

VÍKINGUR

S J Ó M A N N A B L A Ð I Ð



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



*Sjómenn!
Megið þið eiga
gleðizíkan
Sjómannaðag*



SKIPAFJÓNUSTA SKELJUNGS

Alhliða þjónusta í sjávarútvegi, útgerð og vinnslu



Skeljungur

Sími: 444-3000
www.skeljungur.is

Gert út á þrælsóttann

Á sama tíma og verið er að hrinda úr vör könnun á hvíldartíma áhafna á fiskiskipum, í samræmi við bókun í kjarasamningi þar um, berast fregnir af því að eigendur Samherja hafi tekið ákvörðun um að fækka í áhöfnum togara sinna. Um langa hrið hafa þrátt fyrir gríðarlega aflaukningu verið 13 menn í áhöfn Björgulfs EA sem nú hefur skipt um nafn og ber heitið Hjalteyrin EA. Auk þess hefur nú einnig verið fækkað á Björgvin EA og að sögn stendur til að fækka á hinum togurum félagsins fljótlega. Með þessu háttalagi eru æðstu menn fyrirtækisins að sýna stéttarfélögum sjómanna og um leið sínum eigin samtökum fádæma óvirðingu þar sem það var ekki síst vegna óásættanlegs viðhorfs stjórnenda fyrirtækisins til mönnunar-mála að krafa um ofangreinda könnun kom fram og var samþykkt.

Ef aflabrögð verða á svipuðum nótum og undanfarin ár þá vita allir sem til þekkja að staðnar verða óteljandi frivaktir um borð í þessum skipum. Það verður því forvitnilegt að sjá hvað kemur til með að standa í þeim gögnum sem skilað verður til Samgöngu-stofu frá þessum skipum. Reyndar er mjög víða búið að koma á nýju vaktkerfi sem maður hélt að útrýma myndi frívöktum þar sem staðnir eru 8 tímar og 8 tíma hvíld, en mér er tjáð að þegar á reyni þá sé alveg inn í myndinni að klippa framan og aftan af hvíldar-tímanum.

Verði niðurstaða könnunarinnar sú að allt sé í lukkunnar vel-standi þegar ísfisktogari með 13 manna áhöfn kemur til löndunar eftir tvo daga á veiðum með 120-130 tonn, engin frivakt og allir eldsprækir þá er sú niðurstaða ekki í neinu samræmi við stað-reyndir um afköst. Sjómenn vilja skiljanlega halda vinnunni, en það hlýtur að vera enn mikilvægara fyrir þá ekki síður en aðra að halda heilsunni.

Óskiljanleg afstaða

Nú er það svo að Samherji og dótturfyrirtæki hafa verið í fremstu röð með endurbætur og endurbyggingu á sínum fiskiðjuverum með öllum þeim tækninýjungum og búnaði sem leiðir til betri nýtingar, aukinna afkasta og meiri gæða með færra starfsfólki. Staðreyndin er sú að allt önnur lögmal gilda úti á sjó, þrátt fyrir nýju skipin sem streymt hafa til landsins undanfarin misseri. Til að tryggja hráefnis-gæðin þarf að koma aflanum eins hratt og mögulegt er, aðgerðum, þvegnum og ísuðum niður í lest. Með færri og þreyttari mönnum lengist þetta ferli sem leiðir til þess að í mikilli veiði, eins og bless-unarlega hefur verið viðvarandi undanfarin ár, verða gæði hráefnis lakari. Til viðbótar aukast líkur á veikindum vegna of mikils álags sem að öllu eðlilegu ætti að leiða til stóraukins kostnaðar útgerðar vegna veikindalauna og ávinningur af fækkun í áhöfn þar með fyrir bí. Þessar fækkunarir væru mögulega skiljanlegar ef Samherji og tengd fyrirtæki væru á heljarþröm og í alvarlegum fjárhagslegum þrengingum og þetta væri einhver þrautalending til bjargar rekstrin-um. Ekkert er fjarri raunveruleikanum og þar af leiðandi hreinlega til skammar að staðið sé að málum með þeim hætti sem raun ber vitni.

Gleðilegt sumar og gleðilegan Sjómannadag!

Árni Bjarnason

Útgefandi: Völuspá útgáfa,
Afgreiðsla og áskrift: 862 6515 / netfang: jonhjalta@simnet.is
Ritstjóri og ábyrgðarmaður: Jón Hjaltason, sími 862 6515,
netfang: jonhjalta@simnet.is Byggðavegi 101b, 600 Akureyri.
Auglýsingastjóri: Katrín Laufey Rúnarsdóttir, sími 856 4250 / netfang: katalaufey@gmail.com
Ritnefnd: Árni Bjarnason, Hilmar Snorrason og Jón Hjaltason.
Prentvinnsla: Ásprent.
Aðstandendur Sjómannablaðsins Vikings:
Félag skipstjórnamanna, Skipstjóra- og stýrimannafélagin Verðandi, og Visir.
Sjómannablaðið Vikingur kemur út fjórum sinnum á ári
og er dreift til allra félagsmanna ofangreindra félaga.
ISSN 1021-7231



Forsíðumyndina tók Valgeir Guðundsson.

Efnis- yfirlit

Sjómenn og aðrir lesendur Vikings.

Sendið okkur línu um efni blaðsins, gagn-rýni eða hrós, tillögur um efnisþætti og hugmyndir um viðtöl við áhugaverða sjó-menn, jafnt farmenn sem hina er draga fisk úr sjó. Hjálpið okkur að halda úti þættinum „Raddir af sjónum“.

Netjið á jonhjalta@simnet.is

4

„Ég á hvorki golfsett né sumarbústað.“

Skipherrann Sigurður Steinar Ketilsson kveður Gæsluna

10

Hvað er strandmenning? Er til íslensk strand-menning? Því svara Árni Björn Árnason og Hörður Sigurbjarnarson.

16

Karlmennska, æðruleysi og drengileg framkoma. Ólafur Ragnarsson minnst Guðjóns Arnars Kristjánssonar.

18

Myndirnar mega vera gamlar og þurfa hreint ekki að sýna sjómenn eða sjómennsku. Hilmar Snorra-son minnir á Ljósmyndakeppni sjómanna.

20

Matsveinninn var danskur. Helgi Laxdal rifjar upp togaraeign Íslendinga og byrjar á átta fyrstu togurum landsmanna – og lofar framhaldi.

28

Elsta verstöð Vestfjarða og elsta skipaskráin. Jón Þ. Þór hefur orðið.

32

Vikingur fór í Kolaportið og fann þar ljósmynd af varðskipinu Þór hinum fyrsta, smíðaður 1899. Hann hreinsar landhelgina, sögðu Vest-manneyingar.

34

Rán ellefu skipverja ratar ekki í íslenskar fréttir en sem fyrr stendur Hilmar Snorrason vaktina og færir okkur fréttir utan úr heimi.

38

Varðskipið Ægir fer fremst og dregur á eftir sér Sólborgu ÍS og Brimnes NS. Hvað var svona merkilegt við þessi skip? Og hvert var ferðinni heitið? Hafliði Óskarsson á svar við þessum spurningum.

40

Viðvaningurinn ég. Skelfileg reynsla rithöfundarins Illuga Jökulssonar um borð í varðskipi.

46

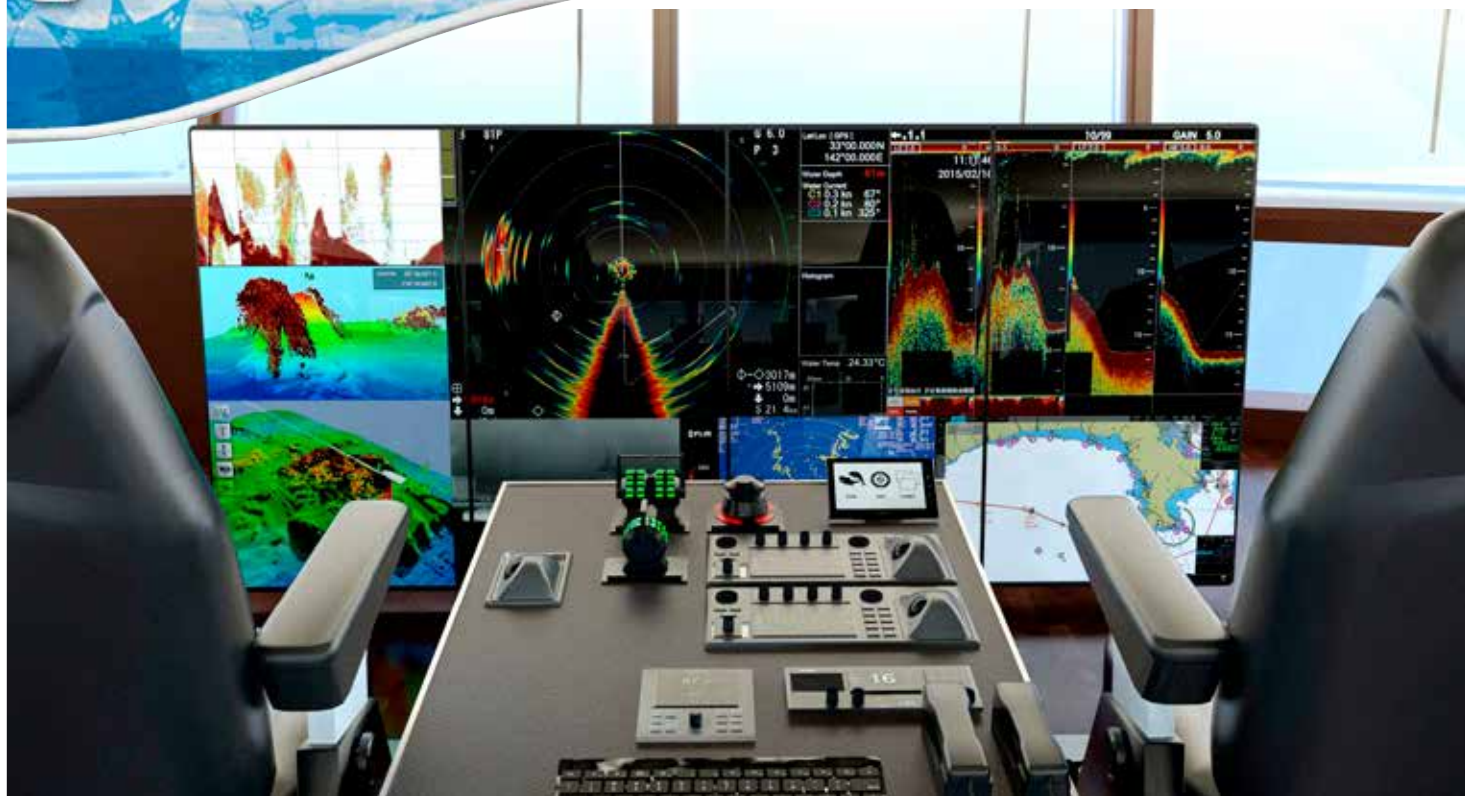
„Fögur er jörðin í feigs manns augum.“ Speki landans og lífsviðhorf í fáeinum meitluðum setningum.

48

Oddur spekingur var sendill. Bókaútgáfan Hólar gefur út bókina, Laggó. Gamansögur af íslenskum sjómönnum.

49

„Oft verið miklu verri“ segir Stjáni Ben. málarameistari.



Skjáveggur



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



Hálfa öld á hafi úti

– Skipherrann Sigurður Steinar kveður eftir 50 ára þjónustu

Allir sjómenn þekkja hann og líkast til þjóðin öll, svo oft hefur hann heimsótt okkur á sjónvarpsskjánum, alltaf yfirvegaður, stundum alvarlegur og stundum ögn sposkur á svip. Og nú er hann kominn úr síðasta túrnunum, skipherrann Sigurður Steinar Ketilsson. Hann er fæddur í Reykjavík 3. mars 1948 og varð því sjötugur í vor en þá þykir löggjafanum tímabært að menn bindi sig við stjóra. Sá atburður í lífi skipherrans Sigurðar Steinars varð hinn 13. apríl síðastliðinn þegar varðskipið Þór kom til hafnar í Reykjavík.

Þegar Barðinn GK strandaði

Hálfa öld á hafi úti, segir í fyrirsögn, sem má svo sem teygja og toga í tilviki Sigurðar Steinars Ketilssonar. Hann byrjaði 15 ára gamall á sildinni, reðist til Landhelgisgæslunnar tvitugur þar sem hann að hætti gæslumanna gekk til margvíslegra starfa í stjórnstöð, var á skrifstofunni, í sérverkefnum, á sjónum, á námskeiðum erlendis og í flugdeild Gæslunnar, þar af níu ár samfleytt á þýrlunum. Sem leiðir hugann að hinu stórkostlega björgunarafreki gæslumanna þegar netabáturinn Barðinn GK 475 strandaði við Dritvík í landi Hólahóla á Snæfellsnesi í mars 1987. Ofan af háum hömrum horfðu björgunarsveitarmenn á hafölduna skella látlaust á bátunum þar sem hann hafði skordað í fjörunni fyrir neðan. Mannlaus björgunarbátur flaut hjá skipinu.

– Þetta var vægast sagt ömurleg aðkoma, sagði Einarinn Ragnarsson, for-

maður björgunarsveitarinnar Sæbjargar, í viðtali við Morgunblaðið.

Ekkert lífsmark var að sjá um borð og engin leið að koma línu út í skipið. Úr lofti blasti við svipuð sjón.

– Þarna getur varla nokkur maður verið á lífi, var fyrsta hugsun þýrluáhafnarinnar.



Skipherrann í brúnni á varðskipinu Þór. Það er ekki alltaf á hreinu hvaðan við erum að koma, segir Sigurður Steinar, en þegar tollurinn spyr hvort við séum í innanlands- eða utanlandssiglingum svara ég: Við erum í óvissusiglingum.

Sigurður Steinar var þá stýrimaður á þýrlunni. „Þegar við komum á strandstað gekk sjór látlaust yfir skipið. Þá sá ég hvar hendi var veifað út um bakborðsdýrnar í brúnni og þá veifaði ég á móti,“ lýsti hann aðkomunni fyrir blaðamanni Þjóðviljans.

Skemmst er frá því að segja að björgunin tókst giftusamlega. Níu manns, eða öll áhöfn Barðans, var hífð um borð í Sif en tæpt stóð það.

– Klukkutími í viðbót við þessar aðstæður og þeir hefðu ekki lífað til að segja sögu sína, var haft eftir lækni.

Nató og við

Að sögn Sigurðar Steinars markaði þessi björgun tímamót fyrir flugdeildina. Hann og Páll Halldórsson flugstjóri – sem flaug Sif þegar áhöfn Barðans var bjargað – höfðu verið valdir til að endurskoða þýrlumál Gæslunnar eftir að TF-Rán fórst í nóvember 1983. Í huga tvímenninganna lék enginn vafi á því að björgunarpátturinn var þá þegar að verða gildasti pátturinn í starfi Gæslunnar og ætti í framtíðinni að vera höfuðmarkmið hennar að sinna.

– Þetta hefur sannast nú, lét Sigurður Steinar hafa eftir sér strax í kjölfar atburðanna í mars 1987. Og hann hefur allar götur síðan verið trúr þessari hugsjón og framtíðarsýn. Vissulega hefur hann haldið því fram að það væri ekki nóg að vera í Nató.

– Við verðum líka að taka þátt í starfsemi Nató, komast inn í hringiðuna, segir hann nú þegar runnin er upp endadagur

Gleðilega hátíð



Landsbankinn

landsbankinn.is

410 4000





Týr fylgir í humátt á eftir Þór. Yfir sveimar þyrta.

Sigurður Steinar í fiskimannadeild Stýrimannaskólans og seinna í farmannadeildina. En til að komast í hana þurftu skipstjóraefnin að verða sér úti um sex mánaða siglingatíma á varðskipi eða flutningaskipi. Sigurður Steinar komst að á varðbátum, Maríu Júlíu. Þar með var framtíð hans ráðin. Hann var líka á varðskipinu Óðni sem 1968 fylgdi síldveiðiflotanum norður til Svalbarða. Ferðin varð unga skipstjóraefninu eftirminnileg.

