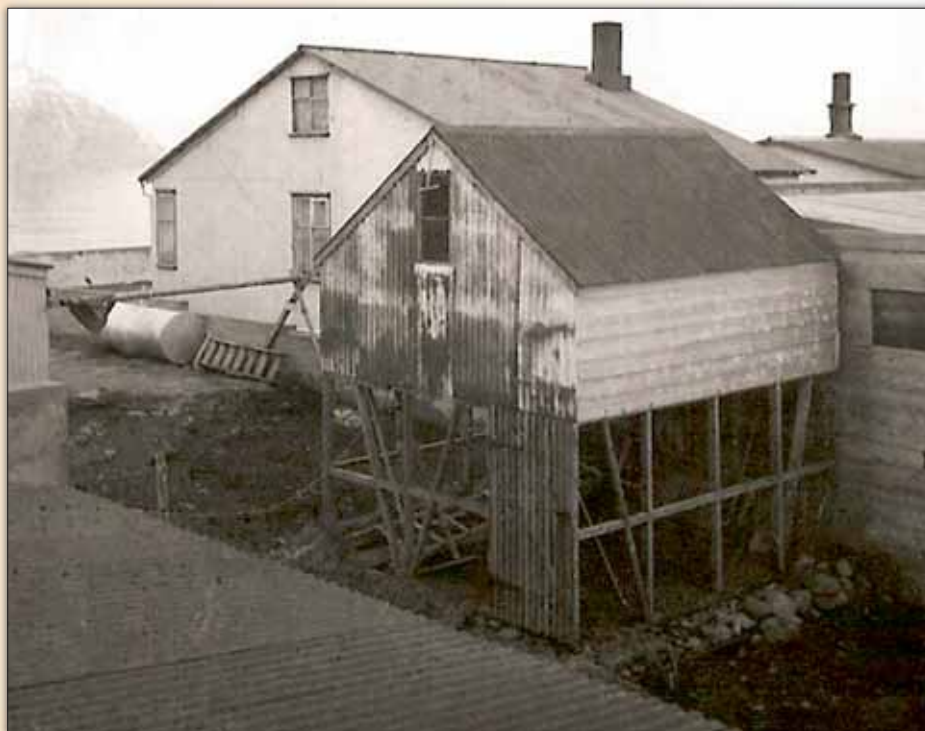


Sjálfsvirðing og **sjálfstraust** eflist með vinnu við vel metið handverk.

Múlalundur nærir líkama og sál eftir erfið áföll - eflir þrek og kjark þeirra sem þar starfa til að takast á við áskoranir daglegs lífs.

Með því að skipta við Múlalund skapar þú störf fyrir fólk með skerta starfsorku - þá vinna allir!

Vefverslunin okkar er opin allan sólarhringinn - alla daga vikunnar: **mulalundur.is**



Myndin er tekin nokkrum árum eftir byggingu hjallsins.

ið um fjör og ungt fólk var í miklu „stuði“ er það hittist þarna. Og ungir elskendur höfðu gaman af.

Faðir minn hafði vaknað um nóttina við einhvern hávaða og farið út til að gá að sínum eigum og rakst þá á eitt par elskanda sem hafði komið sér fyrir á timbrinu hans og lét vel hvort að öðru.

Einhver orðaskipti áttu sér stað á milli föður míns og elskendanna. Vaknaði móðir mín við þennan hávaða, milli föður míns og þessa fólks. Svo eftir að karl faðir minn kom inn, þá þótti móður minni afskiptasemi karlsins og allur þessi hávaði út af engu vera fullmikið á þessum tíma nætur.

Við þetta vaknaði ég og heyrði restina af þessum orðaskiptum foreldra minna. Ég lá lengi nætur og velti fyrir mér orðinu „að eðla sig“. Svo um morguninn þegar mér gafst gott næði til að spyrja móður mína hvað það væri, „að eðla sig“ svaraði móðir mín, þessi hægláta og dagfarsprúða kona, að svona orðalag væri

haft um vissar athafnir milli karls og konu og ég mundi skilja þetta betur er ég yrði eldri og – ekki meira um það, sagði hún.

Ég skildi að ég fengi ekki meira að vita um merkingu þessa orðs hjá móður minni og lét kyrrt liggja um stund.

Árið 1951 um vorið, kom elsta systir mín hún Anna heim til okkar með kærasta sinn, togarasjómanninn Vilhelm Þorsteinsson frá Akureyri.

Þar sem faðir minn var að hefja byggingu á fyrrnefndum fiskihjalli var tilvalið að reyna á tilvonandi tengdason og fá hann til að aðstoða við bygginguna og sjá hvað í manninum bjó.

Bygging fiskihjallsins gekk vonum framar og var faðir minn ánægður með tilvonandi tengdason sem lagði sig mikið fram við að sýna hvað í honum bjó. Hjallurinn var svo fullkláraður af föður mínum og tilvonandi tengdasyni og var karlinn ánægður með bæði hjallinn og togarasjómanninn.



Anna Kristjánsdóttir og Vilhelm Þorsteinsson árið 1953.

