

VÍKINGUR

S J Ó M A N N A B L A Ð I Ð

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



SKIPARJÓNUSTA SKELJUNGS

Alhliða þjónusta í sjávarútvegi, útgerð og vinnslu



Skeljungur

Sími: 444-3000
www.skeljungur.is

Misjafnt hafast mennirnir að

Nú þegar verkfalli er lokið og sjómenn farnir að stíga ölduna á ný kemur upp í hugann ýmislegt sem vert er að staldra við. Það er ekki ætlun mín að fara ofan í innihald þessa nýja kjarasamnings í þessu greinarkorni heldur hef ég hug á að fara yfir sviðið frá sjónarhóli þeirra skipstjórnarmanna sem ekki voru í verkfalli þessa rúmu tvo mánuði. Þau eru ærið mörg símtölin og fyrirspurnirnar frá skipstjórnarmönnum vegna kauptryggingar skipstjórnarmanna þar sem þeir voru hvorki í verkfalli né verkbanni og áttu því rétt á launum frá sínum vinnuveitendum. Ljóst er að útgerð á kröfu á vinnuframlagi skipstjórnarmanna við þessar fátíðu og nánast einstæðu aðstæður, en á móti kemur að aldrei hefur af hálfu útgerða og stéttarfélaga skipstjórnarmanna, svo mér sé kunnugt, verið rætt hvað getur talist eðlilegt að falli undir verksvið skipstjóra og stýrimanna þegar svona stendur á. Ljóst er að túlkun og framkvæmd útgerða í landinu er nánast jafn mismunandi og fyrirtækin eru mörg.

Allt frá því að vera til fyrirmyndar til þess að vera hreinlega til skammar

Ég hef rætt við skipstjóra sem býr á höfuðborgarsvæðinu en er með bát úti á landi. Hann tjáði mér að útgerðin legði reglulega kauptrygginguna inn á reikning hans, án nokkurra málalenginga og reyndar allmörg dæmi í þessa veru. Dæmi eru um að útgerð boðaði sína menn á röð námskeiða sem öll höfðu þann tilgang að auka hæfni manna í starfi. Í því tilfelli var öllum skipstjórnarmönnum fyrirtækisins greidd kauptrygging hvort sem þeir voru í stöðu háseta eða skipstjóra.

Algengast virðist þó vera að menn sem búa fjarri heimahöfn skips hafi verið boðaðir til skips/vinnu og þeir sviptir launum ef þeir ekki mættu, jafnvel þótt lítil sem engin verkefni lægju fyrir. Þrátt fyrir að starfsferill og frammistaða ætti ekki að skipta máli í þessu sambandi þá finnst manni, eftir sem áður, einstaklega lélegt af hálfu útgerða að nýta sér fyrrgreinda aðferðafræði gagnvart mönnum sem staðið hafa sig afburðavel í starf og aldrei skrifad einn einasta tíma í vinnu fyrir útgerðina allan sinn feril, jafnvel svo áratugum skiptir og séu í hópi lykilstarfsmanna sinna fyrirtækja. Dæmi er um að menn mættu til vinnu þar sem fulltrúi útgerðarinnar fór fljótlega að fjargviðrast yfir því hvað menn væru að hanga um borð yfir engu og linnti ekki látunum fyrr en menn gáfust upp á tuðinu og fóru til síns heima sem aftur leiddi til þess að frá og með þeim tíma hættu menn „að sjálfsögðu“ að fá greidd laun. Áhöfn á öðru skipi var tilkynnt þegar búið var að binda, að enginn fengi vinnu nema vélstjórnir og það yrði einfaldlega haft samband við áhöfnina þegar útgerðin þyrfti á þeim að halda, hvenær sem það svo sem yrði. Ljóst er að mikið skortir á að þessi mál séu í ásættanlegum farvegi, þótt halda skuli til haga að sumar útgerðir hafi svo sannarlega komið vel fram við skipstjórnarmenn sína.

Umhugsunarefni

Allnokkur dæmi eru um að skipstjórar og stýrimenn, jafnvel hjá okkar öflugustu útgerðum, séu félagsmenn í stéttarfélögum undirmanna í stað þess að vera í fagfélögum skipstjórnarmanna sem borið hafa ábyrgð á kjarasamningum skipstjóra og stýrimanna frá árinu 1893, en þá var fyrsta félag skipstjórnarmanna stofnað og bar nafnið ALDAN. Einhver brögd hafa jafnvel verið að því að útgerðir greiddu þessum mönnum kauptryggingu skipstjórnarmanna þótt þeir væru full gildir félagsmenn í undirmannafélagi sem var aðili að verkfallinu og hefur aldrei gert eða haft með að gera kjarasamninga fyrir skipstjórnarmenn. Sú spurning hlýtur að vakna hvort vinnuveitendur þessara skipstjórnarmanna telji eðlilegt að greiða mönnum laun í samræmi við kjarasamning sem er ekki til í því stéttarfélagi sem mennirnir tilheyra.

Árni Bjarnason

Útgefandi: Völuspá útgáfa, í samvinnu við Farmanna- og fiskimannasamband Íslands.
Afgreiðsla og áskrift: 862 6515 / netfang: jonhjalta@simnet.is
Ritstjóri og ábyrgðarmaður: Jón Hjaltason, sími 862 6515, netfang: jonhjalta@simnet.is Byggðavegi 101b, 600 Akureyri.
Auglýsingastjóri: Katrín Laufey Rúnarsdóttir, sími 856 4250 / netfang: katalaufey@gmail.com
Ritnefnd: Árni Bjarnason, Hilmar Snorrason og Jón Hjaltason.
Forseti FFSÍ: Árni Bjarnason.
Prentvinnsla: Asprent.
Aðildarfélag FFSÍ: Félag skipstjórnarmanna, Félag íslenskra loftskeytamanna, Félag bryta, Skipstjóra- og stýrimannafélagin Verðandi, Vestmannaeyjum og Visir, Suðurnesjum.
Sjómannablaðið Víkingur kemur út fjórum sinnum á ári og er dreift til allra félagsmanna FFSÍ.
ISSN 1021-7231



Forsíðumyndina tók Þorgeir Baldursson hinn 4. mars síðastliðinn af komu Kaldbaks EA 1 til Akureyrar.

Efnis- yfirlit

Sjómenn og aðrir lesendur Víkings.

Sendið okkur línu um efni blaðsins, gagnrýni eða hrós, tillögur um efnisbætti 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

„... vekja grunsemdir um að vísvítandi óhæfuverkskipverja kunni að hafa valdið því að skipið sökk.“ Eiríkur Sigurðsson, skipstjóri á Pétri Jónssyni, segir frá aðstæðum þegar skipið Gídeon fórst en áhöfn Péturs bjargaði skipverjum á Gídeon.

10

Ícelandic selt: Stærsta slysið í íslenskum fiskisölu-málum, fullyrðir Hilmar B. Jónsson.

15

Hvar er myndin tekin? Lögmáðurinn góðkunni, Jónas Haraldsson, leysir gátuna.

16

Sigurjón Stefánsson var gæfa Ingólfs Arnarsonar RE. Ólafur Ragnarsson rifjar upp tímann sinn með þessum þekktu skipstjóra og auglýsir eftir stýrinu af Ingólfi Arnarsyni.

21

Gamla myndin: Hvernig tengist talan 7 sögu íslensku síðutogaranna. Því svarar Hafliði Óskarsson. Gamla myndin er af Ingólfi Arnarsyni nýjum á Humber. Síðan eru 70 ár.

22

Íslenski flotinn er að yngjast og það hratt. Engey RE 91 kom til landsins 25. janúar síðastliðinn.

24

Kaldbakur EA 1 kom til landsins 4. mars síðastliðinn. Þorgeir Baldursson mætti á kajann og myndaði fyrir Sjómanna- og fiskimannasamband Íslands.

26

Skaftfellingur nefndist tíðum aðeins „báturinn.“ Jón P. Þór er staddur á Suðurlandi þar sem hann kannar sögu íslenskra flóabáta.

30

Úrslit í Ljósmyndakeppni sjómanna á Norðurlöndum. Norski skipstjórinn Vidar Strønstad vann að þessu sinni með gríðar skemmtilegri ljósmynd. Sjáið og sannfærist.

34

Stærstu frystigeymslunar: Síldarvinnslunnar hf. getið að maklegheitum og þakkaður stuðningurinn við Ljósmyndakeppni sjómanna á Norðurlöndum.

35

Guðmundur Kr. Kristjánsson rifjar upp mannskaðann mikla í Ónundarfirði 1812.

36

Pakksaddir ísbirnir og hættulegar tófur með hundaaði! Ragnar Hólm hlakkar mikið til Grænlandsferðar.

40

Þegar Úranus RE lenti í kröggum. Hafliði Óskarsson rifjar upp.

42

Kona verðlaunuð fyrir hugrekki. Hvenær ætla íslensk stjórnvöld að tilnefna? Hilmar Snorrason færir okkur fréttir utan úr heimi - fréttir sem íslenskar fréttastofur hafa ekki enn fregnað.

45

Krossgátan.

46

Frivaktin fór að þessu sinni í rannsóknarför til Skotlands og kom til baka hlaðin Skotabröndurum sem reyndar urðu sumir hverjir að Skotarádgátum þegar tilrauna-leshópur Víkings renndi augum yfir þær. Hvað finnst ykkur? Fyndnar eða tyfnar svo skýringa sé þörf?

46

Aðvör: Undir lokin laumum við svo að lausn krossgátunnar en hingað skal enginn fletta fyrr en krossgátan er leyst.

NÝ HEIMASÍÐA

BRIMRUN.IS

DRS4D-NXT



Nýja DRS4D-NXT ratsjáin frá Furuno notar nýja "solid-state" tækni og býður upp á fjölda nýrra eiginleika.

- 60 cm X-BAND hattur með breytilegum snúningshraða, 24/36/48 RPM
- Magnetfrónalaus ratsjá sem þarf aðeins 25 W í sendiorku
- Tengist beint við Time Zero og NavNet Touch
- Breiðbandspúls „RezBoost“ sem gefur hærri upplausn og skarpari greiningu
- Langdrægni allt að 32 nm
- Litar endurvarp eftir því hvort það sé kyrrstætt eða á hreyfingu
- Breidd sendigeisla stillanleg frá 2° til 3.9°. Þrengri geisli gefur betra langdrægi og greiningu fjær en breiðari geisli gefur betri greiningu nær
- Ferlar allt að 100 ARPA merki samtímis
- Greinir fugla á allt að 5 nm sem getur verið kostur við fiskileit



DRS6A-X



- Val um 3.5', 4' eða 6' loftnetsstærðir, X-BAND
- Breytilegur snúningshraði, 24/36/48 RPM
- 6 kW sendiorka
- Skali frá 0.0625 nm til 120 nm
- Tengist beint við Time Zero og NavNet Touch
- Léttari og sterkari gírkassi og mótör
- Ferlar allt að 30 ARPA merki samtímis
- Greinir fugla á allt að 5 nm sem getur verið kostur við fiskileit

Í DRS6A-X-Class ratsjánni hefur Furuno betrumbætt hefðbundna ratsjártækni á þann veg að aðgreining endurvarpa á stuttum skölum er meiri og skarpari en áður. Einnig hefur þetta skilað skýrari endurvörpum úr mikilli fjarlægð, þ.e. á löngum skölum. Þessir nýju eiginleikar í Furuno DRS6A-X ratsjánni, hafa hingað til eingöngu verið í ratsjám framleiddum fyrir stærstu flutningaskip.



Brimrún

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

MAREIND

Grundarfirði
Sími 438 6611

ÞEGAR GÍDEON SÖKK



Árið 2005 var rækjutogarinn Pétur Jónsson RE-69 að veiðum á Flemish Cap sem hefur verið nefndur Flæmski Hatturinn á íslensku. Það er um 350 sjómilur austur af Nýfundnalandi en þar hafði skipið verið að veiðum mörg undanfarin ár. Íslensk skip byrjuðu að sækja þangað um 1993 og voru um 30 íslensk skip þar þegar mest var, auk fjölda annarra skipa. En eftir aldamótin fór þeim að fækka verulega og árið 2005 var Pétur Jónsson einn eftir af íslenskum skipum og hafði nánast allan íslenska kvótann á Hattinum og eins á svæði austast á Grand Bank sem nefnist 3 Lima, þar sem eftir miklu var að slægjast og oftast algjört mokfiskiri.

Eldur í vélarúmi

Þann 25. maí vorum við að veiðum djúpt í NV-kantinum eins og oft áður. Þar var stór og verðmæt rækja sem við einbeittum okkur að. Veður var með eindæmum gott. Nánast logn, sólskin og bjart en smá undiralda. Skömmu eftir hádegisdaginn héyrði ég eftirfarandi orð í VHF talstöðinni á þeirri vinnurás sem við notuðum: „Þetta er Gídeon, það er eldur í vélarúmi. Getur ekki einhver komið og tekið fyrir mig kallana.“

Ég svaraði strax og staðfesti að ég hefði heyrt það sem hann sagði og mundi hífa veiðarfærin um borð eins skjótt og verða mætti og sigla til hans. Það um nákvæma staðsetningu og þá kom í ljós að þeir voru 17 sjómilur suð-

austur af okkur og við vorum næsta skip og enginn annar hafði heyrt kallið. Hífin gekk vel og vorum við komnir á neyðarsiglingu í átt að Gídeon um hálf tíma síðar. Ég hafði aftur samband við Gídeon og spurði um ástandið og þá sagði fiskiskipstjórinn að það væri kominn mikill leki að skipinu og það væri farið að halla mikið í bakborða.

Þegar við nálguðumst og fórum að sjá hann í sjónauka leyndi sér ekki að mikil slagsíða var komin á skipið og ég gat ekki varist þeirri hugsun að það mundi

sökkva þá og þegar. Ég kallaði því mína áhöfn upp í brú og við fórum nákvæmlega yfir hvernig við ætluðum að reyna að bjarga áhöfninni á sem stystum tíma og ákveðið að nota léttbátinn okkar og ferja áhöfnina yfir í eins fáum ferðum og mögulegt væri.

Hver maður fékk sitt hlutverk og til að tryggja það að báturinn gengi óhikst að var ákveðið að einn vélstjóri og annar af okkar bestu mönnum, hundvanur á svona bátum færu á honum, því það er venjulega endalaust vesen með þessa ut-



Pétur Jónsson RE-69 mættur á vettvang.

Búðu þig undir ferska framtið

Það er sama hvað grunnhugmyndin er einföld og þekkingin djúp: Til að byggja upp fyrirtæki þarf trausta samstarfsaðila sem trú á það sem þú ert að gera.

Kynntu þér þjónustu okkar á
arionbanki.is/fyrirtaeki

Fyrirtækjaþjónusta Arion banka



Alda Agnes Gylfadóttir

framkvæmdastjóri
Einhamar Seafood í Grindavík

1989

„Þegar ég byrjaði var allt fryst, allir frystar landsins fullir og það tók einhverjar vikur að koma fiskinum á markað.“

2017

„Hjá okkur er ekki framleitt eitt einasta flak sem ekki er búið að panta. Fiskurinn er kominn til neytanda í Boston 36 tímum eftir löndun.“



anborðsmótora og gangöryggi lítið. Þeir sem ekki höfðu nákvæm hlutverk voru settir í að taka myndir, sem eftir á kom sér vel.

Léttbáturinn fullur af gössi en engir kallar með

Ég var allan tímann í sambandi við fiski-skipstjóran á Gídeon, sem er íslenskur, og hann sagðist vilja verða eftir sjálfur um borð en að við mundum taka alla aðra áhafnar meðlimi. Það var hugmynd sem mér líkaði ekki eftir að hafa séð ástandið á skipinu og krafðist þess að þeir kæmu allir sem einn og við mundum ná í hann með góðu eða illu ef hann ætlaði að halda þessu til streitu. Þá áttaði hann sig á stöðunni og sagðist koma með áhöfninni og þeir mundu núna fara allir fimmtán í björgunarflotgalla og mundu verða tilbúnir þegar við kæmum. Skipstjóranum til hróss má segja að þeir voru búnir að undirbúa sig mjög vel og setja út kaðalstiga og safna liðinu saman þegar við komum. Á þessari stundu var alveg augljóst að skipið mundi sökkva en aðeins spurning hvað það tæki langan tíma.

Öll samskipti höfðu farið fram á vinnurás á örbylgju og ég hafði ekki heyrt formlegt neyðarkall á neyðarrásinni CH-16 eða öðrum neyðarrásum. Ég bað því skipstjóran á Gídeon að senda út neyðarkall strax, svo nærliggjandi skip vissu hvað væri í gangi. Þegar við komum að skipinu hófumst við strax handa við að ferja mannskapinn yfir en þegar fyrsta ferð kom til baka sá ég að léttbáturinn var fullur af allskonar gössi en engir kallar með. Ég kallaði því í Gídeon, frekar reiður, og sagði þeim að



Sigurður Jónsson og Óskar vélstjóri koma til baka frá hinu sökkvandi skipi færandi búslóð en enga kalla.

hætta þessum búslóðaflutningum og setja eins marga menn og hægt væri í hverja ferð. Ástandið á skipinu var orðið þannig að ég gat engan veginn áttað mig á því hvort hann mundi sökkva á nokkrum mínútum eða hvort við hefðum eitt hvað lengri tíma svo við vildum enga áhættu taka með það. Slagsíða skipsins yfir á bakborð jókst sífellt og það varð þyngra á sjónum.

Á meðan á björgun stóð kom yfirstýrimaðurinn minn, Kristján Halldórsson margreyndur togaraskipstjóri frá Akureyri á Sléttbak, Svalbak og fleiri skipum ÚA, upp í brú og skammaði mig fyrir að hafa ekki ræst sig. Það var auðvitað hárrett hjá Kristjáni að það hefði ég átt að gera strax en í öllum látunum hafði ég gleymt því.

Um hálf tíma eftir að við komum að Gídeon var öll áhöfnin, fimmtán að tölu komin um borð í Pétur Jónsson, heil á

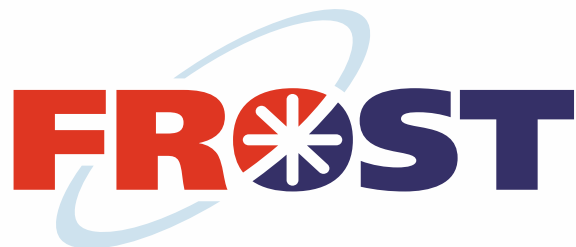
húfi. Við lónuðum áfram við skipshlið og fylgdumst með hvað verða vildi. Stuttu síðar kom breska farþegaskipið Queen Mary 2 að okkur og síðar franska rannsókn- og eftirlitsskipið Jean Charcot en þau höfðu heyrt neyðarkallið, loksins þegar það kom. Einnig fóru að koma flugvélar frá kanadísku strandgæslunni og einnig flugvélar með fréttamönnum og myndatökumönnum fyrir fjölmiðla.