– Þar framkvæmdi heiðursmaðurinn



Í landi stóðu félagar skipherrans Sigurðar Steinars Ketilssonar heiðursvörð.

hans hjá Gæslunni. En þó ekki í hernaðarbröltinu heldur björgunarþættinum. Og auðvitað hefði Landhelgisgæslan átt að flytjast með manni og mús suður eftir til Keflavíkur og það strax daginn eftir að herinn fór. Þetta varð þó ekki. Við erum engu að síður með mikla starfsemi á Keflavíkurflugvelli og þar hefur tekist vel til en auðvitað á Keflavík að vera heimahöfn Gæslunnar.

Botnlangaskurður norður í Ballarhafi

Augljóst er að Sigurður Steinar ber sterkar taugar til Keflavíkur og Suðurnesja. Þó segir í Skipstjóra og stýrimannatali að hann sé fæddur í Reykjavík.

– Jú, ég ber ekki á móti því, segir hann spóskur á svip. En pabbi er fæddur í Höfnunum og móðuramma mín er úr Sandgerði. Þó ólst pabbi að mestu upp í Vestmannaeyjum, fór þaðan til Reykjavíkur en þegar ég var stráklíngur fluttumst við til Keflavíkur og þar óx ég úr grasi hlaupandi um fjöruna og höfnina. Og ég var alveg með það á hreinu strákurinn að ég ætlaði að verða skipstjóri eins og afi.

Sá draumur piltsins átti heldur betur eftir að rætast. Árið 1967 innritaðist



Georg Lárusson, forstjóri Landhelgisgæslunnar, kvaddi Sigurð Steinar með ræðu og sagði meðal annars um skipherrann að hann byggi yfir þeirri náðargáfu að þekkja öll skip flotans nánast á skugganum einum. „Oftast var það þannig að menn sáu litinn depil út við ystu sjónarrönd og Sigurður Steinar þekkti bátinn samstundis,“ lýsti Georg. „Hann fer eftir lögun skipskrokks, stóðu masturs og öðrum atriðum. Hann þekkir öll skip og báta sem fyrirfinnast í íslenskrum skipaskrá og jafnvel víðar. Það verður að teljast mikilli kostur fyrir mann sem starfar við öryggis- og löggæslustörf á hafinu.“

Skipherrann heldur um barnabarn sitt og nafna, Armann Steinar Baldursson.



TIL HAMINGJU MEÐ DAGINN SJÓMENN

Við þökkum samstarf liðinna ára og sendum sjómönnum og landsmönnum öllum heillaóskir í tilefni dagsins.

marel.is

marel



Hjónin Sigurður Steinar skipherra og Sólveig Baldursdóttir, synirnir Ketill (til vinstri) og Baldur Óli, tengdaðóttirin Hildur Ármannsdóttir og sonardætur, Hrafnhildur Irma Baldursdóttir og Brynhildur Katla Baldursdóttir með blómvönd í fanginu.



Marta Júlta, varðskipið þar sem Sigurður Steinar hóf feril sinn hjá Gæslunni.

Mynd: Landhelgisgæslan

Hannes Finnbogason læknir tvo botnlangaskurði. Hann vissi að ég var í Stýri-mannaskólanum og þar með var ég orðinn einn af aðstoðarmönnum hans við aðgerðirnar, rifjar Sigurður Steinar upp.

Þessu trúu líklega fæstir í dag að framkvæmdir hafi verið botnlangaskurðir á varðskipi norður í Ballarhafi.

Sigurður Steinar lauk farmannaprófinu 1970 og tveimur árum síðar skipherra-

prófi á varðskip frá varðskipadeild (Lordinn). Og áttundi áratugurinn varð sannarlega viðburðaríkur í lífi hans því að þá tók hann einnig þátt í tveimur þorskastríðum. Hið fyrra stóð frá 1972 til 1973 þegar fært var út í 50 sjómílu. Hið síðara blossaði upp við útfærsluna í 200 sjómílu árið 1975.

Spilar ekki golf

En nú er komið að tímamótum í lífi Sigurðar Steinars Ketilssonar. Hann hefur lifað miklar breytingar hjá Gæslunni og í lífi íslenskra sjómanna. Nú myndi enginn sjómaður láta bjóða sér svo þrúgandi vatnsleysi um borð að varla væri hægt að þvo sér um hendur og andlit. Við tölum ekki um umfangsmeira þrífabað. Öryggismál sjómanna hafa tekið stakkaskiptum. Slysavarnaskólinn stendur styrkum fótum, þýrlan er víðurkennt öryggistæki, öll fjarskipti eru orðin traustari en nokkru sinni, veður upplýsingar ítarlegri og vissari – að ógleymdum öldumæliduflunum sem mörg smærri skip reiða sig á, bætir Sigurður Steinar við.

– Það varð líka mikil og góð breyting þegar við fengum lækna í þýrlurnar. Nú eru ávallt lækna á þýrluvaktinni.

Ög nú sest Sigurður Steinar í helgan stein eða hvað?

Víkurféttir spurðu hann þessarar spurningar og var ekki laust við að fréttamaðurinn hefði nokkrar áhyggjur af framtíð skipherrans.

Sigurður Steinar svaraði með brosi á vör: – Margir halda að það sé ekki hægt að fara á eftirlaun nema að maður spili golf eða eigi sumarbústað. Ég á hvorki golfsett né sumarbústað. Ég byrjaði sjö ára gamall í saltfiski hjá föðurbróður mínum. Ellefu ára var ég kominn í fasta sumarvinnu hjá Ásmundi Friðrikssyni. Staðreyndin er sú að það er alltaf noga vinnu að hafa og ég óttast ekki framtíðina. Þvert á móti sé ég fram á bjarta og góða tíma með fjölskyldunni og það þrátt fyrir að eiga engar golfkylfur og engan sumarbústað að dútla við.

SALT

Umbúðalausnir – Rekstrarvörur – Íbætiefni



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



OFHLEÐSLA BÁTIA

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

Samgöngustofa 
og verkefnisstjórn um öryggi sjófarenda

Árni Björn Arnason,
Hörður Sigurbjarnarson
Myndir: Jón Hjaltason

ÍSLENSK STRANDMENNING

HVAÐ ER ÞAÐ?

Eikin biður meistara sins.

Nú eru 55 ár síðan eikarbátunum Knerrinum og Húna II var hleypt af stokkunum á Akureyri. Bátana má kalla tvíbura þrátt fyrir stærðarmuninn því þeir eru teiknaðir af hinum annál-
aða skipasmið Tryggva Gunnarssyni og glöggum augum mun ekki leynast skyldleikinn í skrokkslaginu. Segja má að þeir séu ein allra glæsilegustu dæmi um fyrrum fiskiskip sem enn eru í fullu fjöri við strendur landsins.

Sumareikin

Allt frá landnámi höfum við Íslendingar að mestu þurft að reiða okkur á innflutning á byggingarefnum fyrir flota okkar og þegar horft er um öxl sýnist sérstök ástæða til að staldra við eikina.

Fjöldmargar eikartegundir fyrirfinnast í skógum jarðar en með íslenskum smíðareglum var einungis heimiluð notkun á hinni svokölluðu sumareik (hvítek) vegna sérstakra eiginleika.

En hvaðan var er hún upprunnin og hvaða hlutverki hefur hún gegnt í menning Evrópumanna á liðnum öldum?

Reynum að gera okkur í hugarlund hvernig umhorfs var í skógum suður Skandinavíu áður en mannshöndin fór að láta til sín taka í gróðri og dýralífi álfunnar.

Hugsum okkur línu dregna nálægt 60° NB.

Það þýðir að frá vestri til austurs liggur hún nálægt Haugasundi í Noregi um Osló og nær Eystrasalti talsvert norðan Stokkhólms.

Reykjavík er rétt fyrir norðan 64° NB eða röskum 400 km norðan þessarar hugsuðu línu.

Eftir því sem heljargreipar síðasta ísaldarskeiðs létu undan síga færðist skóglendi álfunnar, sem og undirgróður þess, að sunnan norður eftir álfunni.

Fyrir u.þ.b. 5 - 7.000 árum var svo komið að sunnan áður nefndrar línu var eikin orðin ríkjandi tegund í skógum suður Skandinavíu. Ástæða þess að aðrar trjátegundir svo sem birki og fura lutu í lægra haldi fyrir hinni norðurevrópsku sumareik er einkum hversu háum aldri eikin getur náð. Hún varð auðveldlega 300 til 700 ára gömul og dæmi eru um allt að 1000 ára gömul tré.

Næstu árþúsundin hélt hið magnaða tré stöðu sinni í lifríkinu á þessu svæði og var í senn skjól og stoð flóru og fínu Skandinavíu. Maðurinn nam svo landið



Smíðin er hafin. Norðurlandabúar hafa löngum átt ógrynni af lifandi eikartrjám. Nema við Íslendingar



Sjómenn!

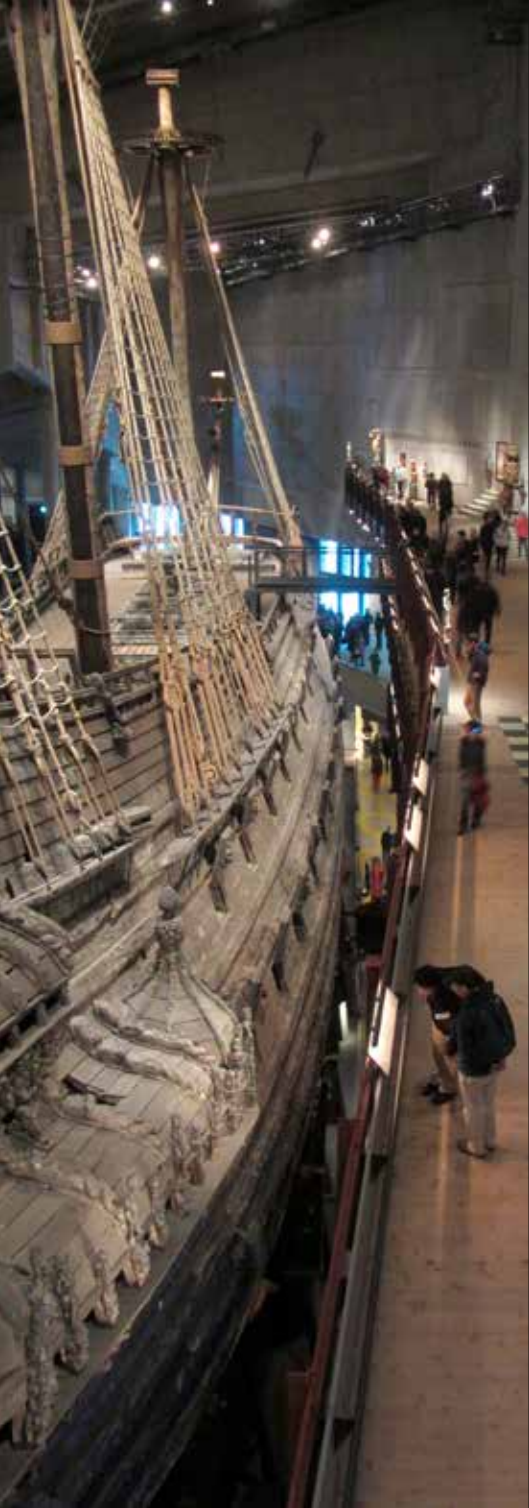
Til hamingju með daginn

Starfsfólk Ísfells óskar öllum sjómönnum og fjölskyldum þeirra til hamingju með Sjómannadaginn.



ÍSFELL

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



Kóngar stóðu í valdabrölti og heimtuðu fleiri stríðsskip. Þá varð að höggva eikina svo að byggja mætti herskip á borð við það sem myndin sýnir. Ljónið í norðrinu, Gustav II Adolf, rak mikinn hernað á fyrri hluta 17. aldar. Þá var skipið Vasa smíðað handa kóngi og átti að verða heimsins mesta stríðsskip. En það fór á annan veg. Herskipið mikla hafði varla siglt nema 1.300 metra frá bryggju í Stokkhólmi er því hvolfsdi í jómfrúrferð sinni 10. ágúst 1628 og sökk – sem var okkar gæfa. Að öðrum kosti hefði Víkingur traudla náð að mynda Vasa á öndverðri 21. öld.

sunnan frá eftir því sem lífsskilyrði sköpuðust fyrir hann. En þar sem það voru fyrstu árþúsundin safnarar og veiðimenn sem fluttu á svæðið röskuðu þeir ekki lífríkinu umtalsvert.

Það var ekki fyrr en járnaldarmenningin hélt innreið sína að eikin hitti fyrir ofjarl sinn.

Járnöld hefst á fyrstu árhundruðum eftir Krists burð í suður Skandinavíu og henni samfara byrjar skógarhögg fyrir alvöru.

Kóngur óttast um eikina

Nú skulum við fara hratt yfir sögu. Stökkvum yfir á síðmiðaldir.

Það var farið að ganga á eikarskógana en þörfin fyrir eik jókst jafnt og þétt. Evrópa hafði uppgötvað auðlindir Asíu og til að flytja þær heim þurfti eik. Austur-Indlands för Evrópumanna voru vopnuð kaupskip, gríðarstór á þess tíma mælikvarða og byggð úr eik. Ekki bætti það úr skák fyrir okkar völdugu skóga að kóngar þessa tíma voru valdagráðugir og nýttu hvert tækifæri sem þeim gafst til að vera ósammála um valdmörk sín í milli. Þeir þurftu að berjast og ekki síður á sjó en á landi. Til sjóorrustunnar þurftu þeir stór, mörg og mikil skip og öll úr eik.

Svíakonungar og Danakonungar voru engir friðflytjendur frekar en kollegar þeirra sunnar í álfunni. Þvert á móti voru þeir ótrúlega völdugir ef tekið er mið af íbúafjölda Skandinavíu, enda áttu þeir ógrynni af eik.

Engin náttúruauðlind hefur þó enn fundist sem er ótæmandi þegar maðurinn tekur að ausa af henni.

Þegar örfá ár voru af 19. öldinni sá Svíakóngur að nú þyrfti að horfa til framtíðar því eikarskógarnir voru greinilega að verða rányrkju að bráð. Hann gaf því

sænsku skógræktinni skipun um að hefja tafarlaust plöntun á eik. Við því var að sjálfsögðu orðið. Fyrir valinu varð Visingsö sem er í Vettern, næststærsta stöðuvatni Svíanna.

Skógræktin sænska stóð sína plikt, plantaði 300.000 eikum og dekraði við þær á allan hátt. Hálfri annarri öld síðar - eða 1975 - barst svo sænska kónginum bréf þar sem honum var tilkynnt að eikurnar væru tilbúnar.

Eikarskógurinn mikli stendur enn í Visingsö og er hin mesta staðarþrýði. Stakar eikur eru felldar til sérstakra verkefna svo sem seglskútusmíða og duga tekjur af viðarsöluinni til að halda uppi útivistaraðstöðu í eyinni.

Íslensku eikarskipin eru fjársjóður

Svo undarlega sem það kann að hljóma þá er orðið strandmenning ekki til í íslenskri orðabók. Ekki einu sinni í útgáfunni frá 1985 sem þó er sögð aukin og bætt.

Hugtakið fyrirfinnst ekki eða varla í málinu fyrr en í lok aldarinnar og segir í raun allt sem segja þarf um þekkingu þjóðarinnar á þessum menningararfi Íslendinga.

Menningararfleifðin felst ekki eingöngu í gömlum húsum. Hana er einnig að finna í gömlum skipum. Allt venjulegt handverk er vitni um menningu og listsköpun.