SALT

Umbúðalausnir – Rekstrarvörur – Íbætiefni



Cuxhavengötu 1 · 220 Hafnarfirði
Sími: 560 4300
saltkaup@saltkaup.is · www.saltkaup.is





*Sendum sjómönnum og fjölskyldum
þeirra bestu jóla- og nýjáróskir*

**LOFT
& RAFTÆKI**
www.loft.is

**Útvegsmannafélag
Suðurnesja**

SEGULL



ÞÓRSBERG ehf.
Fiskvinnsla - útgerð
Tálknafríði

ÞORBJÖRN



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

FROSTI ehf.
Grenivík



**SJÓMANNASAMBAND
ÍSLANDS**

Marvís ehf.



**Sjómannafélag
Íslands**



VERKALÝÐSFÉLAG HLÍF



HVALUR HF

Reykjavíkurvegi 48, Hafnarfirði



HAFRANNSÓKNASTOFNUN
Rannsókn- og ráðgjafarstofnun hafs og vatna



RARIK



Fjallabyggð



**Stykkishólms-
höfn**

SKAGINN 3X

Utan úr heimi

Erfiðleikar gámaskipaútgerða

Sannkallaður eyðimerkurstormur blasir við útgerðum gámaskipa vegna aukinna umhverfisreglna ásamt hækkandi eldsneytisverði og vaxandi krafna eigenda um meiri arð af starfseminni.

Því er spáð að næstu 18 mánuðir muni skera úr um hvaða útgerðir muni lifa þetta ástand af. Því er haldið fram að aðeins stærstu útgerðirnar með flest skip og hagkvæmustu muni skila arði í loka ársins 2018 og geti mætt þeim langtíma áskorunum sem þau standa frammi fyrir. Spár gera ráð fyrir að eldsneytisverð muni hækka um allt að 25% miðað við árið 2017 sem mun draga verulega úr hagnaði skipafélaganna þótt efnahagslegur vöxtur eigi sér stað og þá sérstaklega í Asíu. Ekki ólíkt því ástandi sem flugfélög heimsins standa frammi fyrir. Spár telja einnig að vöxtur í gámaflutningum verði um 2% minni en gert var ráð fyrir eða einungis 4,5%. Farmgjöldin hafa þó ekki hækkað í samræmi við þessar breytur þar sem örliðið umfram framboð er á gámaskipum þar sem færri gámaskip eru rífin. Þó telja sérfræðingar að breyting verði á þegar kemur fram á næsta ár sökum aukinna umhverfiskrafna sem bitna fyrst og fremst á elstu skipunum.

Á tímum sem þessum er mikilvægt fyrir útgerðir að vera í bandalagi líkt og M2 (Maersk, MSC), THE ALLIANCE (NYK, MOL, K Line, Yang Ming, Hapag-Lloyd (með sameiningu við USAC)) eða OCEAN (CMA CGM, Evergreen, OOCL, COSCO Shipping). Þessi þrjú bandalög ráða yfir 77,2% af gámaflutningum heimsins og eru vofandi yfir 96% af öllum flutningum í Austur-Asíu.

Ekki áreiðanleg tölfræði

Asbest er óumdeildlegt sem krabbameinsvaldandi efni. Alþjóðaheilbrigðisstofnunin (WHO) hefur talið að um 100.000 manns deyi árlega af völdum þess. Aðeins tvö Asíulönd hafa bannað notkun á asbesti en það eru Japan, frá 2006, og Suður-Kórea frá 2009. Þau fjögur leiðandi þjóðríki í niðurrífi skipa, Indland, Bangladesh, Pakistan og Kína, búa ekki yfir upplýsingum um fjölda látinna af völdum asbests. Asía neytir um 70% af heimsframleiðslu en eru aðeins með 13% af dauðsföllum af völdu asbests. Sérfræðingar segja að þessi tölfræði standist á engan hátt en staðreyndin sé sú að ekkert

verði gert í að komast að hinu sanna í þessu máli fyrr en makar þeirra sem látist hafa af völdum asbest í Kína og Indlandi krefjst þess að stjórnvöld þeirra landa taki til hendinni í þessu máli.

Ill meðferð kærð

Norður kóreanskur verkamaður hefur lagt fram kvörtun um glæpsamlega hegðun á hendur hollenskri skipasmíðastöð og sakað forráðamenn hennar um mis-



Plasteyjan Great Pacific Garbage Path er næsta verkefni Maersk Launcher.

Mengunareyjan

Skipafélagið A. P. Møller - Mærsk hefur nú lagt baráttuni við plastið liðsinni. Í gegnum dótturfyrirtæki sitt Maersk Supply Service hefur útgerðin lagt fram skip sitt Maersk Launcher sem tekur þátt í tilraunaverkefni við að hreinsa heimshöfin af plasti. Mærsk leggur til 2 milljarða dollara í verkefnið Ocean Cleanup ásamt skipinu sem er sér hannað þjónustuskip við borpalla ætlað til að leggja út akkeri pallanna.

Í Bandaríkjunum hafa menn hannað 600 metra langa hreinsigirðingu sem á að fara með 1.200 sjómílna fjarlægð vestur af San Francisco, þekkt sem Great Pacific Garbage Path, en þar hefur gífurlegt magn af plasti safnast saman í stóra eyju. Aðstoðarforstjóri A.P. Møller - Maersk, Claus V. Hemmingsen, segir að útgerðin vilji vera ábyrg útgerð sem leggi sitt af mörkum til að hafa höfin sem hreinust fyrir komandi kynslóðir. Girðingin sem Maersk Launcher á að draga að rusleyjunni verður í fyrstu prófuð um 250 sjómílum undan ströndum Kaliforníu. Það verður spennandi að fylgjast með þessu stórmerka verkefni.

notkun verkamanna í virðiskeðju sinni í Póllandi. Og það sem meira er, að þeir vissu af þrælslegum aðstæðum sem verkamennirnir byggju við.