Í djúpum skít

Skipstjórinn á Gídeon kom svo upp í brú og ég bauð hann velkominn og sagðist vera feginn að hafa náð þeim áður en dallurinn sykki undan þeim en nú væri næsta spurning hvað ég ætti við þá að gera, því við áttum tvær vikur eftir af túrnum og þar að auki ekkert kojupláss fyrir svona marga menn. Þá sagði skipstjórinn, mjög ákveðinn, og nýkominn



Gídeon sekkur.



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, kælimiðilsdælar, lausfrystar, lokar og stjórnbúnaður, brauðunar- og fullvinnslulínur, plötufrystar, sjálfvirkir láréttir plötufrystar, eimsvalar, mjólkurtankar, loftpurrrakar, RSW kerfi, varahlutir og margt fleira...

Kælismiðjan Frost ehf.
Fjölningagata 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



Jean Charcot tók skipbrotsmennina um borð og flutti til Nýfundnaland.

um borð; „Þú siglir bara með okkur til St. Johns á Nýfundnalandi.“

Ég sagði honum að það væri ekkert „bara“ með það því það væri löng sigling með miklum töfum frá veiðum.

Í raun var ég í djúpum skít með þetta allt, því eftir að við höfðum híft veiðarfærin um borð og byrjað að sigla í átt að Gídeon hafði ég hringt í útgerðarmanninn og sagt honum að við værum að sigla neyðarsiglingu í átt að brennandi skipi, sem væri þar að auki að sökkva. Hann brást ókvæða við og spurði af hverju í andskotanum við þyrftum endilega að fara í þetta. „Getur ekki einhver annar farið og bjargað þeim“? Spurði hann stuttur í spuna. Mér var því vandi á höndum og vissi að útgerðin tæki því vægast sagt ekki fagnandi ef ég mundi verja þremur sólarhringum í siglingar, fram og til baka, með hugsanlegum töfum vegna sjóprófa eða skýrslutöku.

Ég kallaði því í Queen Mary 2 og spurði á hvað leið þeir væru og hvort þeir gætu tekið skipbrotsmennina. Þeir sögðust vera á leið til New York en þyrftu leyfi útgerðarinnar áður en þeir gætu svarað. Um hálf tíma seinna kom svar um þeir hefðu fengið leyfi til að taka skipbrotsmennina og báðu okkur um flytja þá yfir. Ég þakkaði að sjálf-sögðu fyrir og var mjög feginn en þá kallaði Jean Charcot í okkur, sagðist hafa heyrt samskiptin og væri tilbúinn til að taka kallana og sigla með þá beint til St. Johns. Það varð úr og þeir sendu sinn eigin bát til að ná í þá. Það gekk vel og lónuðu bæði skipin eftir það við Gídeon til að sjá hvernig færi fyrir honum.

Hafðir að fíflum?

Gídeon sökk svo um kl. 22 en hafði þá hangið upp á lyginni einni í nokkurn

tíma. Skipið var skráð í Riga í Lettlandi en eigendur íslenskir. Áhöfnin var skipuð þremur Íslendingum í yfirmannastöður en annars Lettum og Litháum.

Þegar þetta var allt yfirstaðið og við vorum byrjaðir veiðar aftur fórum við áhöfnin að ræða þetta allt og upp komu efasemdir um að allt hefði verið með felldu. Til dæmis var „neyðarkallið“ það undarlegasta sem við höfðum heyrt af og þrátt fyrir staðhæfingar um eldsvoða sáum við ekkert sem benti til þess. Við fórum mjög nálægt skipinu og líklega hafa ekki verið meira en fimm metrar á milli skipanna þegar styst var en við sáum ekkert sót neins staðar né fundum brunalykt. Það vakti svo athygli okkar að allar lúgur og hurðir virtust opnar og ekki síst á afturskipinu sem stöðugt tók inn á sig sjó. En um þetta vissum við auðvitað ekkert þegar „neyðarkallið“ barst.

Það kom fram að útgerð skipsins hafði gengið illa og eftir um þrjár vikur á veiðum í þessum tūr voru aðeins örfá tonn í lestinni. Þeir voru þar að auki nánast ólíulausir og höfðu ekki olíu til að sigla aftur til Íslands. Skipið hafði verið á reki í einhvern tíma, rétt utan við radarfæri svo við sáum þá aldrei en samt nægilega nálægt til að tryggt væri að við gætum heyrt „neyðarkallið“ á vinnubylgjunni. Í stuttu máli virtist ekki standa steinn yfir steini í allri útgerð skipsins og það hafði legið verkefnalaust við bryggju í þrjá mánuði fyrir þennan tūr.

Rannsóknarnefnd sjóslysa í Lettlandi rannsakaði þetta atvik eins ítarlega og hægt var miða við að skipið var sokkið og ekki hægt að skoða það. Í vandaðri skýrslu þeirra kom skýrt fram af hverju þeir telja að skipið hafi sokkið. Þá skýrslu má finna í heild á netinu, meðal

annars á heimasíðu RNS. Þar segir orðrétt í íslenskri þýðingu:

„Greining á rannsóknargögnum, ófullnægjandi vitnisburðir skipverja og undarleg hegðun yfirvélstjórans vekja grunsemdir um að visvitandi óhæfuverk skipverja kunni að hafa valdið því að skipið sökk.“

Þar kemur þetta einnig fram (líka orðrétt):

„Íslenski eigandi (útgerðaraðili) GIDE-ONS, íslenski fiskiskipstjórinn og yfirvélstjórinn, hafa virt að vettugi allar beiðnir um viðbótarupplýsingar um slysið þrátt fyrir að það hafi verið margitrekad.“

Í skýrslunni er þar að auki mikill fjöldi athugasemda og ábendinga um vafasama hluti og misvisandi framburð skipverja. Það er aldrei gott að hafa á tilfinningunni að hafa verið hafður að fífl.

Áhöfnin á Pétri Jónssyni lagði sig alla í þetta verkefni og við keyrðum neyðarkeyrslu að Gídeon með miklu álagi á skip og vélbúnað eins og full þörf var á miðað við aðstæður. Við máttum svo þakka fyrir að sleppa við að sigla til lands með skipbrotsmennina, sem hefði þýtt að minnsta kosti fjögurra daga frátafir frá veiðum, með miklu tjóni fyrir útgerð og áhöfn. Queen Mary 2, sem er ekkert smá fyrirtæki þurfti að breyta stefnu og stoppa og svo þurfti Jean Charcot að sigla til hafnar mun fyrr en áætlað var.

Þar að auki er núna skipsflak á togslóð á Flemish Cap, sem ef til vill hefði ekki þurft að vera þar, með tilheyrandi hættu fyrir þau skip sem þar munu stunda veiðar í framtíðinni.

Af þessari frásögn verður hver lesandi að draga sína eigin ályktun því engar sannanir um eitt né neitt liggja fyrir.

Ábyrgð Öryggi Traust



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



Skeljungur

Þjónustusími: 444 3100

Árin mín í Ameríku

– IV. hluti – Niðurlag

Enginn tími fyrir klósettferðir

Í Newport News voru um 80 manns á skrifstofu. Söludeild, markaðsdeild, innkaupadeild, kvörtunardeild, bókhaldsdeild, innheimtudeild og sölumenn sem sáu um sérstök viðskipti sem stundum fóru ekki í gegnum dreifiaðila, kallað trading eða vöruskipti. Það var þegar við keyptum fisk frá okkar viðskiptavinum og seldum beint til annarra fiskfyrirtækja eða öfugt.

Eitt af því sem mér fannst sérlega gaman var að Iceland Seafood, eða hvað við hétum hverju sinni, tók á hverju ári þátt í risa sjávarútvegssýningum. Boston Seafood Show í Bandaríkjunum og Eropean Seafood Show í Brussel í Belgíu. Ég var á þessum sýningum svo til án undantekninga í 18 ár. Þarna voru

reistir risastórir básar með öllu tilheyrandi, borði til að gefa bragðprufur, eldhús, tvö til þrjú fundarherbergi, útstillingaskápar fyrir pakkningar og á seinni árum stórir flatskjáir sem sýndu fyrirtækið og vöruúrvalið. Þarna voru gefnar þúsundir bragðprufa og í Brussel, vín, gos, íslenskt vatn og bjór fyrir viðskiptavinum okkar í Evrópu en íslenskt vatn í Bandaríkjunum. Þarna voru langir dagar og meiri vinna fyrir kokkinn en nokkur getur ímyndað sér. Stundum fannst mér ekki tími til að skreppa á klósettið fyrstu tvo dagana. Síðasti dagurinn var oftast töluvert rólegri.

Ég gæti skrifað nokkrar blaðsíður um þessar sýningar en kannski við annað tækifæri.

Lærðu meira hjá mér en ...

Fjölmennasti dagurinn sem ég átti var þegar ég hélt námskeið fyrir 300 nemendur fyrir hádegi og aftur 300 nemendur eftir hádegi í Los Angeles Culinary Institute. Þessi skóli er rekin í fyrrum leikhúsi og var leikhússalurinn notaður fyrir sýnikennslu. Ég var uppi á senu með allar græjur og allt sem ég gerði á borðinu var sýnt á stóru tjaldi á bak við mig.

Ég hélt námskeið í mörgum kokkasólum víðs vegar um landið. Þar á meðal Culinary Institute Of America sem er álitin sá besti vestanhafs. Námskeiðið var haldið í sérstökum kennslusal sem var nefndur eftir hinum fræga leikara Danny Kaye. Fáir vita að hann var frábær kokkur og þessi salur var byggður í hans



Hilmar á einni af fjölmörgum sjávarútvegssýningum er hann sótti vestra.



Hilmar eldaði fisk merktan Coldwater en sagði engum frá - fyrr en nú.

Mynd: Hlynur Ágústsson

Hafðu allt á hreinu

Þetta gerðist á fyrsta ári mínu vestan hafs. Ónefndur bróker bað mig að fara á stúfana í tilteknu ríki. Ég gerði mig kláran og hann lofaði að senda eftir mér á flugvöllinn er ég lenti og gaf mér upp nafn á hóteli þar sem ég átti að gista. Fleira fékk ég ekki að vita, hvorki nafn á þeim sem átti að sækja mig né símanúmer að hringja í ef eitthvað klikkaði.

Ég átti seinasta flug þetta kvöld og lenti um klukkan sex. Þá var auðvitað enginn til að taka á móti mér og ég beið og beið. Ég bar mig upp við flugvallarstarfsmann sem taldi best að ég héldi áfram að bíða á flugvellinum. Eftir drjúga stund kom flugvallarstarfsmaðurinn út þangað sem ég himdi og kom okkur saman um að ekki væri allt með felldu.

Er hér Hótel Holiday Inn í nágrenninu, spurði ég. Hann játti því og bauðst til að keyra mig þangað. Þar reyndist ég eiga pantað herbergi svo ég þakkaði mínum manni greiðvinnuna og lagðist til svefns.

Morguninn eftir, á sunnudegi, fékk ég mér morgunmat og hélt svo áfram að bíða. Það kom hádegi og svo kvöld. Engan mat var að hafa á hótelinu nema morgunverðinn svo ég þurfti að leggja land undir fót til að verða ekki hungurmorða. Fimmtán mínútna labb og þá var málinu reddað, líka um kvöldið, því enginn kom að sækja mig en þetta var slíkt

krummaskuð að það tók 45 mínútur og allt upp í klukkustund að fá leigubíl.

Leið svo af kvöldið og nóttin. Um morguninn sit ég við morgunverðarborð þegar allt í einu birtist kona og segist vera að sækja mig. Hún hafði þá bedið eftir mér á flugvellingum í tvo tíma því að henni var sagt að ég kæmi með fyrstu vél.

Námskeiðið átti að hefjast klukkan klukkan 11. Það var farið í verslun og ég keypti það sem til þurfti. Síðan fór hún með mig í eldhúsið sem ég átti að vinna í. Þegar við komum þangað fannst kokkurinn hvergi svo að ég undirbjó mig án hans. Þegar svo kauði mætti var hann vel drukinn.

Hvar er fiskurinn? spurði ég. Hann hvarf smá stund og kom svo með nokkra fiskkassa. Ég sá samstundis að nú var illt í efni. Allur fiskurinn var nefnilega frá Coldwater en ég var í vinnu fyrir Samband of Iceland en þetta var auðvitað sama úrvals hráefnið og ég var vanur að vinna með. Ég losaði því í snarheitum fiskinn úr kössunum og henti umbúðunum í ruslið. Námskeiðið fór ágætlega fram og ég flaug til baka sama dag. Eftir þetta fór ég aldrei af stað nema að hafa nauðsynlegar upplýsingar og talaði alltaf áður við fólk sem ég átti að vinna með til að hafa allt á hreinu.



Sýningarbás Icelandic.

nafni. Salurinn er eins og bíósalur mjög brattur og með borð fyrir hvern nemenda. Fyrir ofan eldunarborðið voru tveir risastórir flatskjáir sem sýndu allt sem ég gerði. Þarna hélt ég tveggja tíma sýni-kennslu, sumpart um fiskveiðar og vinnslu á fiski við Ísland. Ég lagaði 18 mismunandi fiskrétti.

Þegar ég var búinn og var að ganga frá komu þrír matreiðslukennarar skólans sem höfðu setið námskeiðið til mín og þökkðu fyrir og einn þeirra bætti við að þeir hefðu lært meira um fisk hjá mér en á allri sinni kokkatið. Þetta fundust mér sérlega góð meðmæli.

Flest námskeið sem ég hélt voru of stutt til að ég gæti komið öllu að sem ég

vildi en sagan um hvernig við vinnum fiskinn á Íslandi kom mörgum mjög á óvart. Það tekur mig um 30 mínútur að útskýra málið í smáatriðum. Í flestum tilfellum mætti ég á staðinn rúmum klukkutíma áður en námskeiðið átti að hefjast og var þá búinn að kaupa allt hráefni fyrir uppskriftirnar í verslun í nágrenninu. Ég skar allt hráefnið og raðaði í álbakka kringum eldunarhellurnar.

Ég notaði næstum alltaf frosna þorskhnakka, stráði smávegis af fint söxuðum lauk í ofnskúffu, bleytti fiskinn með sítrónusafa, raðaði bitunum ofan á laukinn og setti hann í um 200 gráðu heitan ofn. Ég reyndi að vera með tvær til þrjár hellur til að elda á og margar

passlega stórar pönnur. Síðan byrjaði ég að laga sósur og í flestum tilfellum var ég búin að laga um 12 til 15 sósur þegar fiskurinn var tilbúinn sem tók um 16 til 18 mínútur. Síðan var smakkað.

Ég gerði líka í því að mæta á fundi hjá kokkafélögum hingað og þangað og reyndi alltaf að fá leyfi til að halda námskeið eða að minnsta kosti segja söguna um fiskinn. Strax fyrsta árið mitt gerðist ég meðlimur í Ameríska kokkasambandinu, American Chefs Federation, ACF og hafði í gegnum það aðgang að miklum upplýsingum um meðal annars fundartíma hinna ýmsu kokkafélaga. Þegar við fluttum til Virginíu gekk ég í kokkafélagið þar og mætti eins mikið og ég gat.

Vinnulaun 67 ára og eldri eru skattfrjáls

Í þau 22 ár sem ég starfaði í Bandaríkjunum átti ég að fagna einu því besta kokkastarfi sem nokkur matreiðslumaður getur óskað sér. Ég fann aldrei fyrir neinu stressi. Átti í raun aldrei í vandræðum einn einasta dag né eina klukkustund til leiðinda, hvað þá meira. Jú, ég tapaði nokkrum sinnum af flugi vegna utanaðkomandi ástæðna en á 22 árum kom það aðeins einu sinni fyrir að ég varð að aflýsa auglýstu námskeiði.

Á þessum 22 árum og þúsundum flugferða tapaði ég aldrei tösku en fjórum sinnum kom hún með næsta flugi.

Get aftur viðurkennt að fyrsta og annað árið eftir að ég hætti að vinna voru hrikalega erfið. Að fara frá því að vera á fartinni í allt að 240 daga á ári í að næstum því bara sitja heima og horfa á vegginn er rosalegt. Í raun finnst mér það vera alvarlegt mannréttindabrot að skylda menn sökum aldurs eingöngu til að hætta að vinna. Í Virginíu máttu vinna eins mikið og þú vilt eftir 67 ára afmælið, laun eldri borgara í því ríki skerða ekki ellilaun og eru skattfrjáls.

Pegar svæðisþing ACF var haldið í Williamsburg fékk ég Icelandic til að sponsera hádegismat fyrir þingið og fékk að halda tölu fyrir um 400 kokka eftir matinn.

Stærsta slysið í íslenskum fisksölumálum

Tekjur og velgengni Icelandic jukust ár frá ári og 2011 var 30 milljón dollara hagnaður fyrir skatta og gjöld, þar af 14 milljóna dollara hreinn hagnaður og seinnipart árs 2012 var fyrirtækið skuldaust en þá var ekki liðið ár frá því að Íslendingar seldu það frá sér. Aðdragandi sölnunnar var sárgrætilegur. Heima hafði kreppan sett allt á annan endann með þeim afleiðingum meðal annars að Icelandic endaði í eigu sem Landsbankans sem 2010 losaði sig við þá eign til svokallaðs Framtakssjóðs Íslands. Ekki kann ég þessa sögu gjörla enda á henni ýmsir vinklar en svo mikið er víst að áður en langt um leið ákvað Framtakssjóður að selja alla hluta Icelandic í Bandaríkjunum, Frakklandi og Þýskalandi ef ég veit rétt. Icelandic USA sem 2011 hafði haft 14 milljónir dollara í hreinan hagnað og varð um ári seinna greitt upp í topp var þetta sama haust - það er 2011 – selt til eins af keppinautunum, High Liner Foods frá Kanada. Ef ég hef skilið rétt á hlægilegu verði eða fyrir riflega 230 milljónir



Skil ekki hvernig þetta gat gerst, segir Hilmar um sölu Icelandic í Bandaríkjunum. Söluverðið var blátt áfram hlægilegt, bætir hann við.

Mynd: Hlynur Ágústsson

ónir dollara eða liðlega 28 milljarða íslenskra króna á þáverandi gengi.

Parna fór 63 ára markaðsuppygging á íslenskum vörumerkjum niður um niðurfallið eins og ég kalla það. High Liner má nota vörumerkið Icelandic Seafood og Samband í sjö ár í Norður Ameríku og Kanada.

Það er mér gersamlega óskiljanlegt hvernig svona slys gat átt sér stað. Í þau 22 ár sem ég ferðaðist um Bandaríkin, og ávallt með vörumerkið mjög áberandi á kokkajakkanum mínum, kom ég aldrei svo í eldhús að þar væru ekki flestir vel kunnugir Icelandic. Sem sagt eins og ég sé það: Pegar við seldum Icelandic í Bandaríkjunum haustið 2011 fóru 63 ár í ruslið og þar af hafði ég eytt 22 árum til að auka á þann hróður. Parna fór út um gluggann milljarða dollara markaðsstarf sem íslensku risarnir tveir, Sölumiðstöð hraðfrystihúsanna og Sambandið og arftakar þeirra, höfðu varið til að koma frosnum fiski á markað vestan hafs. Bókstaflega hent í ruslið. Viðskipti við 54 brókera og 110 dreifiaðila.