Húni II við Torfunefsbyggju á Akureyri. Þorsteinn Pétursson – Steini Pje – hefur stökkið upp á bryggju og undirbýr landgöngu. Húni II EA-740 var smíðaður í skipasmíðastöð KEA árið 1963 eftir teikningum Tryggva Gunnarssonar skipasmíðameistara.

Vökvakerfislausnir einnig fyrir skip



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

Danfoss hefur háþróaðan gæða vökvabúnað og kerfissérþekkingu til að mæta kröfuhörðum viðskiptavinum um allan heim.

Vörulína Danfoss inniheldur m.a.:

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

Með Danfoss búnaði nærð þú stjórninni um borð.

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

PLUS E1™

E1
COMPLIANT

ENGINEERING
TOMORROW

Danfoss



Knörrinn á Húsavíkurhöfn. Tryggvi Gunnarsson teiknaði en Slippstöðin á Akureyri smíðaði 1963.

Arfleifð strandbúans og menningu ber að halda til haga.

Það sem þegar hefur verið gert til varðveislu strandminja hefur verið borið uppi af örfáum hugsjónamönnum. Mönn- um sem eru sér þess meðvitaðir að ís- lensku eikarskipin eru fjársjóður sem hvergi annars staðar er að finna í ver- öldinni.

Skipin eru smíðuð úr bestu og sterku-



Glaðir hvalaskoðarar snúa aftur heim eftir hvalríka siglingu um Skjálfandaflóa á hinum tæplega 20 tonna Knærri. Hvalaævintýri Knarrarins hófs í júní 1995. Síðan þá hefur hann flutt tugi þúsunda náttúraskoðara á vit hins óvissa á Skjálfanda og Eyjafirði.

stu eikum veraldar sem kallast sumareik. Íslenskar smíðareglur eru samdar með hliðsjón af vályndum veðrum og sjólagi hér við land. Skipin þurfa að vera sterk- byggðari og vandaðri en á öðrum stöðum hnattarins og orðspor þeirra hefur farið víða.

Íslendingum ber skylda til að varðveita þennan fjársjóð og afhenda hann afkom- endum sínum í góðu ásigkomulagi.

Rétt eins og húsafríðun hefur menn- ingarlegan tilgang má fullyrða að með varðveislu eikarskipa úr íslenska fiski- skipaflotanum er verið að gefa framhalds- líf einhverju því besta sem fyrirfinnst í iðnsögu landsins.

Jafnframt er vakinn athygli á því að þessi skip tilheyra hinum síðustu sem smíðuð hafa verið í heiminum og marka endalok þúsund ára langrar þróunar í byggingu plankabyggðra skipa við norður Atlantshaf.

Við skulum að lokum rifja upp hinn

stórskemmtilegan texta Jónasar Árnason- ar úr leikritinu „Þið munið hann Jör- und.“

Já, líf okkar sjómanna sæluríkt er.

Híf í, allir sem einn.

Það bætir hvern mann, eins og best sést á mér.

Hífum í, bræður allir sem einn.

Í næstu erindum er farið í gegnum æv- intýri sjómannsins um heimsins höf en í niðurlagi bragarins eru þessar gullvægu hendingar.

Þessi mín löpp hún er fúin og veik.

Híf í, allir sem einn.

En hin er þó skárri því hún er úr eik.

Hífum í, bræður allir sem einn.

Við skulum láta þessa hvatningu strandmenningarskáldsins verða okkar einkunnarorð.

Hífum í bræður allir sem einn og lyftum strandmenningu okkar á hærra plan.



Félag skipstjórnarmanna

*sendir félögum sínum
og fjölskyldum þeirra
bestu kveðjur og hamingjuðskir
í tilefni Sjómannadagsins.*



GLORÍAN

sem bylti flottrollsveiðum

***Gloríu flottroll Hampiðjunnar voru þróuð
í nánu samstarfi við íslenskar útgerðir,
skipstjórnarmenn
og sjómenn.***

***Á síðustu 29 árum hefur Hampiðjan
framleitt og selt yfir þúsund Gloríur
til útgerða í 28 löndum.***

HAMPIÐJAN

– veiðarfæri eru okkar fag

www.hampidjan.is



Ólafur Ragnarsson

Guðjón Arnar Kristjánsson

Minning

Það er hollt að minnast góðra drengja, þeirra manna, sem svo eru gæfusamir í lífinu, að þeim fylgir alls staðar góðhugur og gífta. Frá er fallinn einn af hermönnum íslenskrar sjómannastéttar. Mig langar að skrifa nokkur orð í minningu míns góða vinar og skipstjóra, Guðjóns Arnars Kristjánssonar, sem lést 17. mars og var jarðsettur 5. apríl síðastliðinn.

Það var öllum sem þekktu Guðjón Arnar sár harmafregn, þegar fréttist um andlát hans þó svo að þeir vissu um nokkurt skeið að hverju stefndi. Því varð söknuðurinn tilfinnanlegri hjá þeim, sem þekktu hann vel, þeim fannst hann eiga svo mikið ógert, af sínum góðu og göfugu hugsjónum. Hann mátti teljast með allra framsýnustu manndómsmönnum til orða og athafna. Það má segja um Guðjón Arnar, að hann hafi verið sérlega vel af guði gefinn, bæði til líkama og sálar. Hann var mikill að vallarsýn og kvikur á fæti og karlmannlegur í framgöngu. Ég, sem þessar línur rita, var í skipshöfn hans á b/v Páli Pálsyni í árdögum hans á því skipi og á ég og aðrir úr skipshöfn hans margar hugljúfar endurminningar frá samveru okkar. Hann var þar sem ávallt hinn góði félagi, alltaf glaður og léttur í lund, en þó hinn athuguli og framsækni maður við starfið. Hann var kátur og skemmtilegur í vna hópi og átti innileik, sem aflaði honum æ fleiri kunningja meðal starfsbræðra hans og annarra, sem honum kynntust. Hjartað fullt af viðkvæmni og góðvild til félaga og starfsbræðra.

Guðjón Arnar var ötull sjómaður og kveinkaði sér ekki, þó á móti blési, og æðraðist ekki undan þunga dagsins, enda vanur að horfast í augu við erfiðleika starfans. Leiðir okkar skildu því miður eftir frekar skamman tíma þá er ég lét plata mig yfir á annan togara með upplogin frama sem beitu sem ekki var staðið við þegar á reyndi. Dálítið sem ég hef alltaf séð mikið eftir.

Þegar fundum okkar bar saman aftur eftir mína sjálfsskipuðu útlegð var hann orðinn formaður stjórnmalaflokks. Og gerðist ég þá strax áhanganandi þess flokks. Lífsgleði hans

var svo ósvikin og hressandi að hvarvetna er hann fór var sem birti í kringum hann, enda var hann afar vinsæll og vinmargur, en undir niðri var hann alvörumaður með heilbrigðar lífsskoðanir.

Með Guðjóni Arnari er til moldar genginn einn af merkustu og gjörvulegustu mönnum hinnar íslensku sjómannastéttar á síðari tímum. Meginkostir þeirrar stéttar: Karlmennska, æðruleysi og drengileg framkoma, prýddi Guðjón Arnar í ríkum mæli og vegna þess mun minning hans lengi lifa hjá þeim sem honum kynntust.

Guðjón var afburða sjómaður, fór saman hjá honum

kapp með forsjá. Hann lét sér mjög umhugað um allt er laut að öryggi skips síns og aðbúnaði manna sinna, enda naut hann óskoraðs trausts þeirra. Honum farnaðist líka með afbrigðum vel á sinni nokkuð löngu skipstjóratið og varð aldrei fyrir neinu óhappi.

Guðjón heitinn sýndi óvenju fljótt sína miklu og góðu hæfileika, fyrst sem skipstjórnarmaður, síðan sem forstumaður þeirrar stéttar, og enn síðar sem alþingismaður og formaður stjórnmalaflokks. Honum var vel ljóst hvers virði góð sjómanna- og verkamannastétt er hverri þjóð. Að eðlisfari var hann maður skapmikill og vildi ógjarnan láta hlut sinn eða skiljast svo við stefnumál að það væri óútkljáð. Alls þessa urðum við varir, þeir sem hann átti yfir að segja sem skipstjóri og seinna sem skoðanabræður í

stjórnmalum. Því að svo vel fór saman hjá honum geðríki og réttisýni, röggsemd og ljúfmennska. Alla æfi átti hann mikilli ástsæld að fagna af hálfu þeirra, sem höfðu af honum kynni. Meðal samverkamanna sinna var hann sérlega vinsæll, enda ætíð glaður á góðri stund. Hann var maður einkar trygglyndur og tók sér harla nærri ef hann varð fyrir vinslitum.

Minn góði vinur, Guðjón Arnar, hvíl þú í friði. Þín er sárt saknað af þínum fjölmörgu vinum sem minnast þín ávallt sem góðs drengs og sóma stéttar þinnar.

Megi sá sem öllu ræður blessa og styrkja ástvini Guðjóns Arnars Kristjánssonar í þeirra miklu sorg.



Mynd: Hilmar Snorrason

Raunfærnimat 2018

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



Áttu þú erindi í raunfærnimat

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

Einstakt tækifæri, kynntu þér málið.

Nánari upplýsingar og skráning:

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

Langar þig í nám?

— Þá eru Menntastoðir fyrir þig



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

Sindri Heiðarsson, sjómaður

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

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



Miðstöð símenntunar
á Suðurnesjum

LJÓSMYNDAKEPPNI SJÓMANNA 2018



Það er hugur í sjómönnum varðandi þátttöku í ljósmyndakeppni okkar hjá Sjómannablaðinu Víkingi. Þegar hafa myndir borist í keppnina á þessu ári en skilafrestur er þó langt undan eða í lok nóvember. Allir sjómenn eru gjaldgengir í keppnina sem og þeir sjómenn sem komnir eru á eftirlaun. Við höfum ekki haft flóknar reglur í keppninni en ekki má breyta myndum á þann hátt að skeyta saman tveimur eða fleiri myndum. Litaleiðréttingar, kroppun og réttningar eru leyfðar. En hver er eigandi myndar? Það þarf ekki að vera sá sem er eigandi myndavélarinnar heldur er það sá sem þrýsti niður afsmellaranum á myndavélinni þegar myndin var fönguð.

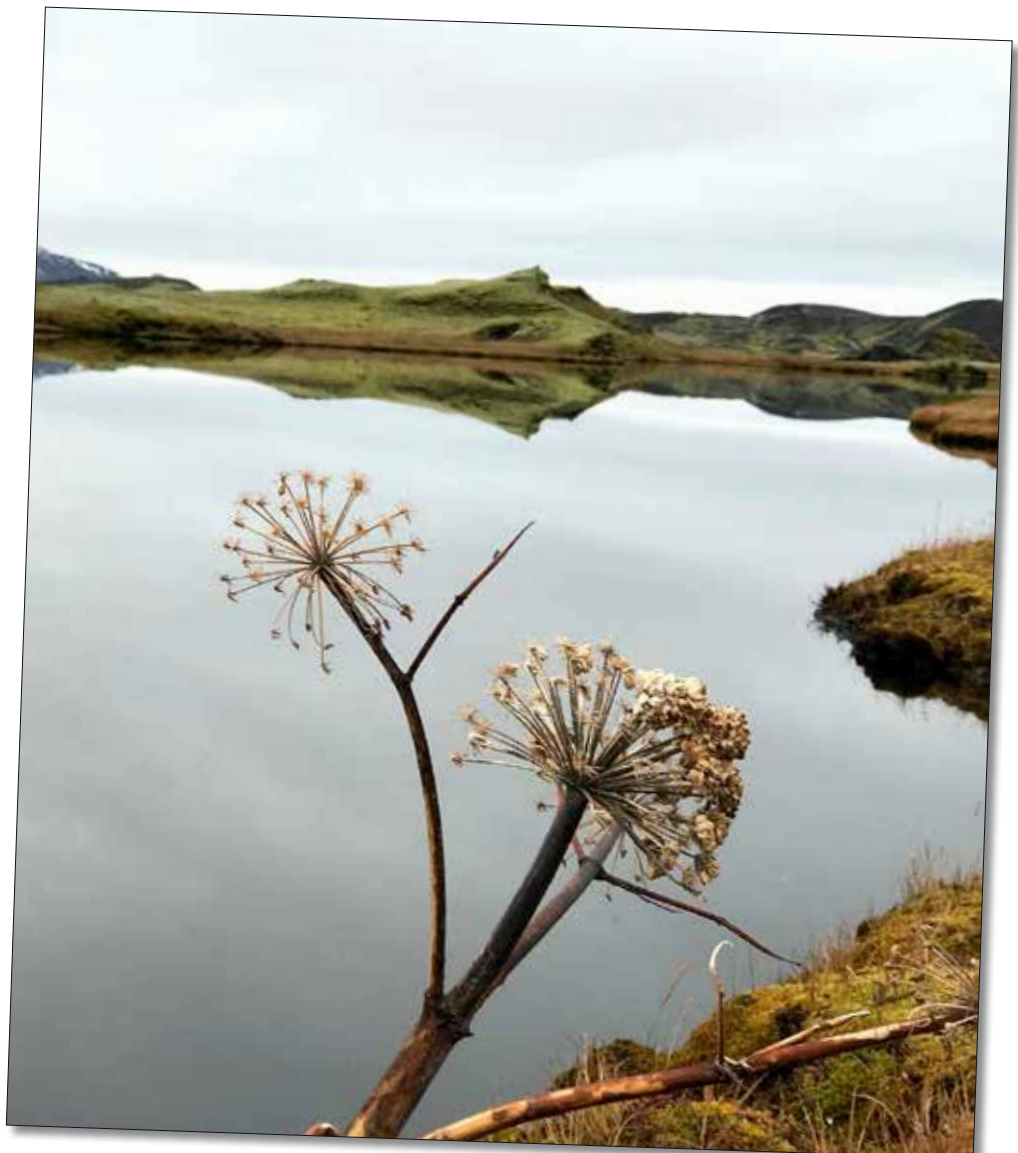
Viðfangsefnið má vera hvað sem er og er ekki bundið við að myndirnar hafi verið teknar úti á sjó. Myndirnar þurfa ekki að hafa verið teknar á þessu ári heldur er hægt að fara í ljósmyndasafnið sitt. Eitt skilyrði er þó sett að myndin má ekki áður hafa tekið þátt í þessari keppni. Hver ljósmyndari má

senda inn allt að 15 ljósmyndir. Dómnefnd mun velja þrjár vinningsmyndir. Að auki verða tólf aðrar myndir valdar af dómnefndinni sem taka þátt, ásamt vinningsmyndunum, í Norðurlandakeppni sjómanna í ljósmyndun sem fer fram í byrjun næsta árs.

Skilafrestur á myndum í keppnina er 1. desember næstkomandi og skulu þær sendar á netfangið iceship@heimsnet.is. Stafrænar myndir þarf að senda inn í mestu upplausn sem möguleg er en allar myndir eru engu að síður gjaldgengar. Ef senda á inn myndir á öðru formi skulu þær sendar til:

Félag skipstjórnarmanna
V/Sjómannablaðsins Víkings
Ljósmyndakeppni 2017
Grensásvegi 13
105 Reykjavík

Myndefni ykkar, ágætu sjómenn, þarf ekki nauðsynlega að vera af sjónum samanber þessa náttúrustemningu sem Sigrún Anna Stefánsdóttir lagði til keppninnar í fyrra.





Réttur sjómanna til bóta

Verði sjómenn fyrir slysi við vinnu sína, geta þeir átt rétt á bótum vegna afleiðinga slyssins, án tillits til þess hvort slysið verði rakið til mistaka eða vanrækslu.

Sökum þess hve ríkan rétt þeir eiga sem lenda í vinnuslysi á sjó, er mikilvægt að leita alltaf réttar síns, þótt tjónið kunni í upphafi að virðast smávægilegt.