Lögfræðingar verkamannsins hafa unnið að ákæru á hendur hollenska fyrirtækinu enda kveða hollensk lög á um að fyrirtæki sem hagnast á að ráða sér undirverktaka sem ekki gæta að velferð sinna verkamanna beri ábyrgð á velferð þeirra. Bent er á að hér sé á ferðinni nútíma þrælalald sem hollensk fyrirtæki verða að gera sér grein fyrir að þau beri ábyrgð á. Verkamaðurinn sagði að hann hefði þurft að vinna 12 tíma á dag í óruggu umhverfi og meginhluti af hans launum hafi verið gerð upptæk af norður-kóreönskum yfirvöldum.

Skipasmíðastöðin hefur upplýst að einungist 29 Norður-Kóreubúar hafi unnið hjá þeim en aðrar heimildir segja að þeir hafi miklu fleiri en allt að 1.000 erlendis verkamenn hafi starfað þar um tíma. Sagt er að Norður-Kórea sendi tugi þúsunda verkamanna út um allan heim og hirði síðan laun þeirra í þeim tilgangi að fá erlenda gjaldeyri inn í landið til að geta unnið gegn viðskiptabanni Saminuðu þjóðanna vegna kjarnorkutilrauna þeirra. Pólsk yfirvöld gáfu út atvinnuleyfi fyrir nærri 3.000 Norður-Kóreubúa á ár-

unum 2008 til 2016 og er vitneskja um að þeir sendi um 90% af launum sínum til heimalandsins.

Gamall draugur

Bandaríski sjóherinn lauk nýlega við að fjarlægja tæpa 900 þúsund lítra af olíu frá flaki þýska orustuskipsins Prinz Eugen sem liggur á hafsbótnei í Kwajalein Atoll á Marshall eyjum. Það hafði tekið tvö ár að undirbúa verkið með ítarlegum rannsóknnum og áætlanagerð en olíuna var að finna í hvorki meira né minna en 173 tönkum um borð.

Prinz Eugen var eitt af öflugustu orustuskipum Þjóðverja í seinni heimsstyrjöldinni en skipið komst í eigu Bandaríkjamanna í stríðslok þegar Bretar létu þá fá skipið í stríðsskaðabætur. Ekki hafði bandaríski flotinn hugsað sér að nýta skipið til hernaðaraðgerða heldur þótti það henta betur til tilrauna. Árið 1946 var skipið lestað olíu og farmi til að nota það við prófanir á kjarnorkusprengingum á Bikini Atoll sem var hluti af áætluninni Krossgötur. Skipið stóðst álagið af kjarnorkusprengingunum en engu að síður sökk það nokkrum mánuðum eftir að tilraunum lauk en þá voru í skipinu 2.767 tonn af olíu.

Árið 1974 kom fram skýrsla á vegum bandaríska sjóhersins þar sem fram kom að hætta væri á mengun frá flakinu og lagt til að olían yrði fjarlægð úr því innan 30 ára. Hins vegar voru aldrei settar í gang áætlanir um slíkt og því lá flakið áfram á sínum stað og það sem meira var að eignarhald á því var fært til lýðveldisins á Marshall eyjum árið 1986. Flakið hefur verið köfurum vinsælt viðfangsefni en nú ætti það að vera öruggara að stundaköfun að mati bandaríska flotans.

Margar áhafnir í haldi

Sjóræningjar rændu 12 skipverjum af svissneska stórflutningaskipi, Glarus, í byrjun október síðastliðinn þar sem skipið var statt undan ströndum Nígeríu. Rán á sjómönnum þar eru því miður nokkuð algengt vandamál og töluverður fjöldi erlendra sjómanna hafa verið teknir af sjóræningjum á síðustu árum við árósa Níger fljótsins en þangað koma tankskip til að lesta jarðeldsneyti sem er megin uppistaða útflutnings þeirra.

Glarus var að vísu lestað hveiti á leið frá Lagos til Port Harcourt þegar sjóræningjarnir komust um borð og náðu 12 af 19 skipverjum þess. Þessi frásögn er lýsandi fyrir það ástand sem ríkir á þessu svæði en í byrjun nóvember voru yfir 30 áhafnir skipa í höndum sjóræningja við vesturströnd Afríku. Áður fyrr voru áherslur sjóræningjanna á að taka olíu-skip en eftir að verð á olíu fór lækkandi



Megin þorri áhafnar Glarus var tekin höndum og greiddi útgerðin lausnargjald.