Vörumerkið Icelandic að hverfa í Bandaríkjunum

Annað sem ég heldur ekki skil er að þegar ég frétti hvað var í vændum sendi ég tölvupósta til forsætisráðherra, fjár-



Hilmar heldur námskeið fyrir viðskiptavinum frá Aramark sem er einn stærsti Catering aðili í heimi. Aramark sér meðal annars um eldhúsið hjá Sameinuðu þjóðunum í New York. Dökkklæddi, þungbúni maðurinn fyrir miðri mynd (Hilmari á hægri hönd) er Magnús Baldursson sem kaupir fisk fyrir Icelandic – og er iðulega mun glaðlegri en myndin sýnir. Chuck Spenser, íklæddur hvíttri skyrtu og með bindi, stendur hjá Magnúsi. Chuck var sölustjóri fyrir stóru dreifiaðilana eins og Sysco, Us Food og fleiri.



Bás Icelandic á einni af ótal sýningum sem Hilmar hefur sótt.

málaráðherra, sjávarútvegsráðherra, Össurar Skarphéðinssonar og Ólínú K. Þorvarðardóttur frá Ísafirði. Þetta var langt bréf þar sem ég útskýrði hvað væri í vændum og hvað mundi gerast ef af yrði. Enginn svaraði. Kannski dæmigerð viðbrögð stjórnmalamanna þegar litli borgarinn reynir að færa mál til betri vegar.

Ég lét vin minn sem býr í Flórída senda sama bréf til sex stóru fjölmiðlanna en hann fékk heldur ekki eitt einasta svar. Ástæðan fyrir að ég fékk annan til að senda bréfið var að einn starfsbróðir minn sagði að það gæti komið mér og yfirmönnum Icelandic í Ameríku í koll að vera að sparka í ráðamenn hjá Framtakssjóði.

Þórir Gröndal konsúll Íslands á

Flórída og fyrrverandi starfsmaður hjá Samband fékk birta varnaðargrein um málið í Morgunblaðinu. Það var það eina sem ég sá í fjölmiðlum um þetta stærsta slys í íslenskum fisksölumálum. Þórir sagði mér að hann hefði bókstaflega engin viðbrögð fengið. Sennilega hafa samt einhverjir ráðamenn á Fróni áttað sig síðar á hvað hafði gerst því að forstjóri Framtakssjóðs Íslands hætti mjög fljótlega á eftir.

Ég er enn sex árum seinna í töluvert góðu sambandi við stóran hóp þeirra starfsmanna sem annað hvort fylgdu með í kaupunum eða misstu vinnuna vegna eigendaskiptanna. Þeir eru langflestir sammála um að vörumerkið Icelandic sé að hverfa í Bandaríkjunum. Það eru

bara nokkrir eftir af sölumönnunum sem unnu hjá Icelandic og meira og minna allt skrifstofufólkið í Newport News hefur misst vinnuna. Þar á meðal starfsstúlka sem nýlega hélt upp á 40 ára starfsafmæli. Nánast allir sölumennirnir sem voru látnir fara vinna nú hjá samkeppnisaðilum.

Daginn sem íslenski fáninn fyrir fram- an verksmiðjuna var tekinn niður og sá kanadiski dreginn upp í staðinn lagði ég bílnum fyrir framan og grét. Mig grunar að ég hafi ekki verið sá eini.

Ég vona að einhverjir hafi haft gaman af að kynna því frábæra starfi sem Íslendingar komu í verk í Bandaríkjunum þótt því lyki sannarlega með sorglegum hætti í desember 2011.

Hvar er myndin tekin?

Víkingur vill ógjarnan birta ljósmyndir án þess að geta þess hvar teknar séu, einkum og sérílagi þó þegar myndirnar sýna íslenska landshætti, menn og byggð ból. Stundum lætur hann þó slíka „ómerkinga“ flakka í trausti þess að lesendur hjálpi upp á sakirnar. Það gerðist í síðasta tölublaði og ekki stóð á viðbrögðum. Lögmaðurinn Jónas Haraldsson, sem er lesendum Víkings að góðu kunnur, svaraði um hæl:

„Á bls. 44 í síðasta tbl. Víkingsins er mynd af tveimur mönnum og spurt hvar myndin sé tekin. Myndin er tekin við Tjörnina og væntanlega við suðurenda Miðbæjarbarnaskólans. Húsið lengst til vinstri stendur enn við Tjarnargötu og húsið sem sést á milli mannanna stendur enn við Suðurgötu.“



Víkingur þakkar Jónasi Haraldssyni kærlega fyrir góðar upplýsingar um myndatökustaðinn.
Mynd: Landmælingar Íslands



Réttur í órétti?

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

Hafðu samband – það kostar ekkert!

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


FULLTINGI
slys- og skaðabótamál
Pinn réttur til bóta!

Sigurjón var gæfa Ingólfs Arnarsonar RE

Pann 17. febrúar síðast liðinn voru 70 ár liðin síðan fullkomnasta fiskiskip í heimi b/v Ingólfur Arnarson RE 201, sigldi fánum prýddur inn á Reykjavíkurhöfn. Þar hafði mikill mannfjöldi safnast saman til að taka á móti þessu „óskabarni“ þjóðarinnar með fagnaðarópum, lúðrablæstri og ræðum, þar sem skipinu var óskað allra heilla á ferli sínum. Sú ósk, má segja, að hafi gengið algerlega eftir.

Hvar er stýrið af Ingólfi?

Skipstjórar á Ingólfi voru, Hannes Pálsson frá 1947 til 1950, síðan Sigurður Guðjónsson, frá 1951 til 1952 en þá tók Sigurjón Stefánsson við skipinu, en ekki er hægt að skrifa mikið um b/v Ingólf Arnarson án þess að Sigurjón komi þar við sögu.

Sigurjón stjórnaði skipinu í yfir 20 ár, með miklum glæsibrag. Alltaf ofarlega eða efstur á lista, hvað afla og afkomu varðaði hjá Bæjarútgerð Reykjavíkur. Rauf tvisvar löndunarbönn í Bretlandi, missti aldrei mann af slysförum, enda

alger snillingur í að halda skipinu til í brælu. Ég var þeirrar gæfu aðnjótandi, að vera í skiprúmi hjá Sigurjóni, sem var ljúfur og mikill mænnigæskumaður. Öllum leið vel í návist hans. Þegar skrifað var í dagblað að 70 ár væru liðin síðan fyrsti nýsköpunartogarinn kom til landsins, fannst mér hlutur Sigurjóns skipstjóra, vera fyrir borð borinn.

Árið 1974, þegar skipið, þá undir nafninu „Hjörleifur“, var selt, var stýri skipsins tekið úr skipinu til varðveislu, sem minnisvarði, um þennan farsæla frumkvöðul. Síðan kemur á daginn, að þessi minnisvarði er týndur. Ég segi bara ekki annað en það, að mikið mega minja-verðir í Reykjavík skammast sín fyrir, að vera búnir að týna þessum dýrgrip. Það er stýri í Sjóminjasafninu en stjórnendur þess, hafa ekki hugmynd um, hvaðan það stýri kemur. Þvílík hneisa.

Hendurnar sem handleku umrætt stýri, komu með aflaverðmæti fyrir 2,5 milljarða að núvirði að landi. Ef maður leyfir sér nú að vera svolítið skáldlegur. Þetta er dæmi um hvernig fiskveiðipjóðin Íslendingar varðveitir minjar um þann

atvinnuveg, sem kom henni á lappirnar. Ég skora nú á þá, ef einhverjir eru, sem telja sig vita, sannarlega, um örlög stýrisins af b/v Ingólfi Arnarsyni, að segja frá. Það verður að finna það og gera sögu þeirra félaga, Sigurjóns og Ingólfs, þau skil, sem þeir eiga inni hjá þessari þjóð. En snúum okkur að skipstjóranum Sigurjóni Stefánssyni, sem átti langan og farsælan feril með skipið í 20 ár.

Eltist við óþægar rollur

Sigurjón var fæddur 15. ágúst 1920 á Hólum í Dýrafirði. Foreldrar hans voru þau hjónin, Sigrún Árnadóttir frá Hörgshóli í Vestur-Húnavatnssýslu f. 16. júlí 1884, d. 15. febrúar 1926 og Stefán Guðmundsson frá Kirkjubóli í Dýrafirði f. 14. maí 1891, d. 18. sept. 1970.

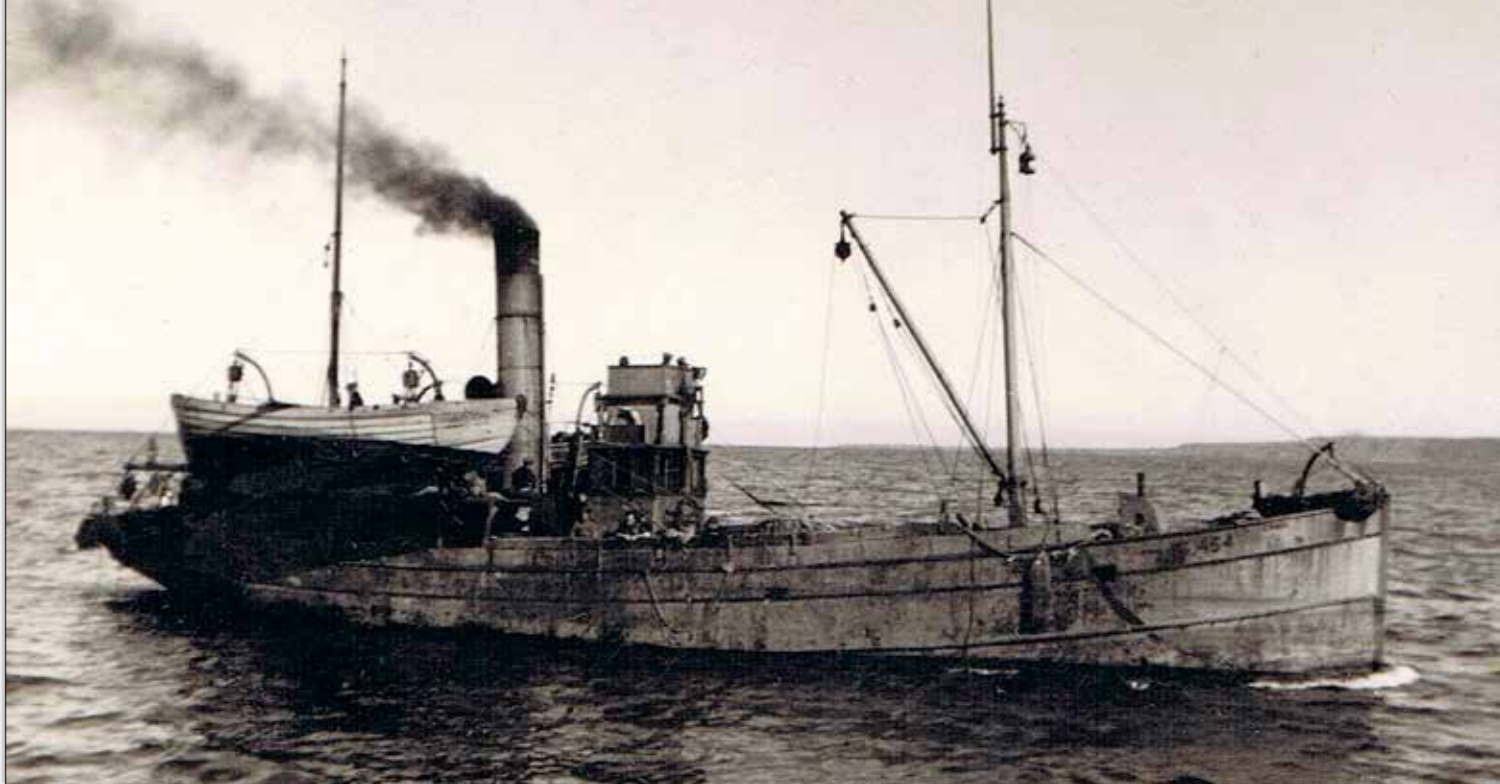
Stefán faðir Sigurjóns var útgerðarmaður og skútuskipstjóri. Hann gerði út Fortúnu, sem hann var sjálfur skipstjóri á, ásamt Dýra og Gesti, en allt voru þetta þekkar skútur á þeim tíma, skútuöldinni.

Sigurjón ólst upp hjá föður sínum og fósturmóður, Guðrúnu Ólafíu Guð-



Helstu útlitsbreytingar sem sjá má á Ingólfi Arnarsyni árið 1971, þá var skipið 24 ára gamalt: Aukin hæð lunningar frá hvalbak aftur undir svelg. Í frammastur er kominn þrífótur sem tengist hvalbak, í stað reiða til beggja hliða. Styrking, eða „bót“ sýnileg í síðu skipsins við svelginn. Breytt ratsjármastur. Í reykshafsmarki er kominn listabókstafurinn „R“ sem ekki var til staðar við komu á skipinu nýju til landsins í febrúar 1947. Á bátadekki aftan masturs er stór gúmmibjörgunarbátur fyrir miðju skipi í stað bátadavíða og þungra trébjörgunarbáta. Að endingu skal nefnt til gamans sjónvarpsloftnetið sem eitthvað nýttist áhöfninni þegar siglt var um viss svæði Norðursjávar. Allar þessar breytingar urðu í tíð Sigurjóns með skipið.

Mynd: Ásgrímur Ágústsson.



Línuveiðarinn Fróði ÍS-454. Bróðir Sigurjóns, Guðmundur Marías Stefánsson, beið bana í skotárás Þjóðverja á Fróða.

mundsdóttur frá Brekku í Dýrafirði en Sigurjón var tæplega 6 ára þegar hann missti móður sína. Albræður Sigurjóns voru: Árni Rósinkrans Stefánsson skipstjóri og hreppstjóri, f. 23. mars 1915 á Hólum í Dýrafirði, Guðmundur Marías Stefánsson sjómaður, f. 2 maí 1917 á Hólum í Dýrafirði, d. 11. mars 1941,

Hann fórst í skotárás á línuveiðarann Fróða ÍS-454. Hálsystkini Sigurjóns, samfeðra í aldursröð: Ragnheiður Stefánsdóttir, húsfreyja á Þingeyri, f. 27. október 1911 á Hólum í Dýrafirði. Móðir hennar var, Lilja Ólafsdóttir. Sigrún Stefánsdóttir, húsfreyja á Ísafirði, f. 27. september 1931, á Hólum í Dýrafirði, Guðbrandur

Stefánsson bóndi á Hólum í Dýrafirði f. 6. desember 1932, Haraldur Stefánsson stýrimaður, f. 6. mars 1938 á Hólum í Dýrafirði.

Sigurjón minntist unglingsáranna sem eltingaleiks við óþægar rollur og skjökt á kænnum, til að vitja um grásleppunet eða dorga fyrir þyrskling í soðið. 15 ára gerð-



Við látum dæluna ganga



- Dælur
- Dæluviðgerðir
- Áspétti
- Rafmótorar
- Vélavara hlutir



Viðgerðir • Tæringarvarnir Keramikhúðun

Fyrir



Eftir





Hjónin Ragnhildur Jónsdóttir og Sigurjón Stefánsson.

ist hann sjómaður á skakbát, 17 ára fór hann á vertíð í Sandgerði, hjá Magnúsi í Höskuldarkoti. Sigurjón var með Magnúsi, fjórar vertíðar, 19 ára var hann sumarvertíð á skaki á Huldu frá Dýrafirði. Þar var allt með gamla laginu, útvigt á kostinum í túrinn, gömlu vaktaskiptin og seglabúnaðurinn eins og tíðkaðist á skútunum. Hulda var að sögn, síðasta fleytan, sem gerð var út með þessu lagi. Sigurjón var tvö sumur á m/b Gunnvöru, með hinum mikla aflamanni Barða Barðasyni. Hinn 16. júlí 1949 kvæntist Sigurjón, Ragnhildi Jónsdóttur. Foreldrar hennar voru þau, Stefania Vilborg Grímsdóttir, frá Nykhóli í Mýrdal f. 20. ágúst 1889, d. 16. febrúar 1942 og Jón Högnason, skipstjóri frá Eystri-Sólheimum í Mýrdal, f. 13. febrúar 1891, d. 1. maí 1989.

Ragnhildur og Sigurjón eignuðust fjögur börn, þau eru: Stefanía Vilborg f. 20. júní 1947, Jón f. 20. janúar 1951, Sigrún f. 12. febrúar 1955 og Stefán f. 12. apríl 1959. Ragnhildur var félagslynd með afbrigðum og var í kvenfélaginu Öldunni, sat þar í stjórn sem ritari um árabil. Hún lést 31. júlí 2007.

Þjóðverjum bjargað

Árið 1941 hófst togaraferill Sigurjóns með miklum aflamanni, Aðalsteini á b/v Belgum., en þar var jafnt um skip og skipstjóra, báðir voru með þekktustu nöfnum í togaraflotanum. Upp frá því var Sigurjón viðloðandi þá útgerð, ef frá eru talin árin, þegar hann var í Skipstjóra- og stýrimannaskólanum, en þaðan lauk Sigurjón prófi árið 1945. Af b/v Belgum, fór Sigurjón á nýsköpunartogarann Fylki. Ferli sínum, hjá því fyrirtæki lauk Sigurjón sem fyrsti stýrimaður, með Auðunni Auðunssyni, en Sigurjón hafði reyndar lengst af, verið stýrimaður, frá því hann öðlaðist réttindi.

En víkjum aðeins að atviki, sem kom

fyrir, þegar Sigurjón leysti af sem skipstjóri. Í Morgunblaðinu 11. janúar 1952, stendur (millifyrirsögnum blaðsins er hér sleppt): „Togarinn Fylkir, sem hingað kom í fyrradag með þýska togarann Buxta frá Bremen, fer á veiðar í dag. Sjópróf fóru fram í gærðag. – Þýski togarinn er tveggja ára og giska kunnugir á, að hann sé fimm til sex milljón króna virði.

Í gær átti Mbl. stutt samtal við Sigurjón Stefánsson, er var skipstjóri á Fylki í þessari ferð.

Skipstjóranum sagðist svo frá, að er Fylkir kom hinu nauðstadda skipi til hjálpar, suðvestur af Vestmannaeyjum, hafi verið hvasst og stórsjór. – Línu var skotið af byssu, en vindurinn bar hana af leið. – Var þá lína bundin í belg og hann látinn reka að hinum þýzka togara. Gekk skipverjum greiðlega að ná belgnum og gekk vel að koma trollvírnum frá Fylki á milli.

Svo var veðurofsinn mikill á þriðjudaginn, að ekki þótti ráðlegt að halda áfram, og var því aðeins andæft á móti og farið með einnar til 2ja mílna hraða. Stórsjór var með 10 vindstigum.