Brýnt er að leita til læknis og tilkynna viðeigandi aðilum strax um slysið, svo sem vinnuveitanda, tryggingafélagi, sjómannafélagi og Sjúkratryggingum Íslands.

Einnig er mikilvægt að hinn slasaði ráðfæri sig sem fyrst við lögmann um rétt sinn.

Fyrsta viðtal er alltaf ókeypis hjá okkur!



FULLTINGI

slysa- og skaðabótamál

Þinn réttur til bóta!

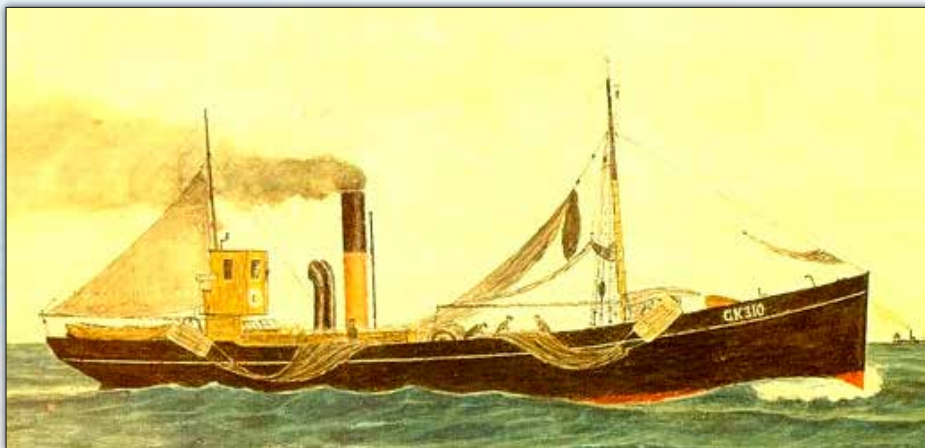
Fyrstu togararnir í eigu Íslendinga

Hér fara á eftir upplýsingar um fyrstu togarana sem Íslendingar eignuðust, þeim er raðað miðað við fyrsta skráningardag. Efnið er sótt á hin ýmsu mið en mest í handskrifaða skipaskrá á dönsku sem hefst 6. september 1895 og varðveitt er á Þjóðskjalasafni Íslands. Skráin byggir á lögum frá sama ári settum af danakonungi. Einnig er aflað fanga á fjölmörgum síðum á netinu sem hafa að geyma fjölbreyttar upplýsingar um skip og báta. Þar má meðal annars nefna Wikipediu, síðu Þórhalls S. Gjöveraa, síðu Þóroddar Sævars Guðlaugssonar og síðast en ekki síst, *timarit.is*.

Hugmyndin er að birta á síðum Vikingsins smátt og smátt upplýsingar um alla togara sem verið hafa í eigu Íslendinga að minnsta kosti fram til þess tíma sem hinir svokölluðu nýsköpunartogarar komu til landsins. Reikna má með að eitthvað af því sem hér kemur fram sé umdeilanlegt og jafnvel rangt og eru því þeir lesendur sem búa yfir betri vitneskju beðnir um að komaathugasemdum til skrásetjara á netfangið hl@internet.is

– 1 –

Fyrsti togarinn í eigu Íslendinga var Coot GK-310 (blesönd), skráður hér á landi 24. apríl 1906, smíðaður í Glasgow 1892 hjá Willam Hamilton & Co.



Coot GK-310.

Lengd 30 m., breidd 8 m., dýpt 3 m., stærð 154 brl., knúinn 225 hö. gufuvel. Coot kom til Hafnarfjarðar 6. mars 1905 þá um 13 ára gamall, keyptur frá Aberdeen í Skotlandi af Silver City Steam Trawling Company. Kaupandi var Fiskveiðihlutfélag við Faxaflóa sem var í eigu sex Íslendinga sem búsettir voru ýmist í Hafnarfirði eða Reykjavík. Þar á meðal voru kaupmennirnir Björn Kristjánsson og Einar Þorgilsson sem síðar varð umsvifamikill atvinnurekandi í Hafnarfirði rak þar meðal annars fiskverkun um árabíl og var eigandi bátanna, Fákur GK-24, Faxi GK-44 og Fífli GK-54 og togarans Surprise GK-4, allt þekkt aflaskip á sínum tíma.

Skipið var gert gert út frá Hafnarfirði með botnvörpu. Fyrsti skipstjórinn var Indriði Gottsveinsson sem einnig var einn af eigendunum. Tveir vélstjórar voru um borð, annar enskur en hinn danskur. Matsveinninn var danskur en aðrir í áhöfninni voru íslenskir.

Skipið eyðilagðist 14. desember 1908 þegar það var að draga Kópanesið frá Reykjavík til Hafnarfjarðar en svo slysa-lega vildi til að þegar skipin voru í mynni Hafnarfjarðar slitnaði dráttar- taugin og fór í skrúfuna á Coot með þeim afleiðingun að bæði skipin rak stjórnlauzt upp í Keilisnesið og eyðilögðust þar, en áhafnirnar björguðust.

– 2 –

Annar togarinn í eigu Íslendinga var Seagull RE-100, skráður hér á landi 25. maí 1906, smíðaður hjá J. R. Oswald & Co í Milford Haven Wales 1894. Lengd 30 m., breidd 8m., dýpt 3 m., stærð 126 brl., knúinn 94 hö. gufuvel. Hann kom til landsins í júní árið 1905 (þremur mánuðum seinna en Coot) 9 ára gamall. Skipstjóri, Jón Þórðarson frá Ráðagerði. Eigendur, Benedikt Stefánsson og Eyjólfur Ófeigsson kaupmenn ásamt Bjarnhéðni Jónssyni járnsmið og Guðmundi Einarssyni steinsmið. Enginn þessara manna hafði komið að útgerð áður, hvað þá útgerð togara. Seldur Þorvaldi Björnssyni í Reykjavík árið 1906. Seldur í maí 1907 Péttri Jónssyni í Reykjavík. Seldur í september 1907 Bárði Kristjáni Guðmundssyni Reykjavík, slitnaði upp og strandaði við Vestmannaeyjar haustið 1907. Dreginn af strandstað til Reykjavíkur. Rifinn í fjöru í Hafnarfirði nokkrum árum síðar.

Þorvaldur Björnsson óðalsbóndi sá er keypti skipið var fæddur í Stóra-Dal undir Eyjafjöllum 18. október 1833, dáiðinn 30. nóvember 1922. Bóndi í Núpakoti undir Eyjafjöllum 1863-1886, í Svaðbæli 1886-1905, vann þar mjög að jarðabótum, hýsti stórmannlega og nefndi býlið Þorvaldseyri. Dvaldist í Reykjavík 1905-1909 og átti þá talsverðan þátt í togarautgerð. Fluttist síðan aftur að Núpakoti og var þar til æviloka. Alþingismaður Rangæinga 1886-1891.

Rétt er að taka fram að það eru engir skyldleikar milli hans og núverandi ábúenda á Þorvaldseyri en býlið er oft í fréttum vegna þess fyrirmyndar búskapar sem þar er rekinn.

Í fyrsta tölublaði Ægis, í júlí 1905, er sagt frá komu Seagulls og skipinu fagnað. Segir þar meðal annars:

„Heyrst hefir að margir hér í Reykjavík og nágrenninu hefðu í hyggju að selja þilskip sín ef kostur er og kaupar aftur botnvörpuskip, og sýnir þetta virðingarverðan áhuga fyrir að fylgja með tímanum í fiskiveiðamálunum.“

Sérhönnuð sjómannamappa

Atvinnuskírteini og önnur gögn á vísun stað



Sjómannamappan fæst einnig
sem taska með rennilás

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



Sjálfsvirðing og sjálfstraust eflist með vinnu við vel metið handverk.

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

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

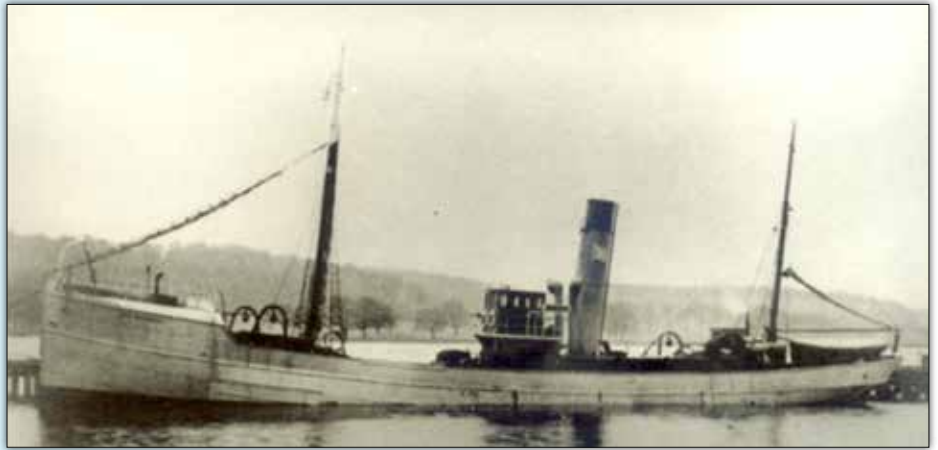
Útgerð Seagulls gekk alla tíð á afturfótunum. Fljótlega eftir að skipið kom til Reykjavíkur, var því haldið til veiða undir stjórn Árna Eyjólfssonar, en afli var lítill sem enginn.

Sá maður, sem kunnastur er af útgerð Seagulls, er títtnefndur Þorvaldur Björnsson óðalsbóndi, ýmist kenndur við Núpakot eða Þorvaldseyri undir Eyjafjöllum. Hann var kominn yfir sjötugt er hann lenti í hinu misheppnaða Seagull-sævintýri. Honum hafði græðst fé á búskap og var hann í tölu kunnari bænda á Suðurlandi. Þorvaldur fluttist til Reykjavíkur árið 1905 og mun þá fljótlega hafa komist inn í félagsskapinn um Seagull. Fullkominn eigandi Seagulls er hann ekki talinn fyrr en frá 1. desember 1906. Átti hann togarann einn til 28. maí 1907, en þá varð hann gjaldþrota á fyrirtækinu. Togarinn var stundum nefndur manna í milli „Fjósaraður“ Þorvaldi til háðungar og einnig vegna litarins, en hann var rauðbrúnn. Síðast var hann notaður til flutninga, allt þar til hann slitnaði upp, rak á land og skemmdist við Vestmannaeyjar í desember árið 1907. Hinn 9 júlí 1908 var auglýst nauðungaruppboð á botnvörpuveiðiskipinu Seagull og skyldi það fara fram hinn 13. sama mánaðar „við skipið, þar sem það nú stendur uppi í fjörunni hjer [það er í Vestmannaeyjum].“ Á Seagull hvíldi skuld við Fiskveiðasjóð Íslands, sem aldrei mun hafa goldist. Flakið hefur líklega verið dregið til Hafnarfjarðar, því að þar var það rífið mörgum árum seinna.¹

– 3 –

Þriðji togarinn í eigu Íslendinga var Jón forseti RE-108, skráður hér á landi 29. júní 1907, jafnframt fyrsti togarinn sem smíðaður var fyrir Íslendinga. Smíðaður í Glasgow 1906 hjá Scott & Sons (Bowling) Ltd. Lengd 39,31 m., breidd 6,77 m., dýpt 3,93 m., stærð 233 brl., knúinn 400 hð. gufuvél, kom til landsins í febrúar 1907. Skipstjóri, Halldór Kristján Þorsteinsson Reykjavík. Eigandi Alliance Reykjavík. Skipinu var ætlað að stunda veiðar á úthafinu og var allt hið vandaðasta, jafnvel betur búið en sambærileg skip þess tíma þar sem það var sérstaklega styrkt til veiða á norðlægum slóðum. Það var rúmlega tvöfalt stærra en Coot sem ætlað var til veiða á grunnslóð.

Jón forseti strandaði í illviðri 27. febrúar 1928 á rífi við Stafnes á Reykjanesi, sem er á milli Sandgerðis og Hafna. Skip komu togaranum til hjálpar um 5 tímum eftir að hann strandaði en gátu lítið aðhafst vegna veðurs. Á skipinu var 25



Jón forseti RE-108.

manna áhöfn og tókst að bjarga 10 þeirra frá landi en 15 fórust með skipinu.

Í framhaldi af strandi skipsins stofnaði Slysavarnafélag Íslands deildir víða um land. Sú fyrsta á vegum þess var Sigurvon í Sandgerði, stofnuð 25. júní 1928 og í framhaldinu var Þorbjörn í Grindavík stofnaður 2. nóvember 1930.

Minnisvarði um strand Jóns forseta var afhjúpaður á Stafnesi 27. ágúst 2009.

Í ræðu sem Kristinn Jónsson, verðandi formaður Sigurvonar hélt við afhjúpun minnisvarðans kom meðal annars eftirfarandi fram um nafn staðarins:

„Stafnes á merka sögu tengda sjóslysum, má þar nefna að árið 1685 á göuþrælum fórust sjö skip frá Stafnesi og drukknðu 58 menn á einum degi. Nafn þessa staðar Stafnes er tilkominn vegna sjóslyss, en fyrr á öldum var

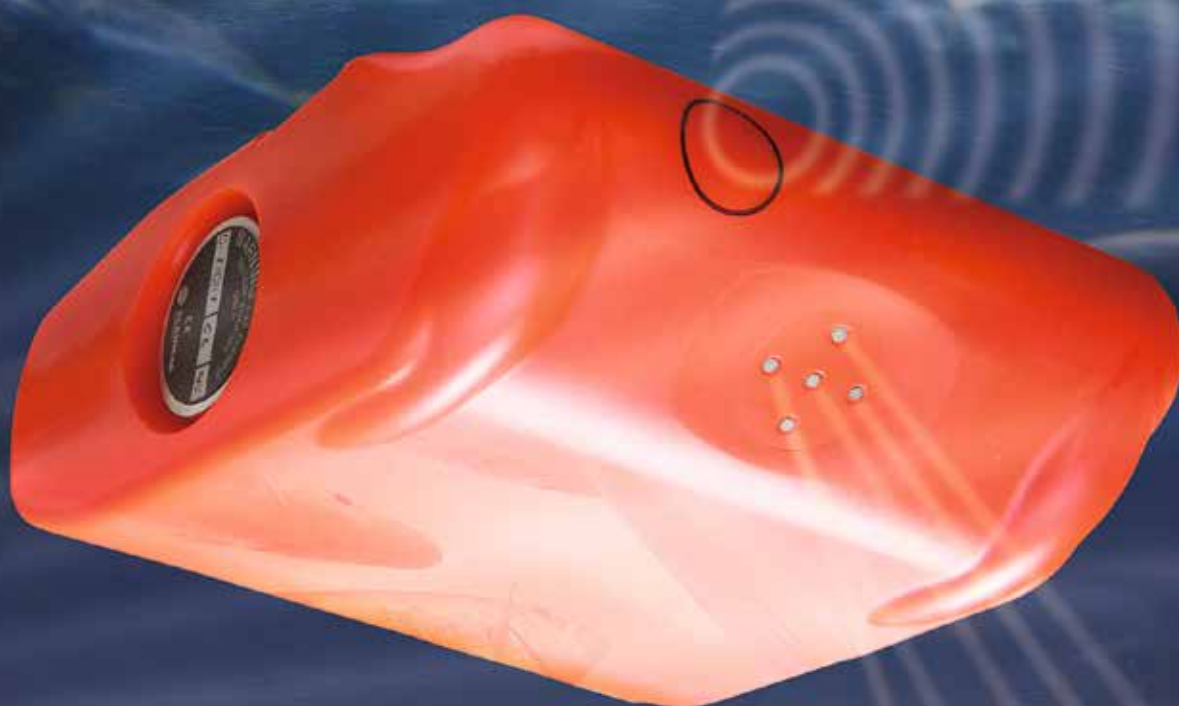
nafnið Nes ávallt notað um þennan stað. Fyrir margt löngu bjó hér útvegsbóndi sem var orðinn fótluinn. Hann sat í smíðju og var að tálga sér staf, er tvær vinnukonur komu til hans og sögðu honum þau döpru tíðindi að bátur sem tveir sonar hans hafi verið á hafi farist er báturinn tók land og bræðurnir hafi báðir látist. Gamli maðurinn kláraði að tálga stafinn og bað nokkru síðar vinnukonurnar að fylgja sér að þeim stað þar sem báturinn fórst. Þegar þau voru komin út á klappirnar þar sem sjórinn braut á, lyftir gamli maðurinn nýja stafnum upp, lamdi honum í sjóinn og mælti: „Héðan í frá skal enginn láta lifið sem tekur land á Nesi sé farin rétt sundleið og skal Nesið héðan í frá heita Stafnes“.