Ljósmynd: Hannes van Rijn

misstu þeir áhuga á þeirri skipagerð og fóru að herja á aðrar gerðir skipa. Meðan sjórán voru í algleymingi á Indlandshafi og undan ströndum Sómalíu fengu útgerðir sér vopnaða verði til að gæta skipanna meðan á siglingu þeirra stóð um þau svæði. Slíku er því miður ekki fyrir að fara þegar kemur að ströndum Nígeríu þar sem landslög banna slíka vernd um borð í skipum. Enn fremur hefur verið bent á að sjóræningjarnir eru farnir að verða gífurlega vel vopnaðir og því vart lengur þorandi að hafa verndara um borð sem gætu þá lent í alvarlegum bardögum. En hvað er til ráða er ekki auðvelt að svara því þótt sumir sjóherir á vesturströnd Afríku vinna saman að vandanum þá býr Nígería ekki yfir strandgæslu né lögum gegn sjóránnum. Það er af skipverjum Glarus að segja að eftir samningaviðræður útgerðarinnar við sjóræningjana tókst að fá áhöfnina lausa úr haldi 26. október.

Skip hneppt í hald

Hafnarborgin Hodeidah í Yemen hefur reynst útgerðum erfiður áfangastaður. Borgarastyrjöld hefur geisað í landinu síðan 2015 og hefur það að sjálfsgöðu haft veruleg áhrif. Herinn, Houthi militia, hefur lagt hald á 10 kaupskip samkvæmt upplýsingum tryggingaklúbbsins Swedish Club. Sum skipanna hafa verið í haldi í allt að 6 mánuði en auk þess er þeim ekki heimilt að losa farm sinn þrátt fyrir mikla þörf á þeim fyrir þjóðfélagið. Á það er bent að þessi aðgerð hefur valdið skorti á olíu og hækkun á gjöldum um 60% sem og byggt undir svartamarkaðsbrask sem kaupmenn hagnast á en byrðar hafa aukist á íbúum auk þess sem eynd eykst stöðugt í landinu.

Skip og áhöfn í haldi

Ákærvaldið í Venesúela upplýsti um

miðjan október að þeir hefðu handtekið 17 skipverja af tankskipinu Jose Progress ásamt 3 Venesúelum vegna gruns um eiturfjaskmygl. Í upphafi sögðu þeir að 147 kíló af kókaíni hefði fundist í skipinu en sú tala hefði þó minnkað niður í 124 kíló. Skipverjarnir 17 voru af þremur þjóðernum, 13 Filippseyingar, 3 Rússar og Úkraínamaður. Það sérkennilega við þetta mál er að eiturfjafin fundust fest undir skipið neðansjavar. Þykir þetta mál enn undirstrika þá hættu sem steðjar að áhöfnum skipa sem þangað sigla þar sem eiturfjafahópar setja efni undir skipin án vitneskju áhafna en síðan kyrrsetja yfirvöld skipin og útgerðir í raun tapa þeim þar sem erfitt getur reynst að fá þau laus. Þá tekur það óratíma að ná áhöfnum skipanna frá landinu en mun erfiðara er að ná skipunum þrátt fyrir að alþjóðadómstólar hafa dæmt um ólögsmæti ákærvaldsins í Venesúela.

Gámaskiparisarnir

Gámaflutningar eru alsráðandi á heimshöfunum og stöðugt heyrum við af samruna stórra sem smárra útgerða. Þetta gerist um allan heim og líka reyndar hér hjá okkur því ekki er langt síðan Eimskip og Skipafélag Færeyja sameinuðust undir merkjum Eimskips. Þá er Eimskip og Royal Arctic Line að hefja væntanlegar samsiglingar með tilkomu nýrra gámaskipa sem afhendast á næstu tveimur árum. En snúum okkur nú að risunum og þá hverjar eru 6 stærstu gámaskipaútgerðir heims.

1. Á toppnum trónir Maersk Line sem hefur trónað þar síðan 1996. Ekki eru líkur á að dragi úr vexti þeirra næstu árin þar sem þeir hafa verið duglegir að yfirtaka minni útgerðir. Við samruna Maersk og Hamburg Süd á síðasta ári varð floti útgerðarinnar hvorki

Utan úr heimi

meira né minna en 743 gámaskip og var hlutur útgerðarinnar 19% af markaðinum með 3,2 milljónir TEU flutningsgetu.

2. Mediterranean Shipping Company (MSC) situr í öðru sæti en þeir eru þó í bandalagi með Maersk en samanlagt ráða þessar útgerðir yfir 34% heimsmarkaðarins. MSC ráða yfir 469 skipum og 14,6% markaðarins með 2,9 milljónir TEU.
3. CMA CGM sitja í þriðja sæti en þeir yfirtóku Mercosul af Maersk sem urðu að láta þá útgerð af hendi til að fá samþykki fyrir yfirtökunni á Hamburg Süd. Nú hefur CMA CGM 441 skip á sínum leiðum með 11% markaðshlutdeild og 2,2 milljónir TEU.
4. Með sameiningu China Cosco og China Shipping í Cosco Shipping ásamt yfirtöku á OOCL í júní er leið komst útgerðin í fjórða sæti en floti þeirra telur 277 skip með 8% markaðarins og 1,6 milljón TEU.
5. Þýska útgerðin Hapag-Lloyd komst í fimmta sæti með kaupum sínum á



Maersk náði 19% af heimsflutningum við samruna Hamburg Süd.

Ljósmynd: Hilmar Snorrason

USAC en jafnframt er hún hluti af Ocean Alliance og hafa þar 35% hlutdeild. Á heimslistanum hefur útgerðin yfir 219 skipum að ráða, með 5,2% hlutdeild og 1,1 milljón TEU.