– Aðfaranótt miðvikudags fór veðurhæðin minnkandi, en stórsjór var allt að Garðskaga.

Þýski togarinn gat notað vélina og létt undir með Fylki. Hann er með 90 tonn af fiski innanborðs, en ber um 200 tonn. Vírinn milli skipanna hélt alla leiðina. Eftir að komið var fyrir Garðskaga, fór ferðin að sækjast betur – og á miðvikudagskvöld, um kl. 10, var komið á ytri höfnina. Höfðum við þá verið 64 klst á leiðinni hingað með togarann.“

Stuttu seinna hófst hinn far- og giftu-sæli skipstjóraferill Sigurjóns, er hann tók við skipstjórn á b/v Ingólfi Arnarsyni Re 201. Þeim ferli er ekki hægt að gera fullskil í stuttri blaðagrein, svo glæsilegur var hann. Sigurjón var ekki margmáll um

sinn feril og sáralítið til á prenti frá honum sjálfum.

Ég varð þeirrar gæfu aðnjótandi að vera í áhöfn Sigurjóns Stefánssonar árin 1959 og 60. Fjórða janúar 1960 seldum við á Ingólfi 167 tonn fyrir 12.261 sterlingspund í Grimsby, toppsala. Ég var skráður netamaður og eftir vaktlista, pokamaður. Hann tók á móti afturhleranum, leysti frá pokanum og tók í blökkina. Parna var maður ungur og hraustur „mátulega“ kærulaus (allt of mikið að mínu mati nú) og átti stundum heiminn, með öllu því sem í honum var. Skipshöfnin ein sú besta sem þekktist, enda skipstjórinn dugmikill öðlingur. Þetta voru dýrðlegir tímar og ekki skemmdir Grímur, fyrsti stýrimaður, mágur Sigurjóns, fyrir honum. Öllum leið vel, undir þeirra stjórn.

Vegna góðmennsku Sigurjóns, ilengdust nokkrir menn hjá honum, sem ef til vill hefðu ekki orðið „mosavaxnir“ á öðrum skipum, allavega ekki með svona miklum aflamanni, sem Sigurjón var. Ég læt hér fylgja, frásögn af einum. Ég vil taka það skýrt fram, að ég er ekki að kasta neinni rýrð á minningu þessa gamla, góða vinar míns, en það var hann svo sannarlega, eða gera lítið úr honum á neinn hátt. Það má engin taka það svo. En ég brosi með sjálfum mér þegar ég rifja upp samveruna með þessum litilmagna sem kannski batt bagga sína ekki sömu hnútum og samtíðarmennirnir.

Siggi Sír

Sigurður Einarsson, eða Siggi Sír eins og hann var kallaður, var maður lítill vexti og grannvaxinn. Hann var kannski ekki alveg eins og fólk er flest enda ólæs og óskrifandi og hafði lítillar skólagöngu orðið aðnjótandi. Siggi var meinleysingi sem engum gerði illt, allavega ekki meðvitað, en gat verið illskeyttur ef honum fannst á sig hallað. Hann var í mörg ár með Sigurjóni á Ingólfi. Sigurjóni sagðist svo frá, að Siggi hefði legið í sér lengi um að fá hjá sér pláss en hann alltaf getað komið sér hjá því, enda þekkt mjög vel til hans, því báðir voru þeir ættaðir úr Dýrafirði. Svo kom að því sem sennilega mjög sjaldan skeði að auglýst var eftir hásetum á Ingólf. Þulurinn hafði varla sleppt orðinu þegar síminn hringdi hjá Sigurjóni og var það þá Siggi að biðja um pláss. Sigurjón sagðist engan vegin hafa getað sagt að það væri fullráðið svo Siggi fékk plássíð. Áður en hann kom á Ingólf hafði hann verið undir handarjaðri Ólafs sem kenndur var við „Brytann“ í mörg ár og hafði Ólafur notað hann til allslags snúninga og var hálfgærður fjárhaldsmaður fyrir hann einnig. Þessi fjárhaldsmannsstaða mun svo smám saman hafa færst yfir á Sigurjón skipstjóra. Margar



Sigurjón náði í skottið á nýja tímanum þegar skuttogararnir tóku að leysa gömlu síðutogarana af hólmi. Skipin eru talin frá vinstri, Hafliði SI 2, í miðið er Egill Skallagrímsson RE 165 og þá skuttogarinn Barði NK 120.

Mynd: Ásgrímur Ágústsson

góðar sögur eru til af Sigga. Sem of langt er að rekja hér, en ég læt þessa fylgja.

Þegar Siggi byrjaði á Ingólfi, kom Grímur Jónsson fyrsti stýrimaður, fram í lúkar að taka manntal, Þegar kom að Sigga, spurði Grímur hann hvenær hann væri fæddur, þá svaraði Siggi með fæðingardegi og mánuði. Já og hvaða ár ertu fæddur, Siggi, spurði Grímur. Þá komu hik á Sigga, sem sagði síðan: „Það veit ég ekkert, hún veit það hún Sigrún“ (hún var systir Sigurjóns skipstjóra og fermingarsystir Sigga).

Ókey, við slumpum þig fertugan, sagði þá Grímur.

Rofið löndunarbann

Lítum í Morgunblaðið 15 október 1953: „GRIMSBY, 14. okt. — Þegar togarinn Ingólfur Arnarson frá Reykjavík sást í hafsauga og sigldi upp Humberfljót snemma í morgun, var mönnum ekki ljóst að hér var íslenskur togari á ferð. Fékk hann því viðlegupláss strax og hann kom í höfnina, án hinna minnstu tafa. Skipstjórinn Sigurjón Stefánsson stóð þá í brúnni á skipi sínu.

Á hafnarbakkanum stóðu fjölmargir blaðamenn en áhorfendur voru ekki margir. Dawson kaupsýslumaður fór þá þegar um borð í togarann í fylgd með Þórarni Olgeirssyni og fjármálaráðunauti sínum, Beevis. —

Er þeir höfðu ræðzt við í skipstjóraklefanum hálfa klukkustund, var togarinn dreginn þangað sem landað skyldi úr honum, en það er á einum besta stað í höfninni.

Á meðan þessu fór fram hélt skipshöfnin sig um borð í skipinu og áhorfendum á bryggjunni fjölgaði ekkert, hvorki kom til árekstra né óþæginda.

Skipstjórinn skýrði frá því, hvar togarinn hefði veitt þennan fisk en það var norð-vestur af Íslandi. Mótmælti hann þeirri staðhæfingu, að aflinn hefði verið veiddur innan fiskveiðitakmarkanna. Er nokkrum hluta aflans hafði verið landað í nótt, komu fulltrúar frá brezkum skipstjórum og athuguðu fiskinn til þess að ganga úr skugga um, hvort fiskurinn hefði verið veiddur fyrir innan fiskveiðitakmörkin. Að þeirri athugun lokinni, fullyrtu þeir, að vélbátar hefðu veitt fiskinn innan fiskveiðitakmarkanna og flutt hann um borð í Ingólf Arnarson. Því segja skipstjórnir, að fiskurinn sé veiddur á ólöglegan hátt og sending hans til Bretlands sé einnig ólögleg.

Tveir Hull-togarar voru í dag sendir til Grimsby, en hætt var við að senda hinn þriðja, þegar eigendurnir sáu fram á, að með öllu var vonlaust að seinka lönduninni úr Ingólfi.

Formaður Fiskkaupmannafélagsins í Grimsby, Graham Cann, lét það boð út ganga til fiskkaupmanna að kaupa ekki Dawsonfisk á morgun. Heldur hann því fram, að fiskkaupmenn verði að styðja togaraeigendur, sem „berjast fyrir gömlum réttindum sínum,“ eins og hann komst að orði.

Hélt sama fólkinu lengi

Þarna er sagt frá hinni frægu Dawson löndun í Grimsby, þar sem b/v Ingólfur Arnarson, undir stjórn Sigurjóns rauf löndunarbann í Bretlandi. Takið eftir, að bresku skipstjórnir héldu því fram að fiskurinn væri „bátafiskur“ (línufiskur), slík voru gæðin. En gæði afla, var aðalsmerki Sigurjóns skipstjóra.

Um þennan tús sagði Sigurjón í við-

tali: „Það var mikil leynd yfir þessari söluferð okkar, fáir vissu um hana hér heima, þangað til, við vorum búnir að selja. Við tókum þessu sem hverjum öðrum hlut, það var enginn kvíði í áhöfninni, hann var víst frekar hér á landi hjá ráðamönnum og aðstandendum okkar. Í stuttu máli sagt, þá fengum við prýðismóttökur í Bretlandi, og man ég ekki eftir neinu sérstöku í sambandi við þessa söluferð.“

Og síðar í öðru samtali: „Hverju þakkar þú þá góðu útkomu, sem var á útgerð Ingólfs Arnarsonar öll þau ár, sem þú varst með skipið?“

„Til þess að útgerð eins skips gangi vel, verður allt að haldast í hendur. Allir verða að vera samstilltir, bæði skipshöfn og útgerð. Þá er það mikið atriði að halda sama fólkinu í starfi um borð, engu að síður en hjá fyrirtækjum í landi. Grímur Jónsson var t.d. 1. stýrimaður mest allan tímann og er núna 1. stýrimaður á nýja Ingólfi. Hann hefur reyndar starfað hjá Bæjarútgerðinni frá stofnun. Þá voru aðeins 3 vélstjórar á skipinu frá því að það kom til landsins og yfirleitt alltaf sama vélarliðið. Þann tíma, sem ég var með skipið hafa aðeins 2 kokkar verið, annar var á skipinu frá því að ég byrjaði með það. Þá byrjaði bátsmaðurinn með mér í minni fyrstu ferð, hann er með mér enn þá.“

„Hvað fylltuð þið skipið á skemmstum tíma?“

„Einu sinni fylltum við það á 48 tímum við Nýfundnaland en það voru um 300 lestir. Nóg var að gera meðan á þessu stóð, en sigling á þessi mið er löng og höfðu menn því nóg fri þá.“

„Hvað voruð þið margir að jafnaði um borð?“

„Oftast vorum við 27, nema þegar saltað var, þá vorum við 40. Ekki voru til kojur handa öllum en þá var slegið upp bráðabirgðakojum í setustofunni, en það væri ekki hægt, að bjóða mönnum upp á það nú.“

„Á hvaða skipi varstu þegar Ingólfur Arnarson kom til landsins?“

„Þá var ég á Belgaum og það vildi svo til að ég var í landi, þegar Ingólfur kom. Að sjálfsögðu fór ég niður að höfn, til að virða þetta nýja og glæsilega skip fyrir mér. Ekki óraði mig fyrir því þá, að ég ætti eftir að verða skipstjóri á því og hvað þá jafn lengi og raun ber vitni. Ég hélt áfram á Belgum í nokkurn tíma eftir þetta, en á því skipi byrjaði ég 1941. Ég var hjá Aðalsteini Pálssyni og hans útgerð, allt þangað til ég fór á Ingólf.“

Fyrstur á markaðinn

Litum aftur í Morgunblaðið þann 28 nóvember 1956: „Flaggskip togaraflotans Ingólfur Arnarson, eign Bæjarútgerðar Reykjavíkur, kom á miðnætti í fyrrinótt til Grimsby með fyrsta ísfisksfarminn, eftir að samkomulag varð í löndunardeilu Breta og Íslendinga.

Það má með sanni segja að það hafi verið í fyllsta máta eðlilegt að fyrsti nýsköpunartogari Íslendinga, sem svo mjög hefur komið við sögu í löndunardeilunni, skyldi verða fyrstur með fisk á hinn nýopnaða fiskmarkað í Bretlandi.

Þegar Dawson hinn brezki ætlaði að brjóta á bak aftur vald breskra togaraútgerðarmanna og gerast innflytjandi á íslenskum fiski, þá var það togarinn Ingólfur Arnarson sem landaði til hans fyrsta fiskfarminum. Þá má og geta þess, að fyrir nokkrum árum, er seldir voru nokkrir togarafarmar af ísvörðum fiski til Frakklands og togarnir lönduðu afla sínum í Boulogne, þá var það Ingólfur Arnarson, sem þar landaði fyrsta fiskfarminum.

Þegar Ingólfur Arnarson kom til Grimsby í fyrrinótt var hann nokkuð á undan áætlun, en eigi að síður fór nokkur hluti farmsins á uppboðið þá um morguninn. Hefur togarinn verið með prýðis fisk, því hann fékk mjög hagstætt verð fyrir hann. Var landað úr skipinu 133 tonnum af fiski og seldist hann fyrir 8130 sterlingspund.

Enn er um 1/3 aflans í skipinu og mun

hann hafa verið seldur í morgun. Stóðu vonir til þess að Ingólfur Arnarson myndi geta sett sölumet á erlendum markaði með því að ekki var talið ósennilegt að hann myndi selja allan aflann fyrir alls um 12000-13000 pund. Það myndi verða hærri fisksala en togarnir hafa náð í V-Þýskalandi í haust og í vetur.

*

Þegar Ingólfur Arnarson kom til Grimsby í fyrrinótt voru þeir þar til þess að fagna honum, Jón Axel Pétursson framkvstj. Bæjarútgerðarinnar og Loftur Bjarnason útgerðarmaður og varaform. Félags íslenskra botnvörpuspkipaeigenda.

Skipstjóri á togaranum er Sigurjón Stefánsson.“

Sæmdur riddarakrossi

Takið eftir að þarna var hluti aflans seldur áður en landað var úr skipinu Þetta skeði oft hjá Sigurjóni. Bretarnir vissu, að hann kom ekki með nema góða vöru Í viðtali við Morgunblaðið þann 26 nóvember 1974 sagði Hannes Pálsson fyrsti skipstjórinn á Ingólfi þetta: „Gæfa Ingólfs Arnarsonar var Sigurjón Stefánsson, skipstjóri, sem var með skipið í 20 ár. Það er einhver hógværosti og beztu maður, sem ég hef kynnt um lífsdagana.“

Í janúar 1973 siglir svo Sigurjón nýjum og fullkomnum skuttogara b/v Bjarna Benediktssyni RE 210, til hafnar í Reykjavík og var skipstjóri á honum í eitt ár. Hinn 24 janúar 1974 siglir hann öðrum nýjum og fullkomnum togara fánum prýddum í Reykjavíkurhöfn, Ingólfi Arnarsyni. Sigurjón stýrði nýja Ingólfi til ársins 1977, að hann hætti sjómennsku eftir aldarfjórðungs skipstjórn.

Ekki sagði hann þó skilið við togarana, því að þetta sama ár, 1977, varð hann framkvæmdastjóri Togaraafgreiðslunnar hf. Þegar eftirlaunaaldri var náð vann hann við netagerð hjá Kristjáni Ó. Skagfjörð hf. um árabíl. Sigurjón var einn af stofnendum Oddfellow-reglunnar nr. 9, Þormóðs goða, fyrir 50 árum. Hann var í stjórn sjómannadagsráðs og í stjórn skipstjóra- og stýrimannafélagsins Ægis. Árið 1977 var Sigurjón sæmdur riddarakrossi hinnar íslensku fálkaorðu og árið 1983 var hann sæmdur heiðursmerki sjómannadagsins. Sigurjón lést 17 nóvember 2005.

Við ritun þessarar greinar hefur Sigurún, dóttir Sigurjóns, reynst mér ómetanleg hjálparhella. Og kann ég henni miklar þakkir fyrir.

LÖGMENN

JÓNAS & JÓNAS ÞÓR

Uppgjör bóta vegna vinnu- og umferðarslysa

Alhliða lögmennspjónusta

Jónas Haraldsson hrl. • Jónas Þór Jónasson hdl.

Stórhöfði 25 • 110 Reykjavík
Sími 562-9066 • Fax 575-9809

Ker Umbúðamiðlunar eru eingöngu ætluð undir matvæli.

 **Umbúðamiðlun ehf.**
Sími: 5556677





Togarasmíðar: 1907, 1947 og 1957

Hinn 17. febrúar 1947 lagði fyrsti íslenski nýsköpunartogarinn, Ingólfur Arnarson, að bryggju í Reykjavík. Síðan eru 70 ár. Gamla myndin er að þessu sinni helguð þessum einum merkasta atburði Íslandssögunnar. Myndin sýnir Ingólf Arnarson nýjan á Humberfljóti í febrúar 1947. Togarinn skartar íslenska fánanum í skut og hefur því ef til vill þegar verið afhentur nýjum eigendum. Ekki er búið að mála einkennisnúmerið, RE 201, á kinnung og aftanverða síðu skipsins. Í kjölfar Ingólfs komu nýsköpunartogararnir einn af öðrum. Alls voru afhentir 19 nýir togarar á árinu 1947 og náðu 18 þeirra til heimahafnar á því sama ári. Nítjándi togarinn lét úr höfn í Skotlandi á gamlársdag áleiðis heim.

Til umhugsunar

Sé horft til smíðatíma íslensku síðutogaranna á 20. öld mætti sem hægst skipta sögunni upp í þrjú tímabil þar sem talan sjö (7) kemur ávallt við upphafssögu. Skoðum dæmin lítillaga:

- 1 -

Nú í ár eru liðin 110 ár frá afhendingu fyrsta togarans sem smíðaður var sérstaklega fyrir Íslendinga. Sá var Jón forseti RE 108, smíðaður í Englandi, en „forsetinn“ kom fyrst til landsins í janúar árið 1907. Fleiri nýir togarar komu í kjölfarið en togarasmíðar fyrir landsmenn voru með mislögum hléum allt til ársins 1930. Þá gekk í garð 17 ára hlé á nýsmíði togara fyrir Íslendinga.

- 2 -

Nú í ár eru liðin 70 ár frá því fyrstu nýsköpunartogararnir voru afhentir eigendum sínum. Fyrstur í röðinni var, eins og áður segir, Ingólfur Arnarson RE 201, sem kom nýr til landsins í febrúar 1947. Nýsköpunartogarar voru síðan afhentir hver af öðrum – allt nýsmíði – til vors 1952.

Þegar svokallaðri „nýsköpun“ lauk varð sex ára hlé á frekari togarasmíði í Englandi fyrir Íslendinga eða til ársins 1958 að afhentur var síðasti síðutogarinn sem smíðaður var fyrir Íslendinga þar í landi. Kom togarinn í stað nýsköpunartogara með sama nafni sem fórst hér við land undir lok árs 1956.

- 3 -

Nú í ár eru liðin 60 ár frá komu fyrsta togarans sem smíðaður var fyrir Íslendinga í Vestur-Pýskalandi eftir lok síðari heims-

styrjaldar. Togarinn, Gerpir NK 106, kom til landsins í janúar 1957. Vestur-Pjóðverjar smíðuðu og afhentu alls 7 síðutogara fyrir íslenska útgerðaraðila á árunum 1957-60. Urðu þeir jafnframt síðustu síðutogararnir sem hingað voru keyptir nýsmíðaðir. Fyrstu tveir togararnir frá Vestur-Pýskalandi komu í stað tveggja nýsköpunartogara sem strönduðu hér við land og eyðilögðust fyrri hluta árs 1955.