Fiskveiðahlutafélagið Alliance var stofnað 18. október 1905 af Thor Jensen,



Minnismerki um Jón forseta afhjúpað 27. ágúst 2009. Í baksýn Stafnesviti sem byggður var á árinu 1925.

¹ Heimir Þorleifsson: *Saga íslenskrar togaraútgærdar fram til 1817*. 1974.



Flæðinemi fyrir botn og flottroll

Flæðineminn sýnir áhrif neðansjávarstrauma á veiðarfærið. Hann sýnir hraða sjávarflæðis inn í trollið, undir hvaða horni sjórinn streymir inn í trollið og um leið hvaða áhrif það hefur á veiðihæfni veiðarfærisins.

- Ný og endurbætt hönnun
- Meiri styrkur
- Betri rafhlöðuending

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



SCANMAR

www.scanmar.is

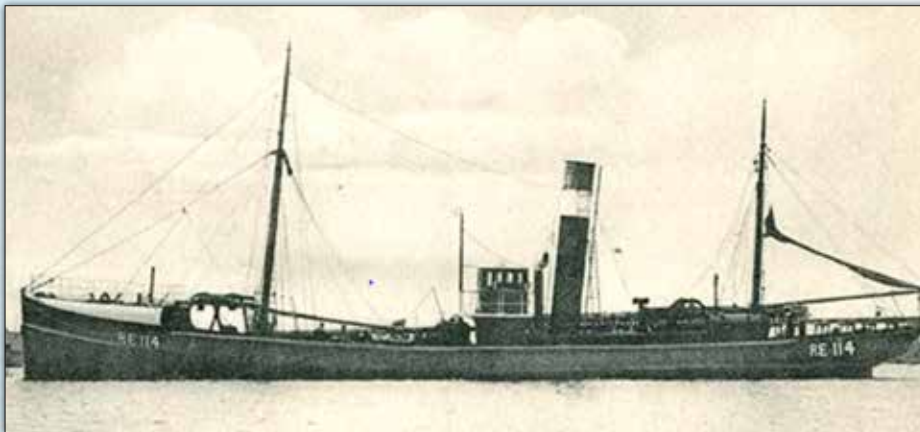
kaupmanni, fyrir hönd verslunarinnar „Godthaab“, og af skipstjórunum Halldóri Kr. Þorsteinssyni, Jóni Ólafssyni, Jóni Sigurðssyni, Jafet Ólafssyni, Magnúsi Magnússyni og Kolbeini Þorsteinssyni, sem allir voru búsettir í Reykjavík. Upphaflega hét félagið „Fiskveiðafélagið Alliance“ en árið 1914 var félaginu breytt í hlutafélag og nafninu um leið í „Fiskveiðahlutafélagið Alliance“. Alliance merkir samband og munu stofnendur hafa viljað benda á það að með stofnun þessa félags hafi sameinast dugnaður og festa sjómanna og reynsla og þekking verslunarmannsins til öflunar og útgerðar fullkominna og traustbyggðra togara. Í 1. grein laga félagsins er tekinn af allur vafi í þessu efni: „Tilgangur félagsins er fyrst og fremst, Að láta byggja botnvörpugufuskip í Englandi, er vér gerum ráð fyrir að kosti hérumbil 125 – eitt hundrað tuttugu og fimm þúsund krónur. Að gjöra skip þetta út héðan til fiskiveiða, OG LOKS ef kringumstæður leyfa, að kaupa síðar fleiri skip til fiskiveiða útgjörðar á sama hátt.“²

Þetta botnvörpuskip var Jón Forseti RE-108.

– 4 –

Fjórði togarinn í eigu Íslendinga var Mars RE-114 skráður hér á landi 30. desember 1907, smíðaður hjá Cook Welton & Gemmell Ltd í Beverley á Englandi árið 1900. Lengd 30 m., breidd 8m., dýpt 3 m., stærð 225 brl., knúinn 430 hð. gufuvél, kom til landsins 3. mars 1907. Eigandi: Fiskveiðahlutafélagið Ísland í Reykjavík.

Þau urðu örlög skipsins að það strandaði við Gerðahólma hjá Garði á Reykjanesi 26. október 1916. Mannbjörg varð en skipið eyðilagðist. Á þeim 9 árum sem skipið var gert út hér við land reyndist það mjög fengsælt enda stýrt



Mars RE-114.

² „Fiskveiðahlutafélagið Alliance 50 ára“, *Morgunblaðið* 18. október 1955.

lengst af, af aflaklónni Hjalta Jónssyni sem gekk manna á meðal undir nafninu Eldeyjar-Hjalti.

– 5 –

Fimmti togarinn í eigu Íslendinga var Íslendingur RE-73 skráður hér á landi 29. september 1908, smíðaður hjá Cook Welton & Gemmell Ltd. í Beverley Englandi árið 1893. Lengd 30,18 m., breidd 6,07 m., dýpt 3,54 m., stærð 146 brl., knúinn 200 hð gufuvél. Kom til landsins í mars 1908. Skipstjóri Ingólfur



Íslendingur RE-73.



Valur RE-122.

Lárusson. Eigandi Fiskveiðahlutafélagið Fram Reykjavík.

Á árinu 1916 eignaðist Elías Stefánsson skipið. Í desember 1928 sökk það á Eiðsvík við Reykjavík og lá þar næstu 15 árin eða til ársins 1942. Við skoðun kom í ljós að bolurinn var það lítið skemmdur að kunnáttumenn mátu það svo að það mundi svara kostnaði að bjarga skipinu og gera það upp, sem var gert og sett í það 500 hð Fairbanks Morse dieselvél. Í nóvember 1942 var skipið selt fyrirtækinu Dieseltogarar í Reykjavík. Í maí

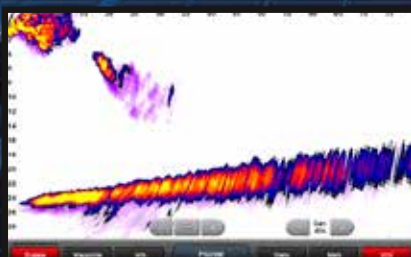
1949 keyptu Bjarni Sigurðsson og fleiri í Reykjavík skipið sem fór í brotajárn á árinu 1957. Talið hefur verið að Hallveig Fróðadóttir RE- 203, sem kom til landsins ný í mars 1949, knúinn 1200 hð. Ruston dieselvél hafi verið fyrsti íslenski togarinn knúinn dieselvél en samkvæmt framanskraðu var það Íslendingur RE-73.

– 6 –

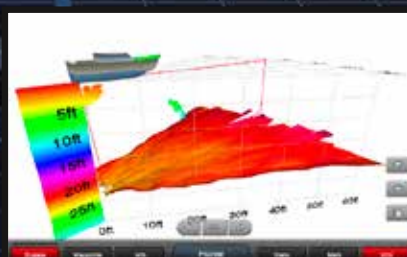
Sjötti togarinn í eigu Íslendinga var Valur RE 122, skráður hér á landi 29. september 1908, smíðaður hjá Cook Cochrane & Cooper í Beverley á Englandi árið 1894. Lengd 30 m., breidd 8 m., dýpt 3 m., stærð 137 brl., knúinn 200 hð gufuvél. Skipstjóri Árni Hannes-



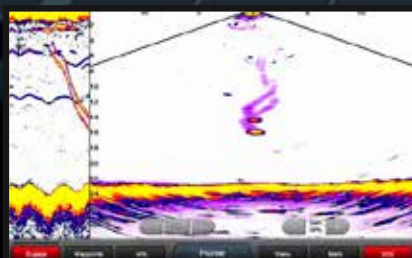
LiveVü Forward



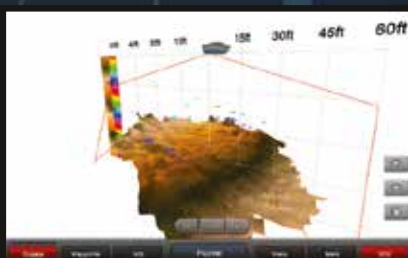
RealVü 3D Forward



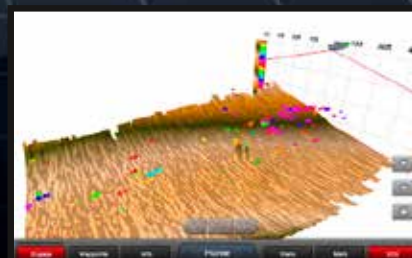
LiveVü Down



RealVü 3D Down



RealVü 3D Historical



Þarftu að sjá til að trúa ?

Þá er Panoptix sónarinn frá Garmin lausnin 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 sónarmynd 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.



Snorri Sturluson RE-134.

son í Reykjavík, sem kaupir skipið í maí 1908.

Um áramótin 1908-09 eignast P. J. Thorsteinsson & Co (Milljónafélagið) togarann. Í mars 1914 eignast Fiskveiða-hlutafélagið Alpha í Hafnarfirði skipið (Milljónafélagið gjaldþrota 1914). Valur var seldur til Noregs árið 1917.

– 7 –

Sjöundi togarinn í eigu Íslendinga var Snorri Sturluson RE-134, skráður hér á landi 31. október 1910, smíðaður hjá Cook Welton & Gemmel Ltd. Beverley Englandi árið 1900. Lengd 37 m., breidd 6,40 m., dýpt 3,44 m., stærð 228 brl., knúinn 400 hö. gufuvél. Skipstjóri, Björn Ólafsson Mýrarhúsum Seltjarnarnesi. Eigandi frá 10. júní 1907 P. J. Thorsteinsson & Co h.f. í Reykjavík og Kaup-

mannahöfn, selt h.f. Snorra Sturlusyni í Kaupmannahöfn í mars 1914, keypt aftur til landsins af Thor Jensen h.f Kveldúlfur í apríl 1915. Seldur til Englands árið 1919.

Í framhaldinu er við hæfi að rifja aðeins upp upphaf útgerðar Péturs J. Thorsteinssonar og Thors Jensen í Viðey.

Árið 1907 var Útgerðarfyrtækið P. J. Thorsteinsson & Co stofnað og átti hlutafé þess að vera 1 milljón króna sem



FRÍÐRIK A. JÓNSSON ehf.

Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra hamingjuóskir á sjómannadaginn.

ICOM

Talstöðvar, heyrnaskjól og hljóðnemar fyrir land, sjó og flug.

SIMRAD Sjálfstýringar, gýró og kompásar

STBY, WORK og AUTO Minnisstillingar fyrir notanda

Þægilegt vinnuvíðmót.

Samhæfð útistýri

SIMRAD Dýptarmælar og Ratsjár

Chirp, breiðband, Ölduhæðarleiddretting.

G3, G4, Halo og HD ratsjár, Einfeld ratsjárstýring.

Val um 9" eða 16" skjál.

Olex

Þrívíddar sjókortaplotter með AIS- og botnhárkuupplýsingum.

VINGTOR STENTOFON

Kalikerfi, símkerfi og neyðarkerfi fyrir skip.

SIMRAD

NSS fjölnotatæki m. SolarMAX skjá.

Kortaplotter, Dýptarmælar, Radarskjár, Vélurupplýsingar, Myndavélaskjár.

Sjálfstýring, WiFi og Bluetooth, Þrívíddarskjár, Snertiskjár og hljóðartaikar.

7", 9", 12" og 16"

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

Siglinga, fiskileitar og rafeindatæki

var gríðarlegt fé á þeim tíma og því nefndist félagið „Milljónafélagið“. Helstu stofnendur voru þeir Pétur J. Thorsteins-son og Thor Jensen. Bækistöð félagsins var á austurenda Viðeyjar og á skömm-um tíma myndaðist þar reisulegt þorp með fjölda íbúða- og fiskverkunarhúsa. Þar var einnig besta höfnin við Faxaflóa. Milljónafélagið varð gjaldþrota árið 1914 en fiskverkunin hélt áfram á Sunda- bakka. Árið 1924 gerði Kárafélagið Viðey að sinni útgerðarstöð. Við það fjölgaði þorpsbúum sem urðu flestir 138 árið 1930. Ári síðar lagði félagið upp laupana. Eftir það tók íbúum þorpsins að fækka og árið 1943 fór það í eyði. Búskapur var stundaður í Viðey fram á sjötta áratuginn en þá lagðist búseta af í eyjunni. Árið 1968 var Þjóðminjasafninu falin umsjón með Viðeyjarstofu og kirkjunni í eyinni, en þá voru húsini illa farin. Íslenska ríkið gaf Reykjavíkurborg húsini árið 1986 og lauk endurbótum á þeim árið 1988.

– 8 –

Áttundi togarinn í eigu Íslendinga, Freyr GK-340, skráður hér á landi 30. nóvember 1910, smíðaður hjá Mackie & Thomson í Glasgow í Skotlandi árið 1891. Lengd 29,81 m., breidd 6,19 m., dýpt 3,66 m., stærð 152 brl., knúið 250



Milljónafélagið skipar út fiski í Viðey á árinu 1910. Fiskinum er ekið á vögnum sem ganga á teinum á bryggjunni að skipshlið þar sem honum var stúfað í lest flutningaskipsins. Mynd: Magnús Ólafsson

hö. gufuvél. Keypt í mars 1908 af P. J. Thorsteinsson & Co sem var þá einnig með starfsstöð í Kaupmannahöfn. Hann seldi Fiskveiðihlutafélaginu Ingólfi í

Hafnarfirði skipið í apríl 1908. Skipið slitnaði upp á árinu 1913 og rak á land í Rauðuvík við Reykjavík þar sem það var rifið í fjörunni.



Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra hamingjuóskir með sjómannadaginn

YANMAR aðalvél
YANMAR hjálparvél
REINTJES niðurfærslugir
BERG skiptiskrúfa

STAMFORD ásráfali
SCANTRON autotroll
NORSAP skipstjórstólar



BJÖRG EA 7

YANMAR aðalvél
MEKANORD niðurfærslugir
VULKAN ástengi

KORSØR skiptiskrúfa
SLEIPNER bógskrúfa
SEAMECH vélstýring



HAFBORG EA 152

YANMAR aðalvél
ZF niðurfærslugir
ZF stjórntæki
SIMRAD sjálfstýring
CENTA ástengi

SIDE-POWER hliðarskrúfur
8" hljóðkútur
EUROPAFILTER smursía
SEPAR forsiur
PRESTOLITE alternator



SANDFELL SU 75

YANMAR



Aðalvélar í skip og báta

SIDE-POWER



Hliðarskrúfur



Stjórntæki og girar

TOIMIL



Löndunarkranar

KOHLER
IN POWER. SINCE 1920.



Rafstöðvar og ljósavélir

Poly Flex



Mótorþúðar fyrir flestar vélar



Sjókopar - sjóinntök - sjósiur - lokar - zink

ROLLWAY



Allar gerðir af legum

Prestolite



Alternatorar og DC rafalar

rule



12V og 24V lensidælar

TECHBRIDGE



Skrúfur

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

Fagleg ráðgjöf, sala og þjónusta
Bjóðum aðeins viðurkenndan búnað

Texti: Jón Þ. Þór

Myndir: Jón Hjaltason

Bolungarvík við sunnanvert Ísafjarðardjúp.
Traðarhyrna gnæfir yfir kaupstaðnum.