6. Tævanska útgerðin Evergreen hefur verið að efla flota sinn verulega og endurskipuleggja siglingar skipa sinna. Hafa þeir einnig verið að smíða skip sem eiga að vera sérstaklega umhverfisvæn og sparsöm en floti þeirra telur 186 skip með 5% markaðarins og ein milljón TEU.



HD 9/18-4 ST
Háprýstistöð fyrir
1 notanda

- Vatnsflæði: 460-900 l/klst
- Þrýstingur: 40-180 bör
- Hámarks hitastig: 70°C

HDC Standard
Háprýstistöð fyrir 1-8
notendur

- Vatnsflæði: 700-8000 l/klst
- Þrýstingur: 80 eða 160 bör
- Hámarks hitastig: 85 / 60°C



HDC Classic
Háprýstistöð fyrir 1-3
notendur

- Vatnsflæði: 700-2000 l/klst
- Þrýstingur: 80 eða 160 bör
- Hámarks hitastig: 85 / 60°C



Gufudælur



Háprýstidælur



RAFVER

KÄRCHER SÖLUMENN

Skeifan 3E-F · Sími 581-2333 · rafver@rafver.is · www.rafver.is



Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu jóla- og nýjáróskir

FJARÐA NET

Strandgötu 1 Neskaupsstað Sími: 4700 800 Fax: 4700 801



Hafnarsjóður
Porlákshafnar



SAMHERJI HF



FISKMARKAÐUR
ÍSLANDS



Krossey
Útgerð og fiskvinnsla
Sími 470 8100
Fax 470 8101
sth@sth.is
www.sth.is



Sildarvinnslan hf
Eyrargötu 3
740 Neskaupsstað
Sími: 4700 7000

bænda
FERÐIR



Sjómannafélagið Jötunn

TVG-ZIMSEN
FLUTNINGSMIDLUN



Gjögur hf
Grindavík

GPG
FISKVERKUN



Frívaktin

„Óttalegur Júlí ertu“

„Á Akureyri er alltaf besta veðrið – sinnar tegundar;“ svaraði ritstjóri Eyfyrskrar kímni þegar honum var legið á hálsi fyrir að segja ekki rétt til um veðurfar í kaupstaðnum. Hið sama gildir um kímni Eyfyrirðinga sem sannast vel í þessari bráðskemmtilegu bók, „Óttalegur Júlí ertu.“ Eyfyrsk kímni og gamanmál, sem færir okkur fjölmargar skemmtisögur sem sýna þetta og sanna. Eyfyrirðingar eru vist skemmtilegir.

„Óttalegur Júlí ertu.“ Eyfyrsk kímni og gamanmál, er ögn á annað hundrað síður og hefur það markmið að vekja kátínu og hlátur – og þar með lengja lífið því eins og allir vita er hlátur allra meina bót. Ritstjóri er Jón Hjaltason en fjölmargir Eyfyrirðingar hafa lagt honum lið og oft tekið fram fyrir hendur hans. Því er „Óttalegur Júlí ertu“ vafalítið skemmtilegasta jólabókin í ár. Færum fyrir því sönnur:

Vatnstjón

Fyrir tíma rotþrónna var skólpi frá hífylum manna veitt út í næsta læk eða fram af sjávarbakkanum.

Svo háttaði til í árdaga á Grenivík að



skólplagnir frá Sólgorðum og Miðgorðum lágu út í læk austan húsanna sem í daglegu tali kallaðist Skonsan. Á sjávarbakknum neðan Skonsunnar stóð kaupfélag staðarins og var Skonsan leidd til sjávar undir verslunina í myndarlegu ræsi.

Svo bar við í stórrigningu að hausti að ræsið annaði ekki hlutverki sínu þegar Skonsan bólgaði upp svo út yfir barma hennar flóði. Flæddi þá inn í verslun kaupfélagsins þar sem allt fór á flot svo sem matvara og fleiri vörur.

Útibússtjórinn, Stefán Ingjaldsson, mektarbóndi en mikill kaupfélagssinni, var Skonsunni lítið þakklátur fyrir heimsóknina enda olli hún töluverðum búsfjum. Freistaðist hann til að minnka skaðann með því að hirða halgdabrauð og kex, sem aðeins hafði dignað smávegis í

en ekki rennblotnað. Þessa vöru seldi hann viðskiptavinum sem óskemmd væri.

Þegar Aðalheiður Kristjánssdóttir kom heim eftir verslunarferð í útibúið og opnaði kexpakkann þá gaf á að líta. Kexkökurnar gerðu ekki betur en að hanga saman svo mjög höfðu þær dregið í sig vökva Skonsunnar. Snaraðist Aðalheiður því til baka með pilsaþyt miklum og slengdi kexpokanum á borðið fyrir fram- an útibússtjórnann og sagði:

„Hvern andskotann ertu að gera maður? Ertu að selja mér kex sem er blautt af hlandi og mannaskit frá Sólgorðum og Miðgorðum?“

Blísturshljóð kom af vörum Stefáns um leið og hann snerist til varnar gjörðum sínum:

„Er þetta nema frá Miðgorðum, Aðalheiður mín?“

Fannfergi

Fjölskyldan í Hóla koti flutti er tímar liðu norður yfir Grenjaa að Árbakka á Látraströnd. Ekki var langt að fara því innan við kílómetri var á milli þessara bæja.