Nýtt skip!



Engey RE 91

Engey í höfn á Akranesi. Það eru mikil viðbrigði fyrir mann að koma yfir á þetta nýja skip, segir Friðleifur Einarsson. Hann var aður með Ásbjörn RE sem er mun minna skip, 652 brúttótonn á móti 1.827 tonnum Engeyjar sem er líka fjórum metrum breiðari en Ásbjörn og eftir því rúmgóð. Brúin er stór og mikil, og eldhús, borðsalur og setustofa eru sannarlega glæsilegar vistarverur. Í vélarrúmi er öflug aðalvél af gerðinni MAN 6L27/38, útbúin sérstökum mengunarvarnabúnaði. Fimmtán manns verða í áhöfn. Mynd: Jón Kr. Friðgeirsson

Það snjóaði af fitonskrafti í Tyrklandi í upphafi árs sem tafði fyrir sjó Íslendingum sem þar voru staddir að ná í nýtt skip sem Tyrkirnir sjósettu í öndverðum mars í fyrra. Töfin varð þó ekki ýkja löng og þegar tekin hafði verið olía fyrir heimsiglinguna – og kannski rúmlega það því að olíutankar hins nýja skips eru gríðarstórir og geta hæglega geymt eldsneyti er duga í fjóra venjulega túra – voru land-

Engey er smíðuð í tyrknesku skipasmiðastöðinni Çeliktrans Deniz Insaat Ltd. Sti. sem er að finna Evrópumegin við Bosporussund. Skipið er 1.827 brúttótonn að stærð. Lengd 54,75 metrar og breidd 13,5 metrar. Spilkerfi Engeyjar er frá Naust Marine. Alfreð Tulinius skipatæknifræðingur hjá Nautic ehf hannaði skipið.

festar leystar og stefnan tekin út Bosporussund, Marmarahaf og Dardanella-sund, inn á himinblátt Miðjarðarhafið og þaðan um Gíbraltarsund út á úfið Atlantshaf. Fram undan var um það bil 3.900 sjómílna sigling.

Það blés hressilega á móti okkur á Miðjarðarhafinu, segir skipstjórinn Friðleifur Einarsson, en í gegnum Gíbraltarsundið var lensað.

Fyrir stafni var Atlantshaf – og bræla, geri ég ráð fyrir, sagði Friðleifur þá staddur í gríðar mikilli skipaumferð út af Gíbraltarhöfða. Hann vissi sem var að til þess þurfti einstaka bjartsýni að gera ráð fyrir góðu veðri í heila viku samfleytt á norðanverðu Atlantshafinu í janúar.

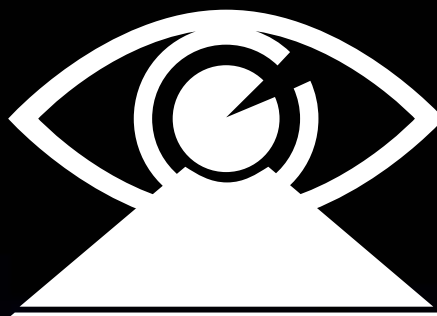
Og það stóð heima. Kuldasteytingur setti svip á seinustu vikuna í hafi en vindurinn stóð aftur undir skipið sem var á lensinu síðustu dagana heim. Friðleifur skipstjóri greip þá tækifærið að láta reyna á einkennilegt skipsnefið og sneri skipinu einn daginn upp í vindinn. Og niðurstaðan gladdi skipverjana sjö. Hin einkennilega hönnun á stefninu náði fullkomlega takmarki sínu, Engey klauf ölduna framúrskarandi vel.

Hinn 25. janúar síðastliðinn lagðist hið nýja skip Granda, Engey RE 91, að bryggju í Reykjavíkurhöfn. Þar stóð skipið þó ekki lengi við en var siglt til Akraness þar sem snillingar fyrirtækjanna Skagans og 3X Technology glíma við að setja allan vinnslubúnað á millidekk og í lest.



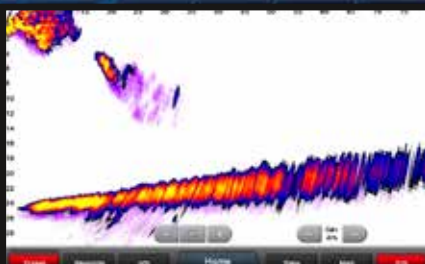
Grandi gerir út fjóra ísfisktogara sem sjá botnfiskvinnslum fyrirtækisins fyrir hráefni að móða úr, aðallega karfa, ufsa og þorsk. Engey RE er ísfisktogari.

Mynd: Hilmar Snorrason

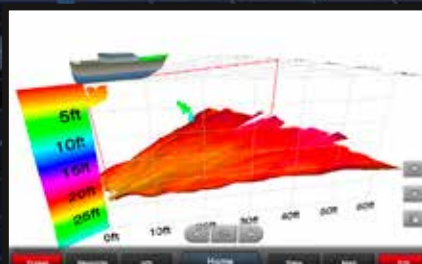


PANOPTIX™
ALL-SEEING SONAR

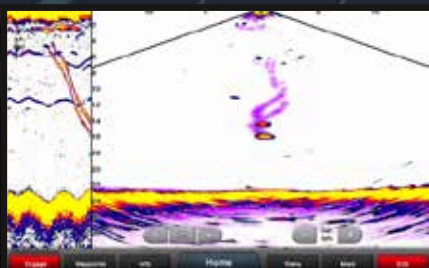
LiveVü Forward



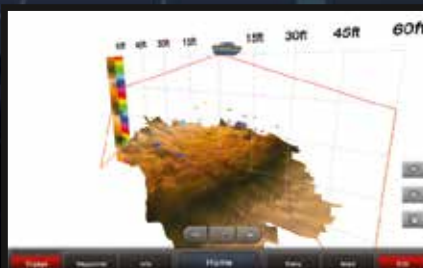
RealVü 3D Forward



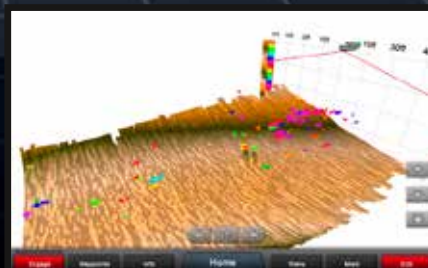
LiveVü Down



RealVü 3D Down



RealVü 3D Historical



Þarftu að sjá til að trúa ?

Þá er Panoptix sónarinn frá Garmin lausnir fyrir þig því þú sérð hvað leynist undir vatnsyfirborðinu í rauntíma hvort sem það er framundan eða beint undir bátnum. Þú sérð fiskitorfuna nálgast, þú sérð veiðarfærin og hvernig fiskurinn hagar sér við veiðarfærin. Ef þú ert að vinna með kafara þá getur þú fylgst með honum undir bátnum. Það sem gerist neðansjávar getur þú séð í hefðbundinni sönarmynd eða í þrívíddarlíkani og þar sem sónarinn er stöðugt að skanna þá sýnir hann þér lifandi mynd þótt þú sért á reki.

Til að skilja hversu flott þetta er þá þarftu að sjá það, því þú þarft að sjá til að trúa.

Vertu velkomin/n í Garminbúðina og kynntu þér Panoptix sónarinn frá Garmin.

Nýtt skip!

Þrír Kaldbakur.
Einn nýr, annar eldri
og fjallið Kaldbakur í baksýn.



Kaldbakur EA 1

Fyrsti Kaldbakur var 654 brúttólest-ir og kom fyrst að bryggju á Akureyri 17. maí 1947. Annar Kaldbakur – heitir nú Sölbakur – og er 941 brúttólest en hann kom til ÚA árið 1974.

Og er þá komið að Kaldbak hinum þriðja sem sjósettur var á Marmarahafi í júlíbyrjun í fyrra og mælist rúm 2000 tonn. Tyrkneska skipasmíðastöðin Cemre í Yalova annaðist smíðina.

Nýi Kaldbakur er 62 metra langur og 13,5 metrar á breidd, hannaður af Verk-

fræðistofunni Skipatækni og Bárði Hafsteinssyni, um rafmagns hönnun sáu Raf og Tækni og Jóhann G. Hauksson. Auk framantaldra lögðu einnig starfsmenn Samherja hönd á plóg við hönnun skipsins og ýmsir sérfræðingar sem sjá um að þjónusta flota Samherja.

Kaldbakur EA 1 er eign Útgerðarfélags Akureyringa, dótturfyrirtækis Samherja. Kristján Vilhelmsson, útgerðarstjóri Samherja, fer ekki dult með ánægju sína yfir hinu nýja skip.

Það er í hvívetna vel til fiskveiða fall-

ið, tæknilega fullkomið, rúmgott og fer vel með áhöfnina, segir hann. Áhersla var lögð á hagkvæma orkunýtingu, skrófan er tiltölulega stór og gott sjóstreymi að henni. Skrokklagið er sannarlega nýstárlegt. Stefnið brýtur ekki ölduna heldur tekur hana upp á nefið sem sparar orku og eykur á sjóhæfni skipsins.

Kaldbakur kom til hafnar á Akureyri 4. mars síðastliðinn og þar var okkar góðkunni Þorgeir Baldursson mættur á kajann og tók þessar myndir fyrir Víkinginn.



Svo var hringurinn tekinn á Pollinum. Eins og sjá má er mikill stærðarmunur á skipunum.



Sigtryggur Gíslason (til vinstri) og Angantýr Arnar Arnason eru kallarnir í brúnni. Í áhöfn verða á bilinu 13 til 15 manns og fer eftir veiðimarkmiðum hverju sinni.



Þorsteinn Már Baldvinsson, forstjóri Samherja, tók á móti landfestum hins nýja tsfisktogara ÚA.



Kristján Vilhelmsson og frú, Kolbrún Ingólfsdóttir. Kristján segir Kaldbak hafa reynst vel þegar skipið á heimleiðinni lenti í brælu á Biskajaflóa og svo aftur við Írlandsstrendur.



Það mun ekki væsa um skipstjórnarmenn í brú Kaldbaks

Suðurland

Íslenskir flóabátar

V. grein

I.

Á fyrri tíð voru samgöngur á landi óviða á Íslandi erfiðari en á Suðurlandi og þörfin fyrir vöru- og fólksflutninga á sjó að sama skapi hvergi meiri. Aðeins einn verslunarstaður – Eyrarbakki – var á gjörvallri strandlengjunni vestan frá ósum Ölfusár og austur í Örfæfi og þjónaði hann bændum í fjórum sýslum, Árness- og Rangárvallasýslum, Austur- og Vestur-Skaftafellssýslum. Bændur á öllu þessu gríðarstóra landflæmi áttu verslunarsókn til Eyrarbakka og gefur augaleið að fyrir þá sem fjærst bjuggu var kaupstaðarferð einu sinni á ári mikið fyrirtæki. Austan úr Örfæfum og vestur á Eyrarbakka voru margar og torfærar dagleiðir yfir eyðisanda og óbrúuð stórfjót. Ferðin í kaupstaðinn tók í besta falli tvær til þrjár vikur en oftast mun lengri tíma og hana varð að fara um hábjargræðistímann þegar bændur máttu sem minnstan tíma missa frá bústörfum. Þá kom það einnig fyrir að ófært væri með öllu yfir sandana á þeim tíma árs sem helst var nýttur til kaupstaðarferða, og jafnvel mikinn hluta ársins.

Allt átti þetta sinn þátt í því að þegar kom fram um og yfir miðja nítjándu öld, folki fjölgaði að mun og framleiðsla á verslunarvöru jókst, urðu æ fleiri til að benda á þörfina á reglulegum vöru- og fólksflutningum á sjó við suðurströndina, og með tengingu til Vestmannaeyja þegar og ef það hentaði. Hér var hins vegar hægara um að tala en úr að leysa. Gjörvöll suðurströndin, vestan frá Reykjanesi og austur í Hornafjörð, má heita samfelld hafnleysa. Á seglskipaöld var þar hvergi höfn sem kaupskip gátu notað og jafnvel á sjálfum verslunarstaðnum Eyrarbakka gátu skip varla talist í tryggri legu nema í bestu sumarveðrum. Með tilkomu gufuskipa og -báta á ofanverðri nítjándu

öld opnuðust hins vegar nýir möguleikar. Þá skipti miklu að nýir menn voru teknir við rekstri Eyrarbyggðaverslunar og voru um flest framsýnni, framfarasinnaðri og meira stórhuga en fyrri eigendur og verslunarstjórar.

II.

Árið 1868 var J.R.B. Lefolii orðinn eigandi Eyrarbyggðaverslunar. Hér á landi var fyrirtæki hans tíðast kallað „Lefoliiverslun“ en í Danmörku nefndist það J.R.B. Lefolii Íslandsk Købmandsfirma. „Gamli Lefolii“, eins og Sunnlendingar nefndu hann stundum, rak fyrirtækið til dauðadags árið 1898 en þá tók sonur hans, J.A. Lefolii við og rak verslunina til 1910 er hann seldi hana íslenskum aðilum.

Lefoliifeðgar voru hagsýnir kaupmenn og erfiðar samgöngur og fyrirhöfn viðskiptamanna við að koma vörum úr og í kaupstað var þeim ekki síður þyrnir í augum en bændum. Skipti þá ekki minnstu að þegar kom fram um 1880 jók verslunin mjög fiskkaup í Grindavík og saltfiskverkun í Þorlákshöfn. Þá jókst flutningaþörfin til mikilla muna og óhjákvæmilegt varð að hefja útgerð gufuknúinna flutningabáta.

Hinn fyrsti þessara báta nefndist *Skjöldur* og hóf ferðir um miðjan 9. áratug nítjándu aldar, sennilega 1884. Árið 1889 var annar bátur tekinn í notkun í stað *Skjaldar*. Hann nefndist *Den Lille* sem getur bent til þess að hann hafi verið öllu minni en fyrirrennarinn. Ber þó að taka fram að höfundur þessara lína hefur engar heimildir fundið um stærð þessara tveggja báta. Um 1895 kom nýr bátur í stað *Den Lille*. Hann nefndist *Oddur* og var tíðum nefndur *Bakka-Oddur* í öðrum byggðarlögum. *Oddur* var um það bil 40 smálestir að stærð og gekk að sögn um sex mílur á vöku. Hann varð tvímælalaust frægastur allra „strandferðabáta“ Lefoliiverslunar og sagan segir að folki hafi þótt ævintýri og upphéð að því að ferðast með honum. Til marks um það má ef til vill hafa eftirfarandi vísu eftir Jón Þórðarson Fljótshlíðarskáld en hann var um skeið við sjóróðra í Grindavík.

Gufubátnum Oddi á
Ég mun héðan flakka,
Þegar kæri knörrinn sá
Kemur frá Eyrarbakka.

Örlög *Odds* urðu þau að hann strandaði í Grindavík árið 1904. Af þeim atburði hefur varðveist frásögn Sæmundar Tómassonar frá Járngerðarstöðum sem birtist í *Sjómannablaðinu* *Vikingi* árið 1972:

„Það mátti með sanni segja, að *Oddur* var happafleyta allt til þess síðasta. Hann var þá um haust á leið inn í Hafnarfjörð,



Ölfusárbrú var mikið mannvirki. Síðla sumars 1890 var brúarefninu skipað upp á Eyrarbakka. Tryggvi Gunnarsson stjórnaði brúarsmiðinni. Í september árið eftir var brúin vígð við mikinn fögnuð.

Mynd: Frederick W.W. Howell, Cornell University Library



Hafnarfjörður um 1900. Þar geymdi Lefolii „strandferðabáta“ sína yfir vetrartímann.

Mynd: Frederick W.W. Howell, Cornell University Library

þar sem hann var á vetrum. Í þetta skifti var erindið lítið til Grindavíkur, var víst eitthvað af varningi, sem þótti rétt að senda þá um haustið. Veður var gott þegar báturinn kom, en þegar hann var nýlagstur gerði suðaustan rok og svo vandan sjó að báðar akkeriskeðjurnar slitnuðu. Var þá ekki að sökum að spyrja. Odd rak á land. En svo happalega vildi til, að hann komst yfir alla fjöru og lenti uppí kampi lítið brotinn og allir mennirnir komust í land óhraktir. En svo fór, að sjórinn braut hann að nokkru. Var hann svo rifinn og fluttur um borð í þýzka skonnortu, sem „Minna“ hét, sem var að taka annað brotajárn til útflutnings. En nú tókst svo illa til, að nokkru eftir að Oddur var allur kominn þar í lest sem brotajárn, að aftur gerði versta veður. Þá sleit „Minnu“ upp og rak hana á land, einmitt í lendingunni í Járngerðarstaðahverfi. Varð þá Oddur strand í annað sinn. Og enn var hann fluttur út, ásamt því skipi, sem áður hafði hann í lest sinni. Svo að ekki verður annað sagt en að orlög Bakka-Odds hafði orðið allsöguleg áður en lauk.“

Eftir Odd kom gufubátur sem nefndist *Njáll*. Hann var í

förum á vegum Lefoliiverslunar í eitt ár en strandaði á Eyrarbakka árið 1906 og eyðilagðist. Þá kom vélbátur sem hét *Hjálp-arinn* og var í notkun næstu ár.

III.

Bátarnir sem hér hafa verið taldir voru tíðum nefndir „strandferðabátar“ í daglegu tali en útgerð þeirra var með nokkuð öðrum hætti en útgerð í Faxaflóa, við Ísafjarðardjúp og á Norðurlandi. Þeir voru fyrst og fremst í flutningum fyrir Lefoliiverslun og voru einnig notaðir sem eins konar dráttarbátar til að aðstoða kaupskip inn og út af legunni á Eyrarbakka. Þeir fluttu vörur og farþega til hafna og staða allt frá Reykjavík og Hafnarfirði austur í Vík í Mýrdal og flest árin fóru þeir stöku áætlunarferðir á vegum sýslunefnda og þá allt austur í Örfæfi. Voru þær jafnan auglýstar í blöðum.

„Strandferðabátar“ Lefoliis voru einungis notaðir á sumrin. Á vetrum var hvergi öruggt legupláss eða lendingarskilyrði fyrir þá við suðurströndina og í lok kauptíðar, í lok ágúst eða í septem-



Kannski voru fyrstu strandferðabátar Sunnlendinga eitthvað líkir þeim sem myndin sýnir.

ber, var þeim siglt til Hafnarfjarðar þar sem þeir lágu til næsta vors. Skipverjar á bátunum voru bæði íslenskir og danskir. Danskur maður sem Theilland Hansen hét var skipstjóri á Oddi, Bjarni Eliasson stýrði *Den Lille* og Jón Sigurðsson í Túni *Hjálparanum*. Ekki er vitað hverjir voru skipstjórar á Skildi og Njáli.

IV.