BOLUNGARVÍK

ELSTA VERSTÖÐ Á VESTFJÖRÐUM

Í huga flestra Íslendinga eru Vestfirðingar tengdari sjósókn og fiskveiðum en íbúar annarra landshluta. Útgerðin hefur jafnan skipt höfuðmáli fyrir afkomu fólks á Vestfjörðum og fyrr á tíð var því oft haldið fram um Vestfirðinga, í gamni og alvöru, að þeir yndu sér betur og ættu auðveldara með að fóta sig á sætrjám en á þurru landi. Þetta mátti kallast næsta eðlilegt. Á Vestfjörðum eru óviða miklar bújarðir og öll aðstaða til kvikfjárræktar – að ekki sé talað um akuryrkju – er þar til muna þrengri og lakari en í öðrum landsfjórðungum. Á hinn bóginn hafa Vestfirðingar alla tíð notið þess að eiga undan landi einhver bestu og gjöfulustu fiskimið við Íslandsstrendur. Á þau var skammt að sækja og þar er fisk að fá allan ársins hring, þegar gefur til róðra. Á öldum sjálfsþurftarbúskapar á Íslandi voru Vestfirðir sem kjörnir fyrir sjávarbúskap og bændur þar voru öðru fremur útvegsbændur. Útgerð og fiskveiðar voru meginstöðirnar undir búskap þeirra og ýmiss konar strandnytjar á borð við rekavið, fugla-, eggja- og dúntekju voru mikilvægt búsilag. Kvikfjárrækt höfðu flestir bændur á Vestfjörðum aðeins til stuðnings.

Elsta verstöðin

Á árabátaöld, þegar nálægð við fiskimið skipti höfuðmáli, var róið úr nánast hverjum firði og hverri vík á gjörvöllum Vestfjarðakjálkanum. Á útnesjum voru víða stórar verstöðvar, útver, þar sem

fjöldi vermannna hafðist við á vertíðum en fáir eða engir þess á milli. Útverunum var valinn staður með tilliti til nálægðar við miðin, landing þurfti einnig að vera bærileg og alls staðar þurfti að vera nóg landrými fyrir að minnsta kosti nokkrar verbúðir. Þá þótti það jafnan góður kostur, ef gott vatn var fáanlegt til drykkjar og þvotta. Flestar þessara verstöðva lögðust af þegar menn hættu að sækja sjó á árabátum.

Bolungarvík við Ísafjarðardjúp er almennt talin elsta



Vegurinn um Óshlið og Óshliðargöng endar í Bolungarvík. Í Ósvör, andspænis kaupstaðnum, er samnefnt minjasafn.

TIL HAMINGJU MEÐ DAGINN SJÓMENN

Ráðgjöf

Í áratugi hefur starfsfólk Odda þróað og hannað umbúðir fyrir fjölda íslenskra fyrirtækja í sjávarútvegi, þar sem áratuga reynsla og þekking okkar tryggir að varan skili sér á áfangastað jafn fersk og hún var þegar hún lagði af stað. Við veitum þér fyrsta flokks ráðgjöf og aðstoðum þig við að velja réttu umbúðirnar fyrir þínar vörur. Hafðu samband og kynntu þér málið.

Umbúðir

Vandaðar umbúðir tryggja örugga meðferð og afhendingu þinnar vöru. Því er mikilvægt að þær séu valdar af kostgæfni. Við framleiðum úrval umbúða auk þess sem við bjóðum fjölbreyttar lausnir frá traustum og viðurkenndum samstarfsaðilum okkar. Þannig tryggjum við einstakt vöru- framboð sem uppfyllir allar þínar þarfir þegar kemur að umbúðum.

Við erum þínir ráðgjafar í umbúðum



Í 75 ÁR



Svona voru þeir klæddir íslensku sjómennirnir á 19. öld.

verstöð á Vestfjörðum og víst er, að útræði þaðan á sér samfellda sögu allt frá landnámsöld. Víkin uppfyllti flestar þær kröfur sem menn gerðu til verstöðva á árabátaöld. Þar var nóg landrými, sæmileg lending nema í verstu norðanveðrum, nóg vatn og góð aðstaða til fiskverkunar. Ekki spillti heldur að í dölum, sem gengu inn frá Víkinni, voru góðir hagar fyrir búfé, en mikilvægast af öllu var að úr Bolungarvík var örskammt að róa á gjöful mið.

Litill vafi leikur á því að útræði hófst í Bolungarvík nánast jafnskjött og Þuríður sundafyllir og föruneyti hennar settist að í Víkinni. Það hefur trúlega verið á tímabilinu 915-930 og frá sögn Landnámabókar af því er Þuríður setti Kvíarmið bendir til þess að þá hafi Ísafjarðardjúp verið albyggt, eða því sem næst.

Elsta skipaskráin

Allt bendir til þess að bæði heimamenn og aðkomumenn hafi sótt sjó úr Bolungarvík á vorvertíðum þegar á 10. öld og þegar á leið færðist útgerðin í aukana. Við vitum

ekki hve mörg skip reru úr Víkinni á ári hverju en traustar heimildir herma, að efnamenn og voldugar ættir víða um land hafi á síðmiðöldum tekist á um yfirráð yfir bestu útvegsjörðunum þar. Það sýnir best mikilvægi verstöðvarinnar en harðfiskur

(skreið) var á þessum tíma orðin mikilvægasta útflutningsvara Íslendinga og snar þáttur í mataræði landsmanna sjálfra.

Elsta varðveitta skipaskrá úr Bolungarvík (og úr íslenskri verstöð) er frá árinu 1626. Þá reru alls 26 skip úr hinum ýmsu lendingum í Víkinni, flest sexæringar. Þessi tala virðist hafa haldist allt fram á 19. öld. Þá fjölgaði skipum að mun og á lokaskeiði árabátaaldar, á síðustu árum 19. aldar, gengu að jafnaði 80-90 sexæringar til veiða úr Bolungarvík á vetrar- og vorvertíð. Um það bil helmingur var í eigu heimamanna en hitt voru aðkomuskip, flest innan úr Djúpi. Hverju skipi fylgdu 8-10 manns og var því oft fjölmennt í Víkinni á vertíðum.

Bolvíkingar voru fljótir að tileinka sér kosti vélaraflsins og á aðeins þremur árum, 1903-1906, var allur bátafloki þeirra vélvæddur. Þá fór í hönd mikið velsældar- og blómaskeið í verstöðinni gömlu við ysta haf. Útgerðin eflist, íbúum fjölgaði hratt og árið 1920 var sjávarþorpið undir Óshyrnu orðið að myndarlegu kaupúni. Öflug fyrirtæki spruttu í ýmsum atvinnu- og þjónustugreinum en langstærst var verslunar- og útgerðarfyrirtæki Péturs T. Oddssonar. Því vegnaði hins vegar illa á 3. áratugnum og sögu þess lauk skömmu eftir 1930.

Einar Guðfinnsson

En maður kemur í manns stað og nokkru áður en Pétur T. Oddsson safnaðist til feðra sinna árið 1931 hóf ungur maður innan úr Djúpi útgerð í Bolungarvík. Hann hét Einar Guðfinnsson og á næstu árum og áratugum byggðu hann og synir hans upp eitt öflugasta útgerðarfyrirtæki á Íslandi. Saga þess verður



Sexæringur í Ósvör. Fyrir ofan bátinn er dráttarspil. Hinum megin fjarðarins er Bolungarvík og Traðarhyrna.



EITT KORT
34 VÖTN
7.900 kr.

Vatnaveiði er fjölskylduvæn útivist. Börn yngri en 14 ára veiða frítt með korthafa.

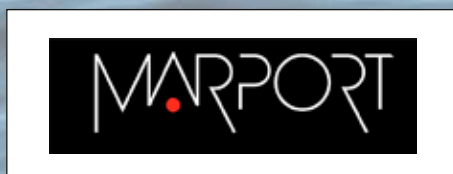
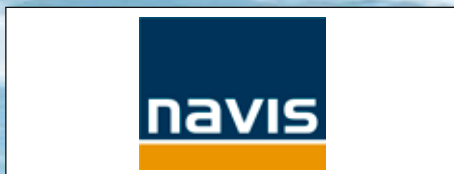
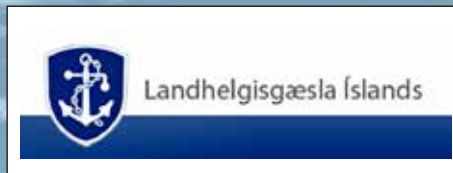
www.veidikortid.is




Sölustaðir:
N1 - OLIS - ÍSLANDSPÓSTUR og veiðivöruslanir um land allt.
Frí heimsending þegar pantað er á www.veidikortid.is.



Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu kveðjur á sjómannadaginn



ekki sögð í þessum greinarstúf, en hún var stórbrotin og að sumu leyti dæmigerð fyrir athyglisverða þætti í íslenskrri atvinnu- og sjávarútvegssögu á 20. öld. Fyrirtæki Einars var hið langstærsta í Bolungarvík, gerði út fjölda skipa, rak umfangsmikla fiskvinnslu, fiskverkun og verslun með sjávarafurðir og átti hlut að margskyns annarri atvinnu- og þjónustustarfsemi. Kaupþúnið óx með fyrirtækinu, fólkinu fjölgaði ár frá ári og íbúafjöldinn varð mestur tæplega 1300 manns. Á síðasta áratug 20. aldar var fótunum hins vegar kippt undan fyrirtækinu, það hætti starfsemi og í kjölfarið fækkaði íbúum í Bolungarvík og ýmislegur atvinnurekstur dróst saman.

Bolungarvík var í fararbroddi íslenskra sjávarplássna lengst af 20. öld. Þar var rekin öflug útgerð og fiskvinnsla og nánast allar tegundir veiðiskipa áttu heimahöfn í Víkinni, allt frá smábátum til stórra togara. Þegar þetta er ritað er enn mikil útgerð í Bolungarvík en nú byggist hún að miklu leyti á litlum vélbátum og meiri hluti aflans er fluttur á brott lítið eða óunninn. Allt um það hefur flotinn farið stækkandi og verið endurnýjaður á



Á Minjasafninu í Ósvör getur meðal annars að líta þessi tæki og tól. Þar eru líka salthús, fiskihjallar og fleira sem gleður augað og fræðir um gamlan tíma.

allra síðustu árum og margt bendir til þess að Bolvíkingar séu óðum að ná vopnum sínum á ný. Þar njóta þeir sem fyrr ná-lægðarinnar við gjöful fiskimið.

Gamli Þór

Ég leit við hjá Reyni í Kolaportinu og rakst þá á þessa frábæru mynd af fyrsta alvöru varðskipi Íslendinga. Myndin er af Þór hin-um fyrsta, smíðaður 1899, 205 brúttótonn, keyptur til Vestmannaeyja 1920 og kallaður „fyrsta björgunarskip“ Íslendinga. En hann var líka varðskip og hreyktu eyjarskeggjar sér af fælingarmætti skipsins. Hann þarf ekki annað en að sýna sig, sögðu þeir, og þá hreinsast landhelgin af veiðipjófum í nokkra daga á eftir.

Árið 1922 tók íslenska ríkið Þór á leigu til að stugga við landhelgisbrjótum. Sett var fallbyssu um borð svo öllum mætti vera ljós alvara málsins. Næstu fjögur árin var Þór leigður ríkinu sem að lokum sá að við svo búið mátti ekki standa og keypti skipið. Þó ekki fyrr en fjórum árum síðar. Sumarið 1926 kom nýsmíðaður Óðinn til landsins. Viku síðar, eða 1. júlí 1926, tók ríkið formlega við rekstri Þórs.

Hefur sá dagur verið færður í sögubækur sem stofndagur Landhelgisgæslu Íslands.



Ker Umbúðamiðlunar eru eingöngu ætluð undir matvæli.

Umbúðamiðlun ehf.
Sími: 5556677





Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu kveðjur á sjómannadaginn



SJÓMANNASAMBAND
ÍSLANDS



Gyflarflöt 3 · 112 Reykjavík · Sími 567 4467 · Fax 567 4766



VÍSIR

félag skipstjórnarmanna
á Suðurlandi



Sjómanns- og
vélstjórafélag
Grindavíkur



Útgerðarvörur
Gaffallyftarar

Pétur O Nikulásson



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



ÞÓRSBERG ehf.
Fiskvinnsla - útgerð
Táknafirði

HVALUR HF

Reykjavíkurvegi 48 · Hafnarfirði

Útvegsmannafélag
Suðurnesja



HRADFYSTIHÚSIÐ-GUNNVÖR HF
- spallbætur og tenging sjávarrauðlinda



www.loft.is



Utan úr heimi

Opna fyrir stærri skip

Ekki er langt síðan nýjar lokur voru opnaðar í Panamaskurði eins og áður hefur komið fram á þessum síðum. Þær ganga reyndar undir nafninu Neopanamax lokurnar en þær voru teknar í notkun í júní 2016. Nú er komin reynsla á notkun nýju lokanna og hafa því yfirvöld skurðarins heimilað, frá og með 1. júní á þessu ári, að skip sem eru tveimur metrum breiðari en fyrri viðmið gerðu ráð fyrir geta farið í gegnum lokurnar. Geta þá skip allt að 51,25 metra að mestu breidd farið um skurðinn en áður voru mörkin 49 metrar. Frá því að nýju lokurnar voru teknar í notkun hafa farið yfir 3.000 skip í gegnum þær og það stærsta til þessa, CMA CGM Theodore Roosevelt, bar 14.855 TEU og er 366 metra langt og 48.2 metrar á breidd. Eflaust er ekki langt í að stærri skip fari í gegn enda má aðeins auka breiddina þegar lokurnar hafa náð tveggja ára aldri.

Hugrekki viðurkenning IMO

Alþjóðasiglingamálastofnunin IMO heiðraði tvo hafnsögumenn þann 27. nóvember við hátíðlega athöfn í höfuðstöðvum sínum í London. Hafnsögumennirnir, Michael G McGee og Michael C Phillips, starfa báðir við leiðsögn skipa inn til Houston í Texas. Í september 2016 voru þeir að taka inn 247 metra olíuskip þegar það varð vélavana á siglingu í skipaskurðinum til Houston. Við það rakst skipið á legufæri sem olli því að eldur kviknaði í farmtönkum skipsins. Þeir félagar voru innilokaðir við mikinn eldvegg þar sem farmolían logaði glatt og dreifðist út á fljótið ógnandi öðrum skipum í nágrenninu. Þrátt fyrir þessar aðstæður héldu þeir stöðu sinni í brúnni þar sem McGee sá um að stýra skipinu frá öðrum skipum en Phillips annaðist fjarskipti við strandgæsluna og önnur skip. Þá var hann einnig að slökkva elda sem kviknuðu á brúarvængjum með handsökkvitækjum. Með aðstoð dráttarbata tókst að koma skipinu að bryggju þar sem tókst að ráða niðurlögum eldsins á um 90 mínútum.

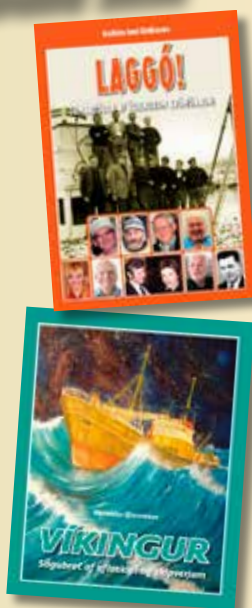
TVÆR FYRIR SJÓMENN - og landkrabbana líka!