Eitt árið voru svo mikil snjóalög á ströndinni að snjórin byrgði sýn út um alla glugga Árbakka.

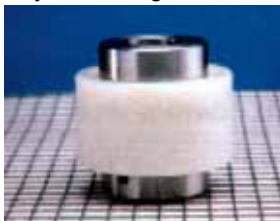
Þegar Soffía var að lýsa þessu snjófargi sagði hún:

Ryðfrí framleiðsla



- * Magnstillíkar
- * Rafstýrðir on/off lokar
- * Rafstýrðir stjórnlakar
- * Sambyggðir lokar

Ryðfrí ástengi AISI 316



Eigum til á lager ástengi með renndum 25 og 30 mm götum. Tengin afhendast með kílsperi og gati fyrir stoppskrúfu.

Valmet vökvamótorar



Stimpildælar



Einnig varahlutir og viðgerðir

Vörur frá nánast hvaða framleiðanda sem er!



Vökvataeki ehf

Móhella 4D, 221 Hafnarfjörður
Sími 861-4401
Netfang vt@vokvataeki.is
Veffang www.vokvataeki.is

Hönnun - Ráðgjöf - Sala - Þjónusta
Valmet - Berarma - Eaton/Charlynn



Grandagarði 18
101 Reykjavík
Sími 561-7580
skipa@skipa.is
www.skipa.is

Höfum aukið við þjónustu okkar og tökum nú að okkur að smíða flestar gerðir af slöngum.

- Háprýstislöngur
- Þvottaslöngur
- mm
- BSP
- JIC



Ryðfrítt og galvanhúðað

Vörusala - Skipavöktun - Málningarvinna - Háprýstipvottur
Tankahreinsun - Dælubílar - Kranabílar



*Sendum sjómönnum og fjölskyldum
þeirra bestu jóla- og nýjáróskir*



TANDRABERG



PON

Útgerðarvörur
Gaffallyftarar

Pétur O Nikulásson



Sjómanna- og
vélstjórastofa
Grindavíkur

Fiskafurðir
umboðssala ehf

Fiskislóð 5-9 • Reykjavík



VÍSIR

félag skipstjórnarmanna
á Suðurlandi



orkusalan



FJARÐABYGGÐ



Skeljungur

Brimrún ehf

Reykjavík s: 5 250 250 Akureyri s: 5 250 260

Jón Bergsson ehf.



Klettháls 15 - 110 Reykjavík
Sími: 588 8881 - Fax: 588 8944

Heimasíða: jonbergsson.is - E-mail: orn@jonbergsson.is



ÍSFELL
www.isfell.is

Barkasuða Guðmundar ehf.

Hvaleyrarbraut 27 • 220 Hafnarfjörður
Sími: 564 3338 • Fax: 554 4220
GSM: 896 4964 • 898 2773



VÉLAR EHF.

Vatnagarður 10 Reykjavík sími 568 6625 fax 568 0216



Umbúðamiðlun ehf.



SAMHENTIR
UMBÚÐALAUSNIR



MARÁS



Friðrik A.
Jónsson ehf

Samgöngustofa



HAMPIÐJAN

„Það er svo mikill snjór við húsið að maður þarf að fara út á hlað til að sjá út um eldhúsgluggann.“

Seinasta höggið

Oft þarf meira en lipurð og lagni til að verk í járníðnaði gangi upp. Er þá gjarnan kvödd til leiks „Amma gamla“ en það er samheiti yfir mjög stórar sleggjur.

Eitt sinn þegar draga átti spillkopp af öxli togvindu og ekkert gekk mætti Árni Aðalsteinsson til leiks vopnaður „Ömmu gömlu.“ Hugðist hann berja koppinn fram af öxlinum og þar sem maðurinn er rammur að afli fékk koppurinn að finna verulega fyrir barsmiðinni.

Allt í einu splundrast koppurinn af öxlinum og liggur í mörgum pörtum á dekkinu og að sjálfsögðu handónýtur. Árni bólvar hressilega og upp úr honum dettur:

„Fjandans óheppni að brjóta koppinn í seinasta högginu.“

Kemur í ljós

Þegar nýjar bátavélar eru prufukeyrðar er sérstaklega vandað til allra verka sem að prufukeyrslunni lýtur. Farið er yfir öll stærri og smærri atriði sem vænta má að

komi upp á þegar nýr búnaður er reyndur í fyrsta sinn.

Svo var einnig þegar Ari Rögnvaldsson var að leggja af stað í prufukeyrslu á 10 tonna báti sem verið hafði í vélaskiptum á verkstæðinu sem hann vann á.

Ari var að sjálfsögðu búinn að tékka á smurolíu, kælivökva og öðru því sem vélinni viðkom þegar eigandinn birtist og spyr Ara með öndina í hálsinum hvort hann sé ekki örugglega búinn að setja smurolíu á vélina.

Sennilega hefur Ara þótt sér sýnt óþarfa vantraust og svaraði að bragði:

„Það kemur í ljós á sínum tíma.“

Hugdetta

Með hækkandi aldri styttest í jarðvist manna. Árni Björn Árnason velti þessu fyrir sér einn í bíl á leið til fjalla. Uppgötvaði þá að síminn var ekki með í för.