Fáum sögum fer af útgerð „strandferða-báta“ við Suðurland fyrstu árin eftir að Lefolli yngri seldi Eyrarbyggðavæslun árið 1910. Þörfin á slíkum ferðum var þó engu minni en áður og árið 1917 var stofnað hlutafélag um strandsiglingar við Suðurland. Það nefndist Skaftfellingur hf. og hafði aðsetur í Reykjavík.

Forráðamenn Skaftfellingis hf. réðust þegar á fyrsta starfsári félagsins í að láta smíða 60 brúttótonna skip í Troense í Danmörku og réðu til þess færeyskan skipasmið. Skipið hlaut nafnið *Skaftfellingur* og kom til landsins vorið 1918. Það hóf þá þegar áætlunarsiglingar á milli Reykjavíkur og Örnefa (Ingólfshöfða) sem það hélt áfram næstu átján árin. Í öllum ferðum var höfð viðkoma á Eyrarbakka, í Vík, Vestmannaeyjum og Skaftárósi og víðar ef þurfa þótti og veður leyfði.

Skaftfellingur, sem fólk í Skaftafells-



FRÍÐRIK A.
JÓNSSON ehf.

Fagleg ráðgjöf, sala og þjónusta.
Siglinga, fiskileitar og rafeindatæki.

SIMRAD



VINGTOR
STENTOFON

by ZENITEL GROUP

Óskum eigendum og áhöfn á Kaldbaki EA 1
til hamingju með nýtt og glæsilegt skip.



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

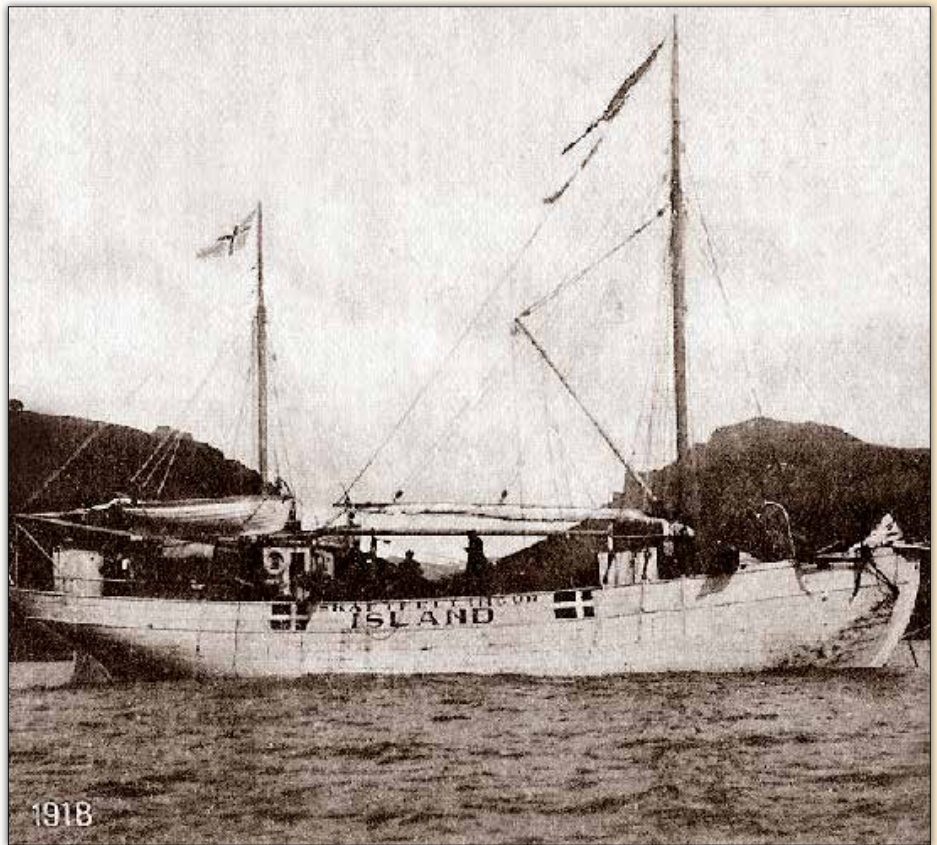
Simrad sjálfstýring.
Simrad gýróáttaviti.
Vingtor neyðar- og símkerfi.

sýslum nefndi tíðum aðeins „bátinn“ í daglegu tali, flutti póst, vörur og farþega. Útgerðin mæltist vel fyrir á Suðurlandi og sagt var að Finnbogi Finnbogason skipstjóri, sem stýrði skipinu lengst af hafi nánast verið orðinn þjóðsagnapersóna í mörgum sunnlenskum sveitum. Í Skaftafellssýslum gekk hann að sögn undir nafninu „Boge“.

Pegar kom fram um miðjan 4. áratug tuttugustu aldar voru samgöngur á landi orðnar mun betri á Suðurlandi en áður var og þá minnkaði þörfin á strandsiglingum við suðurströndina.

Af þeim sökum var *Skaftfellingur* seldur Helga Benediktssyni kaupmanni og útgerðarmanni í Vestmannaeyjum árið 1936. Hann gerði skipið út til vöruflutninga og fiskveiða. Á stríðsárunum var *Skaftfellingur* mikið í ísfisksflutningum til Englands og dreif þá margt á daga skipsins sem ekki verður rakið hér.

Eftir stríðið hóf hann aftur strandsiglingar og þá á vegum Skipaútgerðar ríkisins. *Skaftfellingur* var tekinn af skipaskrá árið 1975.



Skaftfellingur VE 33 í maí 1918, þá nýlega kominn til landsins. Siglingin að utan tók 17 daga og var ekki hættulaus enda háðu þjóðir heims stríð um þær mundir. Rétt er að geta þess að *Skaftfellingur* fékk ekki þetta skráningarnúmer fyrr en 1948. Í þrjá áratugi á undan bar skipið ekkert slíkt númer.

Mynd: heimaslod.is

 **MARÁS**

Óskum áhöfn og útgerð Kaldbaks EA til hamingju með nýtt og glæsilegt skip.

YANMAR

 **REINTJES**
POWER TRAIN SOLUTIONS

 **SCANTROL**
CATCHING TECHNOLOGY

 **Nor Sap**



- ☑ YANMAR aðalvél
- ☑ YANMAR hjálparvél

- ☑ REINTJES niðurfærslugír
- ☑ BERG skiptiskrúfa

- ☑ SCANTROL autotroll
- ☑ NORSAP skipstjórastólar

Marás ehf.
Miðhrauni 13 - 210 Garðabæ
Sími: 555 6444 - Fax: 565 7230
www.maras.is - maras@maras.is

**Fagleg ráðgjöf, sala og þjónusta
Þjóðum aðeins viðurkenndan búnað**

Hilmar Snorrason skipstjóri

Ljósmyndakeppni sjómanna á Norðurlöndum



Ljósmyndakeppni sjómanna á Norðurlöndum fór að þessu sinni fram í Turku í Finnlandi 10. febrúar síðastliðinn. Eins og undanfarin ár mættu 15 íslenskar myndir sjómanna jafnmörgum myndum frá hverju hinna Norðurlandanna í harðri keppni sem fram fór í Sjöminjasafninu í Turku (Forum Marinum). Dómarar keppninnar að þessu sinni voru Hanna Weselius, lektor í ljósmyndun í Aalto háskólanum og Maija Jorv lektor við Sjöminjasafnið í Turku en sú er venjan að dómarar koma ávallt frá því landi sem hýsir keppnina hverju sinni. Dómararnir völdu fimm vinningsmyndir og gáfu síðar tveimur myndum heiðurstilnefningu. Norðmenn sópuðu að sér verðlaunum að þessu sinni, hrepptu fyrsta, þriðja og fjórða sæti. Hinar vinningsmyndirnar komu í hlut sama sjómanns frá Svíþjóð.

Í fyrsta sæti varð ljósmynd norska skipstjórans Vidar Strønstad á kranaskipinu Geoholm. Ummæli dómara um myndina voru eftirfarandi: Falleg mynd af „Sjóræningja Austursjávar“ skarfinum. Þessi kröftuga og tímalausa ljósmynd skapar bæði ljós og skugga í góðu jafnvægi þar sem fuglinn verður táknað mynd. Myndin höfðar til ímyndunarafis áhorfandans og hann spyr, hvar og hvenær var myndin tekin? Það er dularfulla ráðgátan.“

Að launum fær Vidar ljósmyndavörur að verðmæti 5.000 DKR sem Ulykkessforsikringsforbúndet for Dansk Søfart gaf.

Í öðru sæti varð ljósmynd sænska matsveinsins Jörgen Språng á tankskipinu Bit Okland. Nafn Jörgens er vel þekkt í

keppninni enda hefur hann oft áður unnið til verðlauna. Ummæli dómara um myndina voru eftirfarandi: „Öflug og áhrifamikil svart/hvít mynd. Vatnsgusurnar nást vel með hjálpi leifturljóssins og er þar fyrir að þakka hugrekki ljósmyndarans að fara svo nálægt viðfangsefninu. Ekki voru margar portrett myndir í úrslitum en þessi stóð upp úr.“

Að launum fær Jörgen ljósmyndavörur að verðmæti 5.000 NOK sem Sjøfartsdirektoratet í Noregi (Siglingastofnun) gaf.

Í þriðja sæti varð mynd norska siglingafræðingsins og þýrlustjórands Håkon Kjølmoen sem er á norska varðskipinu KV Svalbard. Ummæli um mynd hans voru eftirfarandi: „Vel samsett ljósmynd af varðskipi í hafis. Snjórin og hafisinn í forgrunni, himininn og skipið sem endurspeglast í sjónum setur skipið í náttúrulegt samhengi.“

Að launum fær Håkon ljósmyndavörur að verðmæti 5.000 SEK sem gefið var af Sjøfartstidningen.

Í fjórða sæti varð norski skipstjórinn Bjarne Hovland á þjónustaskipinu KL Sandefjord. Ummæli um myndina eru eftirfarandi: „Áhrifarík mynd af daglegum störfum sjómanns. Logarnir, neistarnir og himininn endurspeglast vel í pollum á þilfarinu og mynda góða heild og sameinar þættina vel.“

Að launum hlýtur Bjarne ljósmyndavörur fyrir andvirði 450 evra sem Sildarvinnslan hf í Neskaupstað gaf til keppninnar. Færir Sjömannablaðið Víkingur þeim Sildarvinnslumönnum miklar þakkir fyrir.

Í fimmta sæti varð önnur mynd frá Jörgen Språng. Dómararnir sögðu eftirfarandi um þá mynd: „Þessi svart/hvíta ljósmynd dregur sterkt og fallega fram mynstrið í fatnaði og höndum. Ljosið dregur fram hendurnar frá dökku hlutum og áhorfandinn verður forvitinn um sögu einstaklingsins.“ Fyrir þá mynd fékk Jörgen ljósmyndavörur fyrir 300 evrur sem finnska útgerðin Finnlines gaf.

Heiðurstilnefningar fengu síðan tvær myndir eins og áður sagði. Fyrri myndin var tekin af Vidar Strønstad skipstjóra á Geoholm sem einnig vann fyrstu verðlaun keppninnar. Um myndina sögðu dómararnir að hún gæfi sterka tilfinningu fyrir vinnunni. Myndin væri í góðu jafnvægi og minnir á fræga mynd af byggingaverkamönnum borðandi morgunmat við byggingu Empire State byggingarinnar í New York.

Seinni heiðurstilnefningin kom í hlut Mariku West frá Finnlandi. Um mynd hennar sögðu dómararnir að grátónarnir kæmu vel fram í klassískum ramma. Viðfangsefnið minnir á hefðbundnar myndir af vinnu.

Eins og sjá má á þessum myndum áttu svart/hvítar myndir hug dómara að þessu sinni en sjaldan hafa eins margar slíkar náð athygli dómara Norðurlandakeppninnar. Þótt íslenskar myndir kæmust ekki á verðlaunapall að þessu sinni þá sitja bæði Finnar og Danir á sama stað og við. Því er um að gera fyrir ykkur sjómenn að hefjast þegar handa við að safna myndum til að senda í næstu keppni blaðsins og stefna á stóran vinninginn að ári í Noregi.



Alhliða umbúðalausnir, salt og íbætiefni fyrir sjávarútveg

Saltkaup hf. • Cuxhavengata 1 • 220 Hafnarfjörður
Sími: 560 4300 • www.saltkaup.is





1. sæti, Vidar Strønstad.



2. sæti, Jörgen Språng.



3. sæti, Håkon Kjøllmoen.



4. sæti, Bjarne Hovland.



5. sæti, Jörgen Språng. Við geymum okkur til næsta tölublaðs að birta myndirnar tvær sem hrepptu heiðursveðlaun Norðurlandakeppninnar.



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



Háprýstistöðvar og dælur

Öflugir vinnupjarkar

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



Síldarvinnsalan hf.

A 6. áratugi síðustu aldar gerði hin hvíkynda síld sér æ dælla við Austfirðinga en sniðgekk Norðurland þar sem síldarbræðslurnar fengu ekki í sig á meðan löndunarbiðin gat orðið jafnvel fimm dagar á Seyðisfirði. Við þetta varð ekki unað og hinn 11. desember 1957 var Síldarvinnsalan hf. stofnuð í Neskaupstað, gagngert til að koma á fót síldarbræðslu í bænum. Árið eftir voru keyptar vélar úr síldarverksmiðju á Dagverðareyri í Eyjafirði og bræðslan hófst.

Síðan þetta var hefur mikið vatn runnið til sjávar og er óhætt að fullyrða að Síldarvinnsalan er á öndverðri 21. öld

eitt öflugasta sjávarútvegsfyrirtæki landsins. Starfsmenn eru hátt á þriðja hundrað og gengur svo vel undan þeim að ekkert íslenskt fyrirtæki hefur tærnar þar sem þeir hælana í framleiðslu fiskimjols og lýsis. Það kemur því ekki á óvart að í Neskaupstað er að finna stærstu frystigeymslur á landinu – þær rúma samtals 20.000 tonn – þar er líka ísverksmiðja, fullkomið fiskiðjuver og fiskimjols- og lýsisverksmiðja. Allt þetta er á snærum Síldarvinnsalunni sem hefur á undanförunum árum og áratugum rennt styrkum stóðum undir reksturinn og ekki öllum í Neskaupstað.

Ekki má heldur gleyma að minnst á stjórnarfundinn örlagaríka í desember

1963 en þá var ákveðið að Síldarvinnsalan réðist einnig í útgerð. Tveimur árum síðar bættust Barði NK 120 og Bjartur NK 121 í íslenska flotann, bæði flunkuný, smíðuð í Austur-Þýskalandi fyrir Síldarvinnsluna. Í dag eru í flota fyrirtækisins þrjú uppsjávarskip, einn frystitogari, einn ísfísktogari – öll þessi eru gerð út frá Neskaupstað – og tveir ísfísktogarar gerðir út frá Vestmannaeyjum.

Það er því með töluverðu stolti og þakklæti að við kynnum Síldarvinnsluna til sögunnar sem hinn íslenska bakhjarl Ljósmyndakeppni sjómanna á Norðurlöndum.

Mannskaðinn mikli í Önundarfirði 1812



Málverkið er málað í minningu forföður míns (langa, langa, langa afa míns), Ásgeirs Jónssonar, prests og prófests í Holti í Önundarfirði.

Pann 6. maí 1812 reru til fiskjar 12 skip úr Önundarfirði. Eftir hádegi á þessum degi skall á grenjandi stórhrið með ofsaroki og áður en varði var komið foráttubrim, svo að skip lágu þegar undir áföllum. Átta skip fórust en fjögur náðu landi, nánar tiltekið í Arnarfirði. Alls fórust 52 sjómenn og 18 konur urðu ekkjur eftir slysfarir þessar.

Ég læt fylgja hér útdrátt úr bókinni, „Frá ystu nesjum“, eftir Gils Guðmundsson:

„Til marks um það hve hart frostið var er sagt frá því, að þegar Ásgeir prófastur kom úr hrakningum var hann eitt klakastykki frá hvirfli til ilja. En þar sem maðurinn var vel hærður og vel skeggjaður, hafði allt orðið samfrosti, hárið og skeggið, svo að það var einn svekkklumpur, heldur þykkur. Er sagt að sveillhetta þessi hafi verið þrjár stundir að þiðna.“

VHF talstöðvar

FM-8900

FM-4721

R0-6800

NÝ HEIMASÍÐA
BRIMRÚN.IS

Brimrún
FURUNO



Ragnar Hólm

Glöggir lesendur sjá að hér er allt teppalagt af boltableikjum.

Sjöbleikjan á heimsenda

1. Facebook

Skömmu fyrir síðustu jól varð ég var við að ónefnd kona tók þátt í leik á Facebook þar sem í aðalverðlaun voru flugmiðar fyrir tvo til Grænlands. Ég varð var við þetta vegna þess að hún hét á mig, af öllum mönnum, miðunum tveimur og merkti mig með nafni í færslu sem allir gátu lesið. „Ragnar Hólm fær miðana ef ég vinn!“ Og auðvitað vann hún.

Ég hugsaði mig um í nokkra daga áður en ég hafði samband við konuna. Ég sagði henni að það væri ekkert guðlast þótt hún hirti bara miðana og byði manningnum sínum til Grænlands. Það kæmi engin elding í hausinn á henni og reiði guðanna vofði ekki yfir. Hún skyldi

eiga miðana sjálf þótt hún hefði heitið á mig. Hún tók það ekki í mál.

„Þú ert að fara til Grænlands, kúturinn minn,“ sagði hún ákveðin.

Og ég fann að henni varð ekki haggð.

2. Á hjara veraldar?

Ég hringdi umsvifalaust í Birki vin minn og sagði honum að nú hefði aldeilis hlaupið á snærið hjá okkur félögunum, ókeypis ferð til Grænlands í gösenland sjöbleikjunnar! Birkir slær aldrei hendi við góðu ævintýri og byrjaði strax að fabúlura um það hvert á Grænland við færum, hvað við yrðum lengi, hvað við þyrftum að taka með okkur og svo framvegis.

Við máttum ráða til hvaða áfangastaðar Flugfélags Íslands á Grænlandi við flygjum en á gjafabréfinu sem konan hafði sent mér var þó tekið fram að flugvallarskattar væru ekki innifaldir. „Þeir eru varla svo háir,“ sagði Birkir. „Svo þurfum við bara að kaupa okkur eitthvað að éta og málið er dautt.“

Hann stakk upp á því að við færum til Kulusuk, eyjarinnar við austurströnd Grænlands, gerðum út þaðan og leigðum einhverja gamla skippera til að sigla með okkur í dagsferðir á bestu veiðistaðina. Ég leitaði að Kulusuk á netinu með símann á öxlinni og sá að þar var varla annað en flugbraut í skjóli fjalls og fáeinir mislitir húskofar á fjörukambi sem bar við grænt haf alsett ísjökum. Það fór um mig hrollur.

„Það er ekkert í Kulusuk,“ sagði ég. „Væri ekki gáfulegra að fara til höfuðstaðarins Nuuk? Við þurfum gott hótél til að geta hvílt okkur á kvöldin, fengið eitthvað gott í gogginn, valið á milli veitingastaða og kíkt aðeins á barinn.“

„Nei, þá getum við nú alveg eins farið til Köben,“ sagði Birkir ákveðinn í símann.