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

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



BÓKAÚTGÁFAN HÓLAR
holabok.is/holar@holabok.is



Hakkarar

Hleðsluforrit gámaskipa eru afar viðkvæm gagnvart tölvuhökkurum sem getur haft gifurlega alvarlegar afleiðingar í för með sér. Komist hakkarar inn í þessi kerfi gætu þeir hæglega breytt gámaplani og þarf ekki mikla kunnáttu til þess. Nýlega var gerð könnun á möguleikum á að brjótast inn í þessháttar kerfi og reyndist það ekki erfitt þar sem skortur er á öryggisvörnum í þessum hleðsluforritum. Með því að fara inn í skilaboð sem send eru á milli gætu hakkarar valdið því að skip séu lestuð ranglega sem meðal annars getur haft í för með sér að styrkur í skipi gefur sig eða að þunga sé komið fyrir á einum stað sem erfitt eða ómögulegt er að vinna á móti með kjölfestu. Þá gætu þeir valdið umhverfistjóni með því að koma í gang neyðarlosun á kjölfestu á siglingaleiðum með þeim afleiðingum að skip gæti misst stöðugleika. Hægt væri að slökkva á frystigámum eða breyta upplýsingum um hitastigið og eyðileggja þar með dýrmæta farma. Aðilarnir sem könnunina gerðu voru einnig hissa á því hversu mikið USB minniskubbar voru notaðir í að flytja á milli skips og lands upplýsingar úr hleðslutölvum skipanna. Á minniskubbi gæti verið óveira sem smitaði allt tölvukerfið sem gæti reynst afdrifaríkt. Það var skoðun þeirra að tölvuöryggi skipa væri ákaflega áfátt þar sem notuð væru gömul kerfi sem ekki er viðhaldið á viðeigandi hátt. Útgerðir og rekstraraðilar þurfi að koma sér upp áætlanum gagnvart tölvuárásam sem og að uppfæra þau kerfi sem þeir væru að nota.

Sjórán

Nýlega réðust sjóræningjar um borð í hollenska flutningaskipið FWN Rapide undan strönd Nígeríu nærri höfninni í Port Harcourt. Töku þeir, að því að talið var, 12 skipverja frá borði en tveir skipverjar náðu að fela sig. Eftir að sjóræningjarnir voru farnir frá borði tókst þeim að sigla skipinu til hafnar. Eftir að skipið var komið í öryggi, tveimur dögum síðar, var hafin leit í skipinu og fannst þá einn skipverji í viðbót í felum við góða heilsu. Hafði honum tekist að koma sér í skjól þegar sjóræningjarnir réðust til uppgöngu, líkt og hinum tveimur félögum hans, og ákvað að halda kyrru fyrir í felustað sínum þar til allt yrði yfirstaðið. Þegar þetta er skrifað eru þeir ellefu skipverjar sem rænt var enn í höndum sjóræningjanna en þeim er öllum haldið á sama stað samkvæmt þeim upplýsingum sem útgerðinni hafði tekist að afla sér. Er unnið að því hörðum höndum að fá þá lausa. Skipið var á leið frá Takoradi í Ghana til Port Harourt þegar ráðist var á það.

Loksins niðurstaða

Tuttugu og sex árum eftir að ferjan Moby Prince lenti í árekstri við olíuskipið Agip Abruzzo fyrir utan höfnina í Livorno á Ítalíu hafa yfirvöld komist að þeirri niðurstöðu að ekki hafi verið um saknæmt athæfi að ræða og því enginn ákærður eða sakaður í þessu slysi. Þetta slys er það mannskæðasta á Ítalíu á friðartímum en 75 farþegar og 65 skipverjar ferjunnar létust. Ákærur höfðu verið gefnar út á hendur eiganda útgerðarinnar, skipverjum olíuskipisins og hafnaryfirvöldum. Olíuskipið, sem Moby Prince sigldi á, lá við akkeri en ferjan var á reglubundinni leið sinni til Sardiníu en ástæða árekstursins hefur aldrei upplýst.

Nýtt skemmtiferðaskip

Norska skipasmíðastöðin Vard er að hefja smíði á skemmtiferðaskipi fyrir frönsku útgerðina Ponant. Það þykir ekki fréttænæmt að samningar um smíði skemmtiferðaskipa sé gerður en þessi er þó öðruvísi. Skipið sem á að smíða verður knúið rafmagni og fljótandi jarðgasi til siglinga á Pólarsvæðunum. Hönnun skipsins, sem er af



Ný kynslóð skemmtiferðaskipa sem ætluð eru til siglinga á pólarisvæðum.

svokallaðri Polar Class 2 gerð verður jafnframt ísbrjótur og mun kosta 320 milljón dollara eða rúma 32 milljarða og á skipið að afhendast fyrir hluta árs 2021.

Stórhuga útgerð

Mikill vöxtur er hjá japönsku útgerðinni Meiji Shipping en þar á bæ hyggjast þeir ráða á þessu ári 300 yfirmenn í stöður undirstýrmanna og vélstjóra. Áhafnir skipa útgerðarinnar eru að miklu leyti Indverjar. Nú þegar á útgerðin 47 skip sem eru tank, búlk, gas og bílaskip. Útgerðin, sem á höfuðstöðvar í Tokyo, hyggst auka skipaflota sinn um rúmlega 150 skip þannig að flotinn telji 200 skip fyrir árið 2020. Mun útgerðin verða þá meðal átta stærstu útgerða í landinu.

Fækkanir víða

Víða eru menn að fækka störfum. Þrjú stéttarfélög á Spáni hafa varað við að strandgæslan sé orðin undirmönnuð í vaktstöðinni

sem vaktar siglingar um Gíbraltarsund. Benda þeir á að stöðugt sé fækkað mönnum við störf meðan meira en 115 þúsund skip sigla um þetta svæði á ári hverju og mörg þeirra flytjandi þúsundir farþega eða hættulegan varning.

Of mikið vodka

Pólskur skipstjóri var nýlega sektaður um 140 þúsund krónur fyrir að hafa mælst með fjórum sinnum meira áfengismagn í blóði en leyfilegt er. Hann var skipstjóri á oliuskipinu Keewhit, sem skráð er í Bretlandi, í höfn í Belfast þegar yfirvöld höfðu afskipti af skipstjórnum. Að vísu var um frídag í landinu að ræða en engu að síður var það mat yfirvalda að skipstjórinn hefði ekki þurft að hella í sig hálfri flösku af vodka eins og hann kvaðst hafa gert.

Of mikið álag

Samtök evrópskra útgerða hafa nú hafið herferð varðandi það sem þeir kalla ónauðsynlega kröfur um skýrslur frá skipum sem oft eru flóknar endurtekningar eða margföldun. Segja þeir framkvæmdastjórn Evrópusambandsins hafa sett auknar kröfur um skýrslugerðir sem gera ekkert annað en að auka ónauðsynlegt álag á áhafnir skipa og streitu.

Sekta vegna samráðs

Fjögur skipafélög, CSAV, K Line, NYK og WWL Eukor hafa verið sektuð um 47 milljarða króna af Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins fyrir samráð um verðlagningu á um 50% alls bílains- og útflutnings um Evrópusambandsmarkað. Þetta samráð varði í sex ár en fimmti aðilinn að þessu samráði, Mitsui OSK Line var ekki gert að greiða sekt þar sem forráðamenn þeirra upplýstu um samráðið til yfirvalda og fengu í staðinn grið. Segja má að enginn sé vinur í viðskiptum.



HD 9/18-4 ST
Háprýstistöð fyrir
1 notanda

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

HDC Standard
Háprýstistöð fyrir 1-8
notendur

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



HDC Classic
Háprýstistöð fyrir 1-3
notendur

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



Gufudælur



Háprýstidælur



RAFVER

KÄRCHER SÖLUMENN

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

Utan úr heimi

Ill meðferð

Í byrjun þessa árs var efnaflutningaskipið Tintomara skráð í Líberíu kyrrsett í Ástralíu eftir að skipverjar höfðu kvartað undan illri meðferð og fátægum vinnuáðstæðum um borð. Skipið, sem er nærri 47 þúsund tonn að stærð, hafði komið til hafnar í Ástralíu og voru það skipverjar frá Fillippseyjum og Bangladesh sem báru fram kvartanir þar sem yfirmenn skipsins legðu þá í einelti auk þess að láta þá vinna mikla yfirvinnu án nokkurra greiðslna fyrir. Skipinu var ekki sleppt úr haldi fyrr en útgerðin hafði skipt um skipsstjóra og yfirstýrimann skipsins auk þess að hafa samþykkt að greiða aukin laun til skipverjanna. Þá lofaði útgerðin að minnka yfirvinnu auk þess að engum skipverja yrði refsað fyrir að hafa kvartað og að engir aðrir eftirmálar yrðu á þessu máli.

Áströlsk yfirvöld eru þekkt fyrir að beita engri linkind þegar kemur að málefnum er varða velferð og laun skipverja á skipum sem þangað koma. Í síðasta mánuði var sett þriggja mánaða bann á gámaskipið MSC Kia Ora, skráð í Líberíu, að það mætti ekki koma til ástralskra hafna í þrjá mánuði eftir að öllum skipverjum hefur verið greidd laun sín. Jafnframt létu yfirvöld þau boð út ganga að þau myndu ekki líða slík skip á sínum hafsvæðum sem svíkja skipverja og fara ekki eftir vinnumálasamþykktinni MLC.

Ríkir borga ekki

Það er ekki allt glámur þegar kemur að því að vinna á skemmti-snekkjum. Nýlega tókst Nautilus International stéttarfélagið að ná launum 40 skipverja sem höfðu starfað á snekkjunni Indian

Empress sem er í eigu indverska milljónamæringsins Vijay Mallya. Sá kappi hafði yfirgefið snekkjuna á Möltu eftir að hún var kyrrsett vegna ógreiddra launa en veldi Mallya inniheldur meðal annars Kingfisher bjórverksmiðjurnar og indverska formúlu eitt liðið.

Ekki hefur verið auðvelt að ná til snekkjueigenda sem ekki greiða fyrr en með tilkomu vinnumálasamþykkt sjómanna, svokallaðri MLC samþykkt. Eigandinn skuldaði skipverjum allt frá 6.250 pundum til 92.000 punda. Tókst stéttarfélaginu að innheimta alla skuldina enda er tryggt í samþykktinni að tryggja eigi launagreiðslur til skipverja. Mallya á aðra snekkju, Force India, sem nú þegar



Snekkjan Indian Empress. Eigandi hennar, sem er milljarðamæringur, tregðaðist við að borga laun.



Til hamingju með daginn ykkar, sjómenn!



Vinnslustöðin hf. sendir sjómönnum og fjölskyldum þeirra góðar kveðjur í tilefni af sjómannadeginum 2018.

VSV
VESTMANNAEYJAR
ICELAND

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

hefur fengið aukið eftirlit varðandi greiðslur til skipverja. Allt hófst þetta reyndar á því að indversk yfirvöld kröfðu Mallya um að mæta fyrir dómstóla til að svara fyrir ásakanir um skuldir upp á billjarð punda. Fleiri snekkjur eru komnar undir nálarauga Nautilus og benda menn þar á bæ á að víða sé farið illa með skipverja þessara skipa og réttindi þeirra brotin austur og vestur. Nú er að vona að MLC samþykktin breyti stöðu þessara sjómanna.

Byltingarkennd útgerð

Norska útgerðin Wilhelmsen og Kongsberg hafa stofnað útgerðina Masterly sem þeir segja að sé heimsins fyrsta útgerð til að hanna og starfrækja mannlaus skip. Tekur fyrirtækið til starfa í ágúst næstkomandi. Það er því ekki langt í næstu stóru skrefin í þessa áttina. Margir eru þeirra skoðunar að þetta muni aldrei ganga en ætli þessi þróun sé ekki álíka mikil og þegar vélskip komu til sögunnar.

Nýr siglingafáni

Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins hefur samþykkt áætlun Portúgals um að koma á nýjum tonnaskatti til að laða útgerðir til að skrá skip sín á fána Portúgals. Brussel samþykkti einnig að styðja opinberlega undanþágu til sjómanna þeirra skipa að greiða tekjuskatt og að þeir muni greiða lægri tryggingargjöld meðan þeir starfi á skipum sem falla undir þessa nýju skráningu. Það er ljóst að hér er á ferðinni fordæmi um skráningarfána skipa sem íslensk stjórn-

völd ættu að skoða alvarlega til að freista þess að fá skip undir íslenskan fána á ný.

Mannréttindi sjómanna

Árið 2016 ályktuðu Sameinuðu þjóðirnar um að aðgangur að internetinu væri grundvallaratriði í mannréttindum. Engin sem hefur ávallt fast land undir fótum myndi draga þessa ályktun í efa. Nýlega komu fram niðurstöður í könnun á aðgengi sjómanna að internettingum á heimsvísu. Þar kom í ljós að 2% sjómanna sögðust aldrei fá aðgang að netinu en 63% höfðu mest allan tímann eða alltaf aðgengi að netinu. Þá sögðu 92% að aðgengi þeirra að nettingu um borð í skipum hefði veruleg áhrif á hvar þeir leituðu eftir störfum. Það sem hinsvegar kom verulega á óvart var að 47% sögðust hafa verið á skipi sem hefði orðið fyrir tölvuárásun en 33% kváðu útgerðina sem þeir síðast störfuðu hjá hafa þá reglu að skipta reglulega um lykilorð. Að lokum þá töldu 53% aðspurðra að aðgengi að netinu hefði leitt af sér að dregið hefði verulega úr samneyti milli skipverja á frivöktum.



Við látum dæluna ganga



- Dælur
- Dæluviðgerðir
- Áspétti
- Rafmótorar
- Vélavarahlutir



Viðgerðir • Tæringarvarnir Keramikhúðun



- **Fyrsta díselskipið - Síðasta gufuskipið** - **Síðasti Selbytogarinn**

Sunnudagur 30. júní 1968 og árið er hálfnað. Að baki er erfiður vetur samfara tíðum slysförum og „landsins forni fjandi“, hafisinn, hafði umlukið stóran hluta landsins svo vikum skipti. Og enn er hafis úti fyrir Norðurlandi sem hindrar siglingar skipa þó komið sé fram í lok júní. Fólk tekur daginn snemma á sunnudeginum og margir á ferli uppabúnir í sparifatnaði. Þjóðin gengur til kosninga í dag og velur sér nýjan þjóðhöfðingja. Skólabyggingar um land allt eru því fjölsóttar.

Fæstir íbúar við Faxaflóa á leið á kjörstað veita athygli röð skipa sem lagði upp frá höfuðstaðnum þá fyrr um morguninn og stefndi vestur flóann. Skipin sigla með jöfnum hraða þar sem þau silast áfram. Vestasta skipið hefur uppi togmerki, – dagmerki.

Hér eru á ferð þrjú skip á leið úr landi, til Englands, en þangað hafa skipin verið seld í brotajárn. En hvað skip eru hér á ferð?

Fremst fer varðskipið Ægir sem jafnframt er hér í hlutverki dráttarskips. Ægir var smíðaður í Kaupmannahöfn, í Danmörku, árið 1929 og var fyrsta díselskip sem smíðað var sérstaklega fyrir Íslendinga og þrjátíu og níu ára þegar hér er komið sögu.

Næst dráttarskipinu er nýsköpunartogarinn Sólborg ÍS 260, frá Ísafirði, smíðaður í Aberdeen, í Skotlandi, árið 1951, og jafnframt síðasti síðutogari sem smíðaður var þar í landi fyrir íslenska útgerðaraðila. B.v. Sólborg ÍS 260 var síðasta gufuskipið sem smíðað var sérstaklega fyrir Íslendinga.



Til gaman má geta þess að þegar varðskipið Ægir kom nýr til landsins í júlí árið 1929, stóðu skipverjar þýskan togara að meintum ólöglegum veiðum og færðu til hafnar. Togarinn sá bar hið virðulega heiti „Tyr“. Myndin er af Ægi, tekin árið 1957, eða rúmum áratug áður en skipið lagði upp sína hinstu siglingu.