Snéri hann því við til að sækja gripinn því að í gegnum huga hans flaug:

„Verð að geta hringt eftir aðstoð detti ég dauður niður.“

Slökkva

Guðmundur Ingi, rafsudumaður hjá Slippstöðinni, var að segja vinnufélaga

sínum, Tómasi Þorgrímssyni plötusmiði hjá sama fyrirtæki, frá gríðarlega langri sveðju sem hann hafði séð á iðnsýningu í Reykjavík.

Tómasi þótti lengd sveðjunnar nokkuð ýkt og spurði Guðmund Inga hvort hann hefði ekki heyrt um veiðimennina, stóra laxinn og fjósluktina.

Ekki hafði Guðmundur Ingi heyrt af þeirri sögu.

„Þannig var,“ sagði Tómas, „að veiðimenn stóðu við hyl í veiðiá og kvaðst annar þeirra hafa veitt í það minnsta 50 punda lax á þessum stað.“

„Ekki þykir mér mikið til þess koma,“ svaraði hinn. „Hér hef ég veitt fjóslukt og það sem meira var að á henni logaði.“

„Bölvuð lygi er þetta í þér maður,“ sagði sá er laxinn hafði veitt.

„Nei, þetta er dagsatt“ svaraði luktarmaðurinn, „en ég skal slökkva á luktinni ef þú minnkar laxinn um helming.“

Eftir nokkrar stætur á milli Guðmundar Inga og Tómasar um sveðjuna sagðist sá síðarnefndi vera reiðubúinn að trúa ef sveðjan yrði stytt um helming.



VÉLAR EHF



Við látum dæluna ganga



- Dætur
- Dæluviðgerðir
- Áspétti
- Rafmótorar
- Vélavarahlutir



Viðgerðir • Tæringarvarnir Keramikhúðun



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



Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu jóla- og nýjáróskir

Vinnslustöðin



Vestmannaeyjum



RAFVER

www.rafver.is



Miðstöð símenntunar
á Suðurnesjum

Almenna lögbjónustan ehf.



MÚLALUNDUR



Stólpi Gámar

SALA • LEIGA • VIÐGERÐIR

EIMSKIP



BÓKAÚTGÁFAN HÓLAR



SCANMAR



FÉLAG
SKIPSTJÓRNARMANNA



Landsbankinn



Simberg ehf

Siglinga- og fiskileitartæki

Tækniskólinn

skóli atvinnulífsins



FROST

Kælismiðjan Frost ehf.



FULLTINGI

slysa- og skaðabótamál

Pinn réttur til bóta!

marel



Vökvataeki ehf

Móhella 4D, 221 Hafnarfjörður
Sími 861-4401

Netfang vt@vokvataeki.is
Veffang www.vokvataeki.is

Danfoss



Hafnarsjóður
Bolungarvíkur



WISE

Völuspá útgáfa

SJÓMANNABLAÐIÐ
VÍKINGUR

Stefnt á veiðar um jól og áramót

Brottför var ákveðin á hádegi og dagsbirtu nýtur því enn við þegar skipverjar taka að safnast saman á bryggjunni. Menn mæta til skips ýmist gangandi eða þeim er ekið í bifreiðum. Þeir höfðu komið af veiðum snemma morguns daginn áður og enn á ný skyldi haldið út.

Komið er fram yfir miðjan desember og jólatúr fram undan hjá körlunum og stefnt að heimalöndun strax upp úr áramótum. Engin siglingartúr að þessu sinni. Útgefinn brottfarartími er liðinn og ekkert bólar á að kallað sé til skips, enn sem komið er. Skipverjar og ættingjar þeirra taka að verða efins sumir hverjir um að hægt verði að láta strax úr höfn því eitthvað virðist vera í ólagi um borð. Verður brottför ef til vill frestað til kvöldsins?

Reddarinn frá útgerðinni hefur verið tvístígandi á brúarvængnum og það segir mönnum sem til hans þekkja, af langri reynslu, að nú sé eitthvað ekki alveg allt í lagi um borð. Menn halda því kyrru fyrir í bílum sínum, á meðan aðrir ræða málin á bryggjunni og njóta samverunnar með sínum nánustu á meðan færi gefst til.

En, hafi einhver skipverja eða ættingi borið þá von í brjósti að brottför yrði seinkað til kvölds, gat sá hinn sami gleymt öllum slíkum hugleiðingum, því áður en varir taka menn að hraða sér frá borði sem unnið hafa við skipið. Greinilega allt orðið klárt!

Brátt má heyra skipanir skipstjórans af brúarvængnum; Allir um borð!! Klárir að sleppa!

Nú er ekki lengur til setunnar boðið. Komið að skilnaðarstund. Karlarnir á bryggjunni sem eflaust bölvu í hljóði kveðja fólk sitt í skyndi og þeir sem setið hafa í bifreiðum teygja sig eftir sjópokanum áður en snarast er út.