Þá rámaði mig í það að gamall kunningi hafði fyrir mörgum árum farið á einhvern stað á Grænlandi sem kallaður var Paradisardalurinn, mokveitt sjóbleikju og komið skælbrosandi heim. Hann tönnaðist síðan á því heilt ár á eftir að Paradisardalurinn bæri nafn með rentu, væri algjör Paradís á hjara veraldar. Áður en ég viss af var ég búinn að glopra þessu út úr mér í símann og Birkir greip það á lofti. „Slegið! Paradisardalur var það, heillin,“ sönglaði hann, kvaddi og bauð góða nótt.

3. Að skjóta brjálaðar tófur

Daginn eftir reyndi ég að finna Paradisardalinn á korti án árangurs. Það var því líkast að sagan um þennan dásamlega dal væri uppspuni frá rötum. Loks fann ég heitið í færslu sem bar mig á tor-kennilega heimasíðu og þar sýndist mér að líklega hétu dalurinn Qinnua eða Kangiusap Qinnua á grænlensku og þarna voru lengdar- og breiddargráðurnar gefnar upp, 60.2739 norður og 44.5307 vestur.

Björninn var þó síður en svo unninn því þegar ég setti þessar breiddargráður inn í Google Earth forritið þá endaði ég í grænlenskum óbyggðum á suðvesturhorni landsins. Allar merkingar eða loftmyndir af þessum slóðum vantaði, kortið var mjög ófullkomið og gróft. Líklega hefur siðmenningin aldrei náð til Qinnua og hvað þá alnetið eða „Google frændi.“

Ég sá fyrir mér hlýlegt hótelið í Nuuk; ísbjarnarfeldur á gólfi setustofunnar, gamlir rífflar og snjóþrúgur á veggjum, brosmildir þjónar bera í okkur Birki drykkina, það marrar í gólfjöllum og það snarkar í arninum.

Þá mundi ég eftir gömlum skólabróður mínum, honum Hallgrími, sem hafði reynt að koma á fót einhvers konar ferðaþjónustufyrirtæki sem átti að flytja forrika ameríska veiðimenn til Grænlands, koma þeim í veiði þar og skapa þannig atvinnu fyrir heimamenn um leið og gullpeningarnir streymdu í kassann. Í fyrstu virtist þetta allt hafa farið á fljúgandi flug en það voru mörg ár síðan ég hafði eitthvað heyrt um fyrirtækið talað. Ég ákvað að hringja í Hallgrím og leita ráða.

„Heyrðu já, sæll gamli. Heyrðu jú,

auðvitað er ég enn þá með reksturinn á Grænlandi. Ég hef bara ekkert mátt vera að því að kynna þetta fyrir íslenskum veiðimönnum undanfarið því það er svo brjálað að gera við að flytja inn moldríka Ameríkana sem elska það að veiða einir í óbyggðum,“ sagði Hallgrímur. „Heyrðu já, þeir leigja af okkur tvo menn fyrir hvern túr, einn siglir og annar leiðbeinir við veiðarnar, og styður karlana á milli veiðistaða því yfirleitt eru þetta fótafúin gamalmenni sem vita ekki aura sinna tal og vita varla hvar í veröldinni þau eru niðurkomin.“

„Og þekkirðu Paradisardalinn?“ spurði ég.

„Paradisardalinn? Auðvitað! Það er frábær staður en dálítið afskekktur.“

„Hvað meinarðu?“

„Bara rosalega langt í burtu frá öllu og erfitt að komast þangað.“

„Myndirðu ráðleggja mér að fara þangað?“

„Heyrðu nei, ekki nema þú hafir gaman af því að skjóta brjálaðar tófur.“

4. Pakksaddir ísbirnir

Auðvitað var Hallgrímur að grínast og þó ekki. Ég fór að finna hann fáeinum dögum síðar og sagði honum að ég hefði unnið flugmiða fyrir tvo til Grænlands og að það hefði komið til tals að heim-sækja Paradisardalinn.

„Heyrðu já, ég get alveg komið þér þangað, auðveldlega,“ sagði Hallgrímur, hallaði sér aftur í stólnum og setti fæturna upp á skrifborðið sitt. „Þið fljúgið



Veitt skammt frá skúrnum. Paradisardalurinn er í hvarfi í fjarska.

til Narsarsuaq, ég læt sækja ykkur þang-
að og flytja til Narsaq sem er miklu
skemmtilegri bær. Þar kaupið þið vistir
og eldsnemma morguninn eftir fáði þið
karl sem ég þekki til að sigla með ykkur
að Paradísardalnum. Tekur bara fjóra
tíma aðra leið og kostar kannski 80.000
kall sem þið borgið saman.“

„80.000 aðra leið? 160 báðar? 80.000
á mann?“

„Heyrðu já, ef þið eruð bara tveir. Þið
þyrftuð að fá fleiri með ykkur til að deila
kostnaði. Síðan get ég reddað ykkur skúr
við vatnið í Paradísardal en það er eng-
inn hiti þar eða neitt svoléiðis. Þið getið
samt eldað á gasi en best er að hafa bara
nóg af samlokum.“

„Samlokum?“

„Heyrðu já, síðan er sauðfjárbóndi
sem býr ekki langt í burtu og hann getur
siglt með ykkur inn í Paradísardalinn þar
sem besta veiðin er. Það tekur kannski
hálf tíma eða rúmlega það og þið þurfið
bara að borga kallinum 10.000 kall eða
eitthvað. Annars getið þið líka bara labb-
að frá skúrnum, það er vaðandi fiskur
alls staðar þar sem sprænur falla úr
hliðunum niður í vatnið.“

„Yrðum við bara einir þarna?“

„Heyrðu já, líklega.“

„Er það ekkert hættulegt? Ísbirnir og
svona.“

„Nei, ísbirnirnir eru pakksaddir og

hafa engan áhuga á ykkur. Þeir eru alltaf
búnir að éta sig troðfulla af rollum bónd-
ans en þið megið varast tófnar.“

„Tófnar? Ég hélt að þær tækju bara
til fótanna ef þær sæju menn?“

„Heyrðu nei, ekki þarna. Grænlenk-
ar tófur eru yfirleitt með hundaæði og
alveg snarklikkaðar. Þið verðið að hafa
byssur með ykkur og skjóta þær ef þær
nalgast. Hundaæðið gerir þær sturlaðar
og þær vita ekkert hvað þær eru að
gera.“

Hallgrímur var sumsé ekki að
grínast.

5. Einu sinni á ævinni

Ég hringdi í Birkir og sagði honum frá
samtalinu við Hallgrím.

„Geggjað! Mig hefur alltaf langað að
skjóta tófu,“ gólaði Birkir í símann.

„Spurðirðu hann hvort við mætum
skjóta rjúpur og kannski líka snæhéra?
Eru engin sauðnaut í Paradísardalnum
sem hægt væri að skjóta?“

„Mér heyrðist á honum að þú mættir
skjóta allt nema fólk og þyrftir ekki einu
sinni byssuleyfi. Mér list eiginlega ekkert
á þetta, Birkir,“ sagði ég og mér fannst
eins og ég væri að sökkva í kviksyndi,
búinn að nefna Paradísardalinn við vin-
inn og það yrði ekki aftur snúið. Með-
ferð skotvopna, hugsjúkar tófur og
pakksaddir ísbirnir, ryðgaður bárujárns-

skúr á hjara veraldar, minntu mig meira
á bíómyndina „Blóðrautt sólarlag“ en
eitthvað sem kenna mætti við dýrðlega
vist í Paradís. „Ég hélt að þú ætlaðir að
veiða sjöbleikjur á flugu? Fluguveiði er
eins og ballett en skytteri eins og box.“

„Box er gott ef menn kunna að
dansa.“

„Ha?“

„Við skellum okkur! Þetta er svona
once in a life time tækifæri. Það skiptir
engu máli þótt siglingin á heimsenda
kosti böns of monni. Það skiptir engu
máli þótt við þurfum að slíta af okkur
froðufellandi geðsjúkar tófur. Það skiptir
engu máli þótt við fáum ekki english
breakfast í bólið. Þetta verður ógleyman-
legt ævintýr sem býðst bara einu sinni á
ævinni. Þetta verður eitthvað sem við
eigum eftir að segja öllum köllunum og
öllum kellingunum á elliheimilinu frá
aftur og aftur og svo einu sinni enn!“

„Flugvallarskattarnir eru sirka 35.000
kall,“ sagði ég til að segja eitthvað. „Það
þýðir að við þurfum að borga hátt í
100.000 kall fyrir sjóferðir, plús þessi
skattur, plús vistir, plús skotfæri, plús
annar tilfallandi kostnaður. Þetta verður
250.000 á kjaft þótt flugmiðarnir séu
ókeypis. Ekkert skrytið að konan vildi
gefa mér flugmiðana, þetta er hálfgerð
hefndargjöf!“

„Alls ekki. Þetta er svona once in a
life time tækifæri! Monni don't matter.“

6. IKEA geitin brennur

Seint um kvöldið hringdi dyrabjallan og
Birkir stóð á stéttinni uppljómaður eins
og IKEA geitin þegar búíð er að kveikja í
henni. Hann var orðinn svo spenntur
fyrir Grænlandsferðinni að það var eins
og við værum að fara á morgun. Ég benti
honum á að það væri hálf ár í túrinn.
Hann hló andstuttur og sagðist hafa
fundið geðveikar myndir frá Paradísar-
dalnum á heimasíðu grænlenkrar ferða-
skrifstofu sem auglýsti skipulagðar
gönguferðir, fyrir proffa, eins og hann
orðaði það.

Við settumst við tölvuna og smám
saman lét ég sannfærast. Myndirnar
sýndu ægifagurt umhverfi. Snarbrattar
fjallshlíðar, hrikalega fjallstinda og
himinblátt vatn. Og þegar myndavélinni
hafði verið dýft undir yfirborðið komu í
ljós torfur af hrikalega stórum bleikjum.
Vatnið virtist sums staðar vera hreinlega
teppalagt af boltaleikjum. Þarna voru
engar myndir af tófum með hundaæði.
Þarna sáust engir ísbirnir og það var
rosalega gott veður.

Ég lét sannfærast. Paradísardalur var
það, heillin.

Enn þá eru næstum sex mánuðir
þangað til við förum en Birkir hefur



Já, þær eru stórar í Paradís!

samband annan hvern dag til að segja mér frá einhverju agnarlitlu sem hann hefur komist að um Paradísardalinn og sjóbleikjuna á Grænlandi. Hann sendir mér myndir í gríð og erg en það runnu á mig tvær grímur í gær þegar hann spurði hvort ég ætti ekki skammbyssu, þær væru miklu hentugri en haglarar eða rifflar í svona túrum. Ég stamaði eitthvað taugaveiklaður en Birkir stappaði strax í mig stálinu og sagði: „Það eru örugglega engar mannætutófur þarna. Þetta verður bara dásamlegt ævintýr og mundu, svona once in a life time.“

Við erum búnir að bóka flugið og Hallgrímur segist vera búinn að taka frá skúrinn fyrir okkur í Paradísardalnum. Við fljúgum til Narsarsuaq 10. ágúst og ef allt fer að óskum þá mun ég skrifa um ferðina í Sjómannablaðið Viking næsta haust.

Frá höfund: Rétt er að taka fram að skömmu áður en blaðið fór í prentun, frétti ég að ísbirnir sjáist varla í Paradísardalnum og þótt tófur með hundaæði finnist á Grænlandi þá séu þær ekki á þessum slóðum. Orð Hallgríms eru algjörlega á hans eigin ábyrgð.



Silfruð grænlenk sjóbleikja af stærri gerðinni.



Við látum dæluna ganga



- Dælur
- Dæluviðgerðir
- Áspétti
- Rafmótorar
- Vélavarahlutir



**Viðgerðir • Tæringarvarnir
Keramikhúðun**





Hafliði Óskarsson

Úranus í kröggum

Í 3. tölublaði Víkings árið 2016 er frásögn Ragnars Franzsonar, fyrrverandi togaraskipstjóra, af atburðum sem urðu á hafinu í námunda við Færeyja-banka í febrúar 1962. En frásögn Ragnars á sér smá aðdraganda.

Botnvörpungurinn* Þorkell máni RE 205, nýjasti og stærsti nýsköpunartogar-

inn í flota Reykvíkinga, undir stjórn hins 36 ára Ragnars Franzsonar, hafði látið úr heimahöfn þegar vika var liðin af febrúar árið 1962. Úti fyrir var ekkert veiðiveður og hélt togarinn sem leið lá að Hólmsbergi á Reykjanesi og lagðist þar. Fyrir voru aðrir íslenskir togarar á svæðinu.

Togararnir dvöldu við Hólmsbergið næstu tvo til þrjá daga í vari fyrir mesta sjóganginum úti fyrir allt til kvölds þess

tíunda febrúar, að neyðarkall heyrir frá Siglufjarðartogaranum Elliða SI 1.

Þá sögu þekkja flestir, en eftir að atburðum lauk úti fyrir Snæfellsnesi 11. febrúar þar sem Þorkell máni kom við sögu ásamt fjölda annara skipa, snéri Ragnar skipstjóri skipi sínu undan óveðrinu og hélt suður fyrir land. Á Selvogstána!

Ragnar segir frá: „Við vorum nýbyrj- aðir túr og vorum á Selvogstánni í sæmi- legu kroppi af blönduðum fiski. Þá kem- ur skeyti frá útgerðinni sem skipar okkur til Vestmannaeyja að taka þar fullfermi af síld en um þetta leyti var mikil síldveiði við suðvestur- og suður- land.“

Úranus var í Vestmannaeyjum sömu erindagjörða og lagði í haf skömmu á eftir Þorkeli Mána.

*

Veður var þokkalegt í upphafi sigl- ingar en versnaði skjótt. Reykjavík- togarinn Úranus RE 343 er á leið frá Vestmannaeyjum til hafnar í Cuxhaven, í Vestur-Þýskalandi. Um borð eru á þriðja hundrað tonn síldar sem skipið lestaði í Eyjum. Foráttuveður geisar á hafinu þar sem Úranus RE öslar áfram á undanhaldinu með suðaustlæga stefnu. Ölduhæð er mikil og fullrar aðgæslu þörf, slíkur er veðurhamurinn. Nátt-



Úranus í Cuxhaven í febrúar 1962. Eyðileggingin er mikil eins og sjá má á myndinni. Brotsjórinn tók báða björgunarbátana og fleira á afturskipi og skorsteinninn lagðist að hálfu saman. Þorkell Máni RE 205 kom til borgarinnar 18 febrúar og seldi farm sinn þann 19. og 20. Úranus seldi daginn eftir eða 21. febrúar.

Mynd: Vilhjálmur B. Kristinsson skipverji á Mánanum

myrkur samfara mikilli úrkomu gerir skyggni takmarkað fyrir menn á stjórnpalli.

Í vélarúmi eru tveir menn á vakt, gamalreyndur vélstjóri og kyndari, spíssari, ungur að árum. Lítt reyndur. Kyndarinn hefur nýlokið yfirferð sinni um ventla og önnur stillitæki og stendur við vélsímann ásamt vélstjóranum. Skipið hefur hreinsað sig nokkuð vel þrátt fyrir öll lætin það sem af er vaktinni og farið vel á öllu. En, hinn reynslulitli kyndari skynjar skyndilega óþekkta breytingu. Úr svip hins reynda vélstjóra les ungi maðurinn aðeins eitt, „Nú er eitthvað mikið að fara gerast!“

Skrúfan er nánast úr sjó sem oft áður á lensinu þar sem allt nötrar og skelfur. Aldan hefur ætt fram með skipinu sem í framhaldinu er í frjálsu falli að aftan. Niður í öldudalinn. Síðan gerist það. Feiknar högg lemur skipið sem leggst undan þunga sjávarins og vélamennirnir grípa í það sem hendi er næst. Hversu djúpt ætlar gamli góði Úranus í þetta sinn? Sjór tekur að flæða niður í vélarúmið um loftventla.

*

Skemmst er frá því að segja að hinn ungi kyndari, Rúnar Valsson, komst heill á húfi frá þessum ósköpum í hafinu milli Íslands og Bretlands.



Þorkell Máni í Cuxhaven. Vigfús, Jón klaki og Steindór stússi. Myndin lætur litið yfir sér, kyrrlát, sakleysisleg, en þegar hún er tekin eru hafnir í Hamborg og Bremerhaven umflotnar vatni, á kafi, og þar varð mikið manntjón. Fólki var bjargað af húspökum í stórum stíl af þyrilvængjum. En margir fórust. Skipsskaðar tíðir við Norðursjóinn. Raunar var mikið um slysfarir á sjó og landi um alla vestanverða Evrópu. Febrúar mánuður var einn óveðursmánuður frá byrjun til enda. Í raun alls staðar við norðanvert Atlantshafið. Ísland engin undantekning!

Mynd: Vilhjálmur B. Kristinsson

Bregðum okkur sem snöggvast yfir á Þorkel Mána. Ef til vill hefur hugur Ragnars skipstjóra, þrátt fyrir allt sem á undan er gengið, leitað aftur til þess viðburðar sem gerðist réttum 15 árum áður. Þá hafði þjóðin öll fagnað heimkomu fyrsta nýsköpunartogarans, Ingólfs

Arnarsonar RE 201, en togarinn kom nýr til heimahafnar í Reykjavík í eftirmiðdaginn 17. febrúar 1947. Ragnar Franzson, þá tuttugu og eins árs að aldri, var munstraður háseti á hið nýja skip.



Virðing | Sjálfbærni | Velferð

Gildi stjórnenda og starfsmanna Vinnslustöðvarinnar hf. í Vestmannaeyjum eru að hafa virðingu, sjálfbærni og sanngirni að leiðarljósi í starfsemi sinni til að skapa félaginu og samfélaginu velferð og farsæld. Það gerist meðal annars með því að

- umgangast og nýta auðlindir hafsins með virðingu og skynsamlegri sókn.
- stjórna ferli veiða, vinnslu og markaðsmála allt til neytandans þannig að saman fari kröfur um gæði, ábyrgð og afrakstur í starfsemiinni.
- stuðla að sjálfbærni auðlinda og samfélags, styrkja innviði byggðarlags síns og velferð þjóðarinnar allrar.
- leitast við að láta gagnkvæma sanngirni ríkja í samskiptum, jafnt inn á við sem út á við.
- stuðla að arðsömum rekstri svo menn njóti ávöxtunar af vinnuframlagi sínu og skapi um leið forsendur þess að félagið fái staðið undir samfélagslegri ábyrgð sinni.
- bera virðingu fyrir neytendum sjávarfangs og leitast ætíð við að tryggja að vörumerkið VSV sé öruggt tákni um góðar og hollar afurðir.
- virða hvert annað, einnig þá sem starfa í sjávarútvegi og í þjónustu- og viðskiptagreinum sjávarútvegsins.

Utan úr heimi

Innbrot

Tölvuþrjotar brutust inn í tölvukerfi bandaríska flotans á síðasta ári og komust meðal annars yfir kennitölur 134.386 starfandi og fyrrverandi sjóliða í flotanum. Brotist var inn í fartölvu í notkun hjá Hewlett Packard Enterprise sem var að vinna fyrir flotaninn í október s.l. Hewlett Packard tilkynnti flotanum strax hvernig komið væri og þurftu flotamenn að hafa samband við alla þá sem upplýsingar láku út um. Yfirstjórn flotans tók þetta tölvuinnbrot alvarlega þar sem þeir óttast að þeir hafi brugðist sjóliðunum. Ekki er vitað til, þegar þetta er skrifað, hvort þeir aðilar sem komust yfir gögnin hafa misnotað þau en flotinn er sannarlega á varðbergi.

Smygl veldur stórslysi

Í síðasta tölublaði var sagt frá slysi sem varð í skipasmíðastöð í Pakistan þar sem á þriðja tug starfsmanna fórust. Þar sem Víkingur var að fara í prentun þegar pistillinn var skrifaður lá ekki fyrir hvað gerðist. Nú hefur komið í ljós að líkleg orsök slyssins hefur verið smygl á miklu magni af olíu sem kviknaði í. Rannsóknaraðilar komust að því að við niðurrif á tankskipinu Aces, sem var tæplega 150 þúsund tonn smíðað 1982, hafi verið um borð í skipinu 132 tonn af brennsluolíu, 27 tonn af gasolíu, 1.100 tonn af úrgangsolíu, auk 30 þúsund tonna af smurolíu. Grunur leikur á að þetta mikla magn af smurolíu hafi verið hluti af umfangsmiklu smygli á smurolíu til landsins. Samkvæmt þarlandum lögum og reglum mega skip einungis innihalda akveðið magn af olíum sem aðeins eiga að duga frá brottfararhöfn og til Gadani niðurrifsstrandarinnar í Pakistan. Spákaupmenn fjárfesta í skipum til niðurrifs hvaðanæva að úr heiminum og fara með þau til Sameinuðu arabísku furstadæmanna þar sem þau eru fyllt af smurolíum til að smygla til Pakistans. Bruninn í Aces er ekki einsdæmi þótt ekki hafi orðið svo mikið mannfall áður en 26 létust í brunanum sem logaði í fjóra sólarhringa.

Verðlaunuð fyrir hugrekki

Skipstjórinn Radhika Menon varð fyrsta konan í heiminum til að hljóta viðurkenningu Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar IMO fyrir Framúrskarandi Hug-



Skipstjóranum Radhika Menon var veitt viðurkenning fyrir björgun fiskimanna í sjávarháska.

rekki á Sjó fyrir björgun sem hún og áhöfn hennar stóðu að í júní 2015. Viðurkenninguna fékk hún við hátiðlega athöfn í nóvember síðastliðnum en auk þess að vera fyrsta konan til að hljóta þessa viðurkenningu þá er hún einnig fyrsti kvenskipstjóri í indverska kaupskipaflotanum. Radhika er skipstjóri á olíuskipinu Sampurna Swarajya sem er 32.000 tonn að stærð en skipið var á siglingu á Bengalflóa þegar sjó fiskimenn lentu í lífsháska. Fiskiskipið Durgamma var vélarvana og sökkvandi þegar Sampurna Swarajya kom á vettvang.

Radhika sagðist aðeins hafa verið að gera skyldu sína sem skipstjóri þegar hún og áhöfn hennar höfu aðgerðir í sjó metra ölduhæð, ausandi rigningu og 30 m/s vindi. Það er skylda hvers sjómanns og skipstjóra að bjarga félögum sem eru í vanda og það var nákvæmlega það sem hún gerði. Hún hóf sjómennsku sína sem loftskreytamaður en lærði síðar til skipstjórnar. Alþjóðasiglingamálastofnunin fékk 23 tilnefningar frá níu aðildaríkjum stofnunarinnar en það var ríkisstjórn Indlands sem tilnefndi Radhika Menon. Ætli íslensk yfirvöld hafi einhvern tíma tilnefnt einstaklinga til þessarar viðurkenningar?

Stutt milli heimsmeta

Í síðasta tölublaði var sagt frá vafasömu meti sem skip hafði slegið en það var tíu ára gamalt gámaskip sem selt hafði verið til niðurrifs. Ekki hélt gámaskipið Angel-es titlinum lengi þar sem annað gámaskip India Rickmers sem var aðeins sjó

ára gamalt, smíðað í Kína 2009, var selt í brotajárn. India Rickmers var 4.250 TEU gámaskip en útgerð þess, Rickmers Ship-management, fékk 325 \$ fyrir hvert þungatonni (lt). Sýnir þetta að verðmæti Panamax skipa er ekki meira en brota-járnsins virði hefur orðið til þess að fleiri gámaskip hafa verið seld til niðurrifs. Á fyrstu 10 mánuðum síðasta árs voru 500.000 TEU rifin eða 4,2 sinnum fleiri gámaeiningar en á sama tímabili árið 2015. Síðustu þrjá mánuðina voru 41% þessa skipa rifin sem flest voru af Panamax stærð (47%) en meðalstærð þeirra eru 65.000 DW sem markar hámarks-lengd upp á 275 metra og rétt um 32 metra á breiddina. Allt of mikið hefur verið smíðað af þessari skipagerð á undanfórnum árum og nú er komið að skuldadögum gámaskipa.

Tankskipin

Þegar kemur að niðurrifi tankskipa þá hefur skortur á niðurrifi haft neikvæð áhrif á flutningsgjöld. Í nýlegri greiningu á tankskipaflota heimsins teljast 28 VLCC (150.000 - 320.000 DWT) og 23 Súesmax (80.000 - 150.000 DWT) tankskip vera eldri en 20 ára en þegar þessi skip ná þeim aldri eru þau talin verðlaus með öllu. Þrátt fyrir þennan fjölda gamla stórra tankskipa hafa nánast engin slík skip verið rifin síðan í ársbyrjun 2015 eða aðeins tvö VLCC og eitt Súesmax. Flutningsgjöld fljótandi farma hafa verið há um þó nokkurn tíma en verulega hefur dregið úr nýsmíðum tankskipa af þessum stærðargráðum. Frá

2008 hafa pantanir á nýsmíðuðum VLCC dregist saman um 61%.

Stórflutningaskip

Á síðasta ári urðu eigendaskipti á 560 stórflutningaskipum og er samanlagt söluverð þeirra um 4,3 milljarða dollara. Þetta eru hæstu tölur um sölu á notuðum skipum síðan 2009. Aukin sala á stórflutningaskipum má rekja til hækkunar flutningsgjalda en mest hefur borið á áhuga asískra kaupenda á 10-15 ára gömlum skipum sem hefur sannarlega haft áhrif á flutningsgjöldin.

Eftirspurn eftir flutningum af málum frá Kína er einnig ljósi punkturinn í farmgjaldahækkunum. Þá bætist einnig við að ekki hafa sést svo fá nýsmíðuð skip af þessari gerð í 35 ár miðað við fyrstu átta mánuði ársins 2016. „Það er því ljóst að stórflutningaskip eru ekki lengur í gjörgæslu en eru reyndar stöðugt á sjúkrahúsi með verkjum,“ segir einn af helstu sérfræðingum á sviði stórflutnings.

Samrunar

Miklar breytingar hafa verið í samruna gámaskipaútgerða sem rekja má meðal annars til erfiðs tíðarfars. Reyndar eru það ekki bara risarnir þar sem við sjáum væntanlegan samruna Eimskipa og Royal Arctic Line. Mærsk Line keypti nýlega þýsku gámaskipaútgerðina Hamburg Süd og fékk þar með 18,6% markaðshlutdeild í línusiglingum á heimsvísu.

En við hverju má búast á næstunni í gámaskipaútgerðum eru margir að spá í.



Um 90 þúsund skip sigla um öll heimsins höf.

Ekki er langt síðan Hanjin Shipping fór á hausinn, NYK, MOL og K Line bundust böndum og Cosco og China Shipping gengu í eina sæng. Þá hefur CMA CGM einnig farið í sæng með NOL og Hapag-Lloyd gengið til samstarfs við UASC. Nú eru risarnir því orðnir 11 í stað 20 í byrjun aldarinnar. Nú er ZIM búinn að bjóða Citi að hverfa af markaði með því að taka yfir þeirra hluta. Þá eru tveir aðilar í sviðsljósinu en það eru Yang Ming frá Tævan og OOCL frá Hong Kong. Þessi tvö skipafélög eiga flutningsgetu upp á 575.000 TEU hvort um sig sem er tæplega helmingur þeirrar flutningagetu sem þessi skipafélög hafa þörf fyrir. Báðar útgerðirnar hafa neitað því að þær séu í

einhverjum söluhugleiðingum. Hins vegar eru spámenn sannfærðir um að fyrir rétt verð séu forvígismenn þessa útgerða tilbúnir í sölu eða samruna.

Heimsflotinn

Nú skulum við líta á staðreyndir um siglingar. Útgerðir skipa er sannarlega alþjóðlegur rekstur. Um 90.000 skip eru skráð í eigu 24.000 aðila sem gefur þeim eignarhald yfir að meðaltali fjórum skipum. Mikill fjöldi er af litlum útgerðum sem eiga aðeins eitt skip en fáar eiga stóran flota sem hafa ráðandi áhrif á markaði. Heimsskipaflotinn telur nú 92.867 skip sem samtals mælast 1,25 billjón BT. Algengast útgerðarformið eru litlar útgerðir og teljast þær vera 20.797 sem eiga flota upp á 32.781 skip. Þessi floti er þó einungis 15% af tonnastærð skipa heimsins þótt eigendastærðin telji 86% allra skipaútgerða. Einungis eitt prósent útgerða teljast mjög eða risastórar en eiga 362 milljónir BT eða 29% miðað við tonnastærð.

Evrópskar útgerðir eru 7.048 og eiga 30.155 skip en 268 þeirra teljast stórar eða risastórar og eiga 11.001 skip sem teljast í tonnum vera helmingur heildar-tonnatölu evrópskra skipa eða 279 milljón BT. Ef nánar er litið á þessar tölur þá kemur í ljós að meðaltali eiga þýskar útgerðir átta skip eða tvöfalt fleiri skip en heimsmeðaltalið.

Útgerðir í Asíu og Kyrrahafi eru ögn minni en Evrópuflotinn í tonnum en þar eru fleiri útgerðir eða 11.632 sem að



Samruni stórra útgerða í gámaflutningum heldur áfram en Hamburg Süd er nú komið í eigu Mærsk Line.

Utan úr heimi

meðaltali eiga þrjú skip sem er undir heimsmeðaltalinu. Hins vegar ráða risastóru útgerðirnar þar ferðum en helmingur þeirra eru asískar en 12 útgerðir ráða yfir 17% tonnafjöldans og 7% heimsflotans. Fjórar þessara útgerða eru aðalsamsteypur japanskra útgerða sem eru 12% heimsflotans.

Önnur svæði en hér hafa verið nefnd á undan eiga þó stærsta eignarhluta í heimsflotanum eða 41%. Til að draga þetta allt saman má segja að í Evrópu er flotanum stjórnað af stórum fyrirtækjum en í Asíu eru það mjög litlar og risa stórar útgerðir sem eru lykillinn.

Gjaldþrot

Ein stærsta útgerð Hollendinga, Flinter Group, var lýst gjaldþrota á Þorláksmessu eftir að stærsti lánveitandi útgerðarinnar ING bankinn stöðvaði greiðslur til útgerðarinnar og krafist sölu á skipastól hennar. Danska útgerðin Thorco Shipping bauð í skipaflotann, sem voru níu skip, og greiðir fyrir þau tæpar 43 milljónir dollara. Útgerðin hafði barist fyrir því að fá ING til að láta af kröfum sínum enda myndi það einungis bitna á starfsmönnum til sjós og lands hjá útgerðinni sem alla tíð hafði verið þekkt fyrir að greiða hærri laun en markaðurinn bauð upp á. Þá myndi bankinn tapa milljónum á þessu. Eigandi útgerðarinnar, Flinter, hóf starfsemina 1989 og var auk þess forstjóri hennar.

Falsaði skírteini

Fyrrum leiðbeinandi í skóla í Louisiana í Bandaríkjunum hefur verið ákærður fyrir að hafa tekið við fé fyrir að gefa út rétt-

indi til manna sem aldrei komu til þjálfunar. Maðurinn, George Maurice, starfaði hjá fyrirtækinu Beier Radio L.L.C þar sem hann dró að sér um 335 þúsund dollara á árunum 2007 til 2013 frá meira en 200 aðilum. Greiddu þeir á bilinu 1.200 til 2.000 dollara fyrir útgáfu á fölskum skírteinum og fyrir fölsun þjálfunarhandbóka þeirra fyrir þjálfun sem aldrei átti sér stað. Beier Radio framleiða rafeindabúnað s.s. Dynamic Positioning kerfi (DPS) og starfrækir fyrirtækið þjálfunarsetur í Gray í Louisiana undir nafninu Marine Training Institute.

„Græðgi starfsmannsins stal ekki bara frá fyrirtækinu sem hann vann hjá heldur skaðaði hann innviði þjóðarinnar,“ sagði rannsakandi málsins Raymond Parmer Jr. „Vegna þessa fölsuðu skírteina er hugsanlegt að einhverjir hefðu geta slasast eða látist vegna vanþekkingar þeirra sem skírteinin fengu sem og að stór umhverfisslys hefðu geta ógnað umhverfinu.“

George fyrirskipaði nemendum að greiða honum beint með ávísunum sem og að hann falsaði undirskriftir ýmissa starfsmanna fyrirtækisins á réttindaskírteinin. Ávisanirnar voru lagðar inn á hans persónulega reikning sem síðar kom upp um hann. Hann á yfir sér dóm upp á allt að 20 ára fangelsi ásamt þriggja ára eftirliti þegar hann losnar út. Þá má ætla að hann fái sekt upp á 250 þúsund dollara. Í gegnum árin hefur orðrómur verið um að víða sé verið að falsa skírteini og hafa ákveðin lönd verið sökuð um slíkan verknað en aldrei hafa Bandaríkin verið kennd við slíkan verknað fyrr.

Mannlausu skipin

Það er nokkuð ljóst að á komandi árum mun umfjöllun um mannlauð skip eiga talsvert pláss á þessum síðum sem og í heimspressunni. Rolls-Royce hefur ákveðið að opna í Turku í Finnlandi miðstöð mannlauðra skipa á þessu ári. Fyrirtækið er í fremstu röðum þróunaradila í fjarstýrðum og sjálfvirkum skipum sem þeir stefna á að verði að veruleika fyrir lok þessa áratugar. Hefur fyrirtækið fengið þróunarstyrk frá Finnsku frumkvöðlastofnuninni sem mun gera því kleift að fjárfesta meira í rannsóknunum og þróun verkefnisins. Finnar hafa ávallt verið í fararbroddi þegar kemur að upplýsinga- og samskiptatækni ásamt því að eiga sterka tengingu við siglingar. Af þeim ástæðum hafi Finnland orðið fyrir valinu hjá fyrirtækinu. Verkefnið um miðast við að smíða gámaskip af stærðargráðunni 1.000 TEU sem mun síðan sigla mannlauð um heimshöfin. Mannlaus skip eiga eflaust eftir að valda grundvallarbreytingum í siglingum næstu áratuginna.

Slökun

Ekki fyrir svo mörgum árum síðan bauð norska sjónvarpið upp á myndefni sem átti eftir að vera umfjöllunarefni um hvernig sjónvarpsefni ætti eða ætti ekki að vera. Efnið sem um ræðir var sigling Hurtigruten í fimm sólarhringa milli hafna í Noregi. Langt verður eflaust þangað til þetta verði endurtekið en nýlega var sett á netið 10 klukkustunda myndband sem sýnir skip fast í ís og getur fólk því notið þeirra hljóða sem heimskaútaísinn býður upp marrandi kringum skip ásamt vindgnauði. Þessu efni er ætlað að veita hlustendum slökun og stresslosun.

Ef einhver hefur áhuga á að fara inn í draumalandið með þessum tíu klukkutíma marrandi íshljóðum má nálgast þetta afþreyingarefni á slóðinni <http://www.openculture.com/2017/03/10-hours-of-ambient-arctic-sounds-will-help-you-relax-meditate-study-sleep.html>

Ryðfrír
stálbarkar

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

Barkasuða Guðmundar ehf.
Hvaleyraarbraut 27
220 Hafnarfirði
Sími: 564 3338

						○	Sjávar- dyrs Kóðið	Guðs- syni	Förna Sö- ferði	Lös- aðir	Oti Heiti	Heiðurs merkið	Máður Askar
						A ketti	1.					>	
						Samt.						>	
						Færi arf Eink.st						>	
						Glædd- ist							
H. E.	↓	Ferðar Rugl	Mjög	Bor	Argar	Vör- merki Tötur Veði			>				3.
Tak- markið							v						v
Vassar Öfram- ferin							4.		v		v	Upphr. Askana Fatlaða	
Hindr- un						6.		Ruglið Konu Lingab egg					
Spora Persóna					>					Yfirgaf Rek- alda Leiks	5.		
Ryk		v	Efni Heita Rösa Dvild					>					Augna- blik Bein
Veidar færi				Sól		7.					'Att Rúmlegg (elli:)		
				Kerðir				v					
Gröður					'Att Reik- aði		Linan Drullu 2 eins						
Litid op	8.					9.			Svöl Ur- gangi	2.		v	
Hreyf- ast Bók- stafur				>		Jurt Fuglar Róna				>			
Samhl.		Fer djæpt Vörum. Ungvið	v					>		v	Leyfist Hald		v
Í TÖÐ	↘												
Ráfið Krot- aði	↘						v						
Nurli saman Agóða										Kóf			

46 – Sjómannablaðið Víkingur



VÖRULISTI



Mustad Autoline

Tæknilausnir fyrir línuveiðar

Línuveiðar eru umhverfissvæn veiðiaðferð sem jafnframt varðveitir gæði fisksins.
Ítarlegri upplýsingar um allar vörur er að finna í vörulistanum okkar á www.isfell.is

**Hafðu samband og kynntu þér vöruúrvalið
og þjónustuna!**

Mustad
AUTOLINE



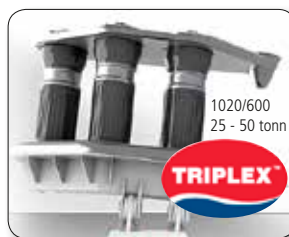
ÍS FELL

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

VÉLASALAN

Til sjávar og sveita

Áratuga reynsla
starfsmanna Vélasölnunnar og fjölbreytt
vöruúrval, gerir Vélasölnuna að einu öflugasta þjónustufyrirtæki við
sjávarútveg og iðnað á Íslandi.




VÉLASALAN
Frá 1940

Dugguvogi 4
104 Reykjavík
Sími, 520 0000
www.velasalan.is