Togarinn liggur við bryggjukantinn, fast við frystihús ÚA, sunnan Togarabryggjunnar. Stóra húsið í fjarska tilheyrir Slippstöðinni. Og nú er spurt, þekkir einhver fólk á bryggjunni? Mynd: Njáll Yngvason

„En, hvað er nú þetta?“ spyr einn fjölskylduafðirinn sem teygir sig í aftursætið. „Er ekki sjópokinn aðeins þyngri en hann á að vera?“ Og brosir til barnanna. Börnin, sem hér eru að kveðja föðurinn með tregablöndnum huga, horfa á hann sakleysið uppmálað. Jú, innst inni veit faðirinn af litlum höndum sem „laumað“ höfðu smá glaðningi í sjópokann. Smá auka pakka til að opna á hafinu um jóln, því auðvitað var líka annar stór jólapakki frá mömmu og öllum heima.

Strax og komið er um borð er gengið ákveðið til verks og áður en varir er togarinn laus við land og sjómennirnir eru brátt úr kallfæri. Fólk á bryggjunni tekur að dreifast upp í bæinn með góðum óskum til handa öllum um borð. Tveggja vikna veiðiferð um jólahátíðina er hafin.

Þetta er svarið!

Spurt var: Hvaða hringur er feringur?

Þarf nokkuð að orða svarið? Myndin segir allt sem segja þarf um undarlegt eðli hnefaleika-hringsins.



Ryðfrír stálbarkar

fyrir

**Hitaveitur • Pústkerfi • Vatnslagnir
Olíulagnir • Frystikerfi • Loftlagnir
Viðgerðir og smíði á þenslumúffum**

Barkasuða Guðmundar ehf.

Hvaleyrarbraut 27

220 Hafnarfirði

Sími: 564 3338



UMBÚÐIR & MERKING ERU OKKAR FAG



FERSKFISKKASSAR SEM ERU 100% ENDURVINNANLEGIR

CoolSeal kassinn er umhverfisvænn og því
góður valkostur í stað frauðplastkassa

- Hagkvæmari aðflutningur
- Betri nýting á bretti
- Betri nýting gáma



Gámakassi, vélreistur
með styrkingu í hornum
skýr og góð prentun.

Nýr flugkassi, tvöföld langhlíð
sem tryggir meiri styrk og
betri einangrun.



ÓLAFUR THORS OG HITLER



Hitler hreif jafnt ungar sem eldri stúlkur.

Hannes hét góður bóndi á Suðurlandi. Bú hans var gott og notadrjúgt. Hann var eini íhaldsmaðurinn í hreppnum og dáði Ólaf Thors allra manna mest, sem Hannes sagði aldrei segja eða gera neitt nema

það rétt væri. Höfðu framsóknarmenn hann mjög að skimpi.

Sú var áhyggja Hannesar mest, að hann hafði ekki þá kvenhylli að nægði til hjúskapar. Nú gerist það nokkrum árum

eftir að síðari heimsstyrjöldinni lauk, að til Íslands kom allstór hópur þýskra kvenna og gerðust þær flestar vinnukonur í sveit. Hannes sá nú sæng sín upp-reidda og sótti um eina slíka konu og fékk jákvætt svar. Til hans kom ung stúlka, Geirprúður hét hún upp á íslensku, og var bæði heppin með andlit og kropp. Fór vel á með þeim Hannesi, enda konan dugnaðarforkur.

Svo fór innana skamms, að þau ákváðu að rugla saman reitum sínum og fóru til prestsins og létu þússa sig saman. Tóku þau nú að hlaða niður börnum og var hamingja mikil þar á bæ.

Nágrönnum hans, sem komu í heim-sókn þótti sérkennilegt, að uppi á vegg var mynd af Adolf Hitler við hliðina á Ólafi Thors og. Þeir inntu því Hannes eftir því hann hefði mynd af slíkum glæpamanni sem Hitler væri uppi á vegg. Ekki stóð á svarinu:

„Ef Hitler hefði ekki komist til valda hefði ég ekki fengið hana Geirprúði mína.“



GLEÐILEG JÓL

Eimskipafélag Íslands óskar viðskiptavinum og landsmönnum öllum farsældar á árinu 2018.

EIMSKIP

THERMOLITE

-40°C
(CI-TESTED)

Jón Bergsson ehf.

Klettháls 15 - 110 Reykjavík
Sími: 588 8881 - Fax: 588 8944
Heimasíða: jonbergsson.is - E-mail: orn@jonbergsson.is

BEKINA
BOOTS BUILT TO LAST

Stólpi Gámar

fyrir atvinnulífið



Stólpi Gámar bjóða gámalausnir fyrir atvinnulífið - til leigu eða sölu

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

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



www.stolpigamar.is

 **Stólpi Gámar**

Klettagörðum 5 | 104 Reykjavík | Óseyrarbraut 12 | 220 Hafnarfirði

Alhliða þjónusta í sjávarútvegi

Við höfum allt frá upphafi haft það að markmiði að sinna orkupörf einstaklinga og fyrirtækja hratt og örugglega í sátt við umhverfið. Skipaþjónusta Skeljungar veitir alhliða þjónustu í sjávarútvegi, útgerð og vinnslu til viðskiptavina félagsins. Við leggjum ríka áherslu á fyrirtaks þjónustu við þessa mikilvægu atvinnugrein og munum halda því áfram um ókomin ár.

Skeljungur — fyrir þá sem ferðast og framkvæma



Skeljungur