Mynd: Landhelgisgæslan

Morgunblaðið

MIÐVÍKUDAGUR 3. JÚLÍ 1968

Morgunblaðið

AUGLÝSINGAR
SÍMI 22-4-80



Kal og grasleysi um allt land

— Verst við Húnaflóa, á NA-landi
og í hálendum uppsveitum

SPRETTA er alur léleg um löga á Norðurlandi, og verst allt land vegna kuldatíðar og er ástandið við Húnaflóa og á Norðantúrlandi. Sunnanlands er verst í hálendum uppsveitum, svo sem Þingvallaveit, Skafthúsvegum og í uppsveitum Dalavíslu.

Engin spreita hefur verið norðanlands í 10 daga, enda hliðir víða undir frostmáli. Á norðurlandi er grasið miklu skortuð. Í jóni getu náðir hólja daga og grasið á milli þá dáið. En tíðni eru stórkostlega kalda, allt miður að jón norðanlands.

Þarna fer gamli Ægir með langanna Sólborg og Brimnes í lagi, og kemur ekkert skipanna eftir. Öll verða þau rifin í Rýk í Englandi þangað sem forni er hafið. Ægir gamli siglt undir eigi í nafni. Skipin ligga af stað á sunnudegmorgun og um kvöldið eru þau komin langfarna til Vestmannaeyja. Þá lúð Adolf Hansen þessa mynd af þeim.

**Landsprófsnem-
ar hlutu verð-
laun**

Aftastur í röð þeirra þriggja skipa sem sjá mátti mjakast út Faxaflóann á kjördag 30. júní 1968, fyrir réttum 50. árum síðan, var nýsköpunartogarinn Brimnes NS 14 (ex Ísólfulur NS 14) frá Seyðisfirði, smíðaður í Selby, í Englandi, árið 1947. Togarinn, sem upphaflega hét Ísólfulur NS 14, var síðasti síðutogari sem smíðaður var fyrir Íslendinga í Selby.

Stór hluti togaraflota landsmanna allt fram yfir lok seinni heimstyrjaldar, samanstóð af togurum sem smíðaðir voru í Englandi og þá helst í bæjunum Beverley, og Selby. Togarasjómenn fyrri ára höfðu sterka skoðun á ágæti og göllum togaranna sem í daglegu tali nefndust; „Beverley-skip“ og „Selby-skip.“

Við endurnýjun togaraflotans eftir seinna stríð með smíði fjörutíu og tveggja nýsköpunartogara, voru átján togaranna smíðaðir í bæjunum Beverley og Selby, sem gera 43% af hinum nýja flota.

Sunnudaginn 30. júní 1968 kaus þjóðin sem næsta forseta lýðveldisins, herra Kristján Eldjárn, þjóðminjavörð, en segja má að sama dag hafi farið úr landi ákveðnar minjar sem voru í formi fyrsta díselskips og síðasta gufuskipa sem smíðuð voru fyrir landsmenn og ef til vill hefði verið vert að varðveita?



Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu kveðjur á sjómannadaginn



Grindavíkurbær



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



Sjómannafélagið Jötunn



Akureyrarbær



Skeljungur



Landsbankinn



Samgöngustofa



www.isfell.is



HAMPIÐJAN
– veiðarfæri eru okkar fag



Miðstöð símenntunar
á Suðurnesjum



FULLTINGI

slysa- og skaðabótamál



MÚLALUNDUR



SAMHENTIR
UMBÚÐALAUSNIR



SCANMAR

GARMINBÚÐIN

Ögurharfi 2, 203 Kópavogi | S. 577-6000

Gámasala Gámaleiga Viðgerðir



Stólpi Gámar

Sími 568 0100 | stolpigamar@stolpigamar.is | stolpigamar.is

Jón Bergsson ehf.



Klettháls 15 - 110 Reykjavík

Sími: 588 8881 - Fax: 588 8944

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

Barkasuða Guðmundar ehf.

Hvaleyrarbraut 27 · 220 Hafnarfjörður

Sími: 564 3338 · Fax: 554 4220

GSM: 896 4964 · 898 2773



VÉLAR EHF.

Vatnagarður 16 Reykjavík sími 568 6625 fax 568 0236



Umbúðamiðlun ehf.

Viðvaningurinn og draugarnir í brúnni

Orðið „viðvaningur“ barst í tal og spurningin sú hvort það væri í eðli sínu neikvætt eða hvort það þýddi einfaldlega mann með litla reynslu á einhverju afmörkuðu sviði sem verið væri að „venja við“ nýtt starf af einhverju tagi. Af þessu tilefni rifjaðist upp fyrir mér sumarið þegar ég var viðvaningur að starfsheiti. Og lenti í einhverri skelfilegustu lífsreynslu minnar skömmu ævi fram að því en líklega var ég sextán ára.

Messagutti hjá Geira á Maxims

Þetta var sumarið mitt á varðskipinu. Fyrri sumrin tvö hafði ég verið messagutti, fyrst á Ægi og síðan á Baldri, pólskum skuttogara sem Landhelgisgæslan hafði fengið leigðan meðan á síðasta þorskastríðinu stóð við Breta. Sumarið á Baldri var eftirminnilegt enda var ég þá undirsáti matsveinsins Ásgeirs Þórs Davíðssonar sem síðar óðlaðist frægð sem Geiri á Máxíms.

Geiri kokkur eins og hann kallaðist þá var svipmikill maður og vantaði aldrei fjórið í kringum hann. En þetta þriðja sumar var náttúrulega ótækt að ég yrði messaguttinn eina ferðina enn en þar sem ég þótti of ungur til að vera alvöru háseti þá var ég munstraður sem „viðvaningur“, lægra stig af háseta. Og þurftu viðvaningar þó að vinna öll sömu verk og hásetar, nema standa vaktir í brúnni.

Ég man ekki hversu marga túra ég fór sem viðvaningur þetta sumar. Einn var allavega eftirminnilegastur því að þá fór um við að steypa vita hingað og þangað um landið og höfðum þyrilu meðferðis til að flytja vinnuflokka úr skipinu í land. Meðal annars steyptum við vitann í Surtsey.

Svo lá leiðin á Vestfirði og við fórum inn á Dýrafjörð og vorum þar að lagfæra eitthvert mannvirki inni í firðinum; varla hefur það verið viti. Alla vega unnum við sleitulaust við steypuvinnu heilan laugardag og lukum verkinu undir kvöld. Þá stóð svo á að ball var á Flateyri og flestalla strákana um borð fýsti mjög að komast á ballið. Þá var ekki runnin upp sú tíð að unglingurinn ég teldi eftirsóknarvert að þvælast á mannamót og skemmtanir og ég hafði engan sérstakan hug á ballferðinni. Það urðu félagar mínir hásetarnir varir við og tveir þeirra,



Ægir annar lætur úr Reykjavíkurhöfn.

Mynd: Landhelgisgæslan

sem áttu að standa vaktir í brúnni um kvöldið og nóttina, gengu á lagið og spurðu hvort ég væri ekki til í að leysa þá af. Ég hafði fram að þessu aðeins verið dagvakt en aldrei fengið að ganga vaktir uppi í brú. Í því fólst að einn háseti var ævinlega staðsettur í brúnni ásamt einum stýrimannanna og sáu þeir um að sigla skipinu þegar við vorum úti á sjó.

Viðvaningi treyst fyrir ábyrgðarstöðu

Þegar við lágum í landi var vaktin í brúnni hins vegar mikil rólyndisvinna og svo sem ekkert að gera, nema helst að vakta talstöðina. Þar sem varðskipið varð að vera tilbúið til að ösla til aðstoðar nauðstöddum skipum hvenær sem var skipti vitaskuld miklu máli að vaktmenn væru á sínum stað og hlustuðu vel eftir hugsanlegu neyðarkalli. Að standa vakt í brúnni þótti hásetum yfirleitt eftirsóknarvert og viðvaningi eins og mér var að minnsta kosti alls ekki treyst fyrir þeirri ábyrgðarstöðu. Nú komu þeir hins vegar til mín báðir, hásetarnir sem áttu kvöldvaktina og næturvaktina, og höfðu fengið leyfi stýrimannanna til að biðja viðvaninginn um að leysa sig af. Það sem meira var, það lá fyrir að þar sem veður var skínandi gott og ekkert sérstakt á seyði á miðunum úti fyrir Vestfjörðum, ætluðu stýrimennirnir á þessum sömu vöktum að nota tækifærið og skella sér líka á ballið á Flateyri og láta hásetann sinn einan um að standa brúarvaktina.

Það er að segja viðvaninginn. Það er að segja mig. Því mér þótti óneitanlega svo mikið til um að vera beðinn um að gegna þessu mikla ábyrgðarstarfi að ég samþykkti strax og gaf endanlega upp á bátinn allar óljósar hugmyndir sem ég kann að hafa haft um að fara sjálfum á ballið.

„Mayday, mayday“

Það var um áttaleytið á laugardeginum sem ég gekk upp í brú og fannst ég vera svolítill maður með mönnum þegar hásetinn og stýrimaðurinn settu mig inn í starfið. Það tók að vísu ekki langan tíma því starfið fólst svo sem ekki í neinu nema að vera þarna til staðar og hlusta á talstöðina. Mér var sagt að hlusta sérstaklega eftir því ef einhver hrópaði: „Mayday, mayday!“ en annars gætu neyðarköll verið með ýmsu móti. Ef ég heyrði slíkt kall yrði ég að ræsa þegar í stað skipherrann og/eða þá stýrimenn sem kynnu að vera staddir um borð í skipinu; annars var augljóst að enginn bjóst við því að neitt myndi gerast þessa nótt.

Þetta var ægifagurt vorkvöld, ég man það. Sólin skein úti í fjarðarmýnninu, ég man ekki til að það hafi bærst hár á höfði. Framan af var stýrimaðurinn á kvöldvaktinni töluvert að þvælast í brúnni með mér en skaust niður í skipið á milli til að punta sig fyrir ballferðina.

Þegar áhöfnin ætlaði á ball barst alltaf svo sterkur þefur af rakspíra út um allt skip að piltkorn eins og mig, sem var



Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu kveðjur á sjómannadaginn



Völuspá útgáfa

VÍKINGUR SJÓMANNABLAÐIÐ

SIMRAD

SIMRAD
SN
SONAR

SIMRAD SN90
SÓNAR FYRIR TOGARA
Frábært tæki fyrir allar togveiðar

- Tíðni 70-120 kHz
- Leitun fram fyrir skip
- 3 geislar til greiningar
- 120° láréttur geisli
- 70° sneiðmynd
- Allt í einni sendingu

Simberg

Askalind 2 201 Kópavogur www.simberg.is simberg@simberg.is



Varðskipsmenn láta sér fátt óviðkomandi. Hér hafa þeir Hjalmar R. Bárðarson og Ósvald Knudsen fengið far með varðskipinu Ægi út í Surtsey. Árið er 1964.

Mynd: Landhelgisgæslan

ekki einu sinni farin að spretta almennilega grön, sundlaði nánast en um leið var þetta dálítið æsandi þefur, því hann gaf til kynna að nú stæði eitthvað mikið til, nú yrði fjör, nú yrði gaman, förum beint á ballið förum beint á ballið, förum beint á ball, förum beina leið á dansleikinn – gerið svo vel að syngið þessar síðustu tvær línur.

Mér þótti gaman að fylgjast með tilstandinu þótt sjálfur ætlaði ég ekki neitt.

Pegar liða tók á kvöldið tindust strákarnir frá borði, uppstrílaðir og þússaðir og finir, svo breyttir frá sínu vanalega útliti í vinnufötunum að þeir voru nær óþekkjanlegir. Og ég stóð á brúarvængnum, sperrtur eins og hani og fann þó nokkuð til mín; þarna voru þeir bara að fara að skemmta sér meðan viðvaningurinn ég stæði vaktina og líf og limir sjómanna á hafi úti myndu velta á því hvort ég stæði mína plikt.

Um miðnætti var skipið orðið nær mannaust og þar heyrðist altént varla hósti né stuna. Þeir fáu sem ekki fóru á ballið voru komnir í koju til að hvíla sig fyrir átökin daginn eftir þegar við áttum að sigla að Hornbjargi og steypa upp vitann þar. Stýrimaðurinn sem í orði kveðnu átti að standa vakt frá miðnætti og til klukkan átta um morguninn leit við í brúnni til að aðgæta hvort ekki væri allt með felldu og notaði tækifærið og dró niður íslenska tjúgufánann sem blakti á brúarvængnum.

Einn í brúnni

En hann stóð stutt við og lét sig fyrr en varði hverfa aftur; ég held að hann hafi bara farið niður í kaetuna sína að sofa en ekki farið á ballið. Áður en hann fór setti hann hins vegar upp sína mestu yggli-brún og spurði hvort mér væri ekki örugglega treystandi til að sofna ekki.

Ég hélt nú ekki, svefn var það síðasta sem ég leiddi hugann að. Ég var ungur og sprækur og fannst ég vera kominn í virðingarstöðu og þó ég hefði unnið

allan daginn leið mér eins og ég þyrfti aldrei frammar hvorki að hvílast né sofa. Og ég rölti þarna um brúna og fannst þetta vera ríki mitt og ég vera að minnsta kosti prins.

Pegar liða tók á nóttina fór smátt og smátt að halla örlítið undan fæti. Ég fann að ótrúlegt nokk sótti svolítið þreyta að mér. Lengi framan af var þó allt í lagi og ég harkaði af mér án mikilla erfiðismuna. Strákarnir sem farið höfðu á ballið fóru að tínast um borð um tvö til þrjú leytið um nóttina, sumir komu seinna, einn eða tveir ungir piparsveinar minnir mig fastlega að hafi ekki verið einir á ferð. Og ég stóð á brúarvængnum og brosti umburðarlyndur til þeirra, hæ hæ, lífsreyndur háseti og skildi lífið, þrátt fyrir ungan aldur.

Um fjögurleytið virtust allir komnir um borð og engar frekari mannaferðir til að hafa ofan af fyrir mér. Og þá fór syfjan að sækja verulega að. Stýrimaðurinn hafði brýnt vandlega fyrir mér að ég mætti ekki fá mér sæti í neinum af þeim þægilegu stólum sem þarna voru því þá

væri eins víst að ég myndi steinsofna. Ég yrði að standa í lappirnar alla vaktina.

Höfuðið sígur niður í herskipabókina

Og ég hlýddi þessu samviskusamlega og stóð sem fastast þessa nótt eða gekk um brúargólfið, stundum hallaði ég mér upp að kortaborðinu og skoðaði dýptarlínur yfir firðina á Vestfjörðum eða innsiglingar í hafnir hingað og þangað um landið, eða þá að ég fletti herskipabókinni Jane's fighting Ships sem var mikil biblíja fyrir mig á þessum árum, þegar enn vottaði fyrir því sérkennilega áhugamáli sem ég hafði annars verið verst haldinn af á gagnfræðaskólaárunum, en það voru herskipaflotar stríðsaðilanna í seinni heimsstyrjöld.

Eftir því sem klukkan sílaðist áfram, þá fór ég hins vegar að taka eftir því að höfuðið á mér fór að síga æ lengra niður í bókina og einu sinni uppgötvaði ég mér til hryllings að ég var farinn að draga ýsur þarna yfir kortaborðinu. Ég hrökk illilega í kút og leit fullur samviskubits á talstöðina; nei, hún bærði ekki á sér. Ég sá að ég mátti ekki lengur standa þarna við borðið, þá var voðinn vís og líf sjómanna úti fyrir Vestfjörðum í stórhættu. Svo ég fór að ganga um gólf í brúnni, enn og aftur, en klukkan var ekki einu sinni orðin fimm og enn þá meira en tveir tímar þangað til ég yrði leystur af. Næstu klukkustundir eru einhver lengsti og kvalafyllsti tími ævi minnar. Ég var orðinn svo syfjaður undir lokin að samkvæmt öllum venjulegum skilgreiningum var ég fremur sofandi en vakandi. Ef ég svo mikið sem hallaði mér upp að vegg fann ég undireins að ég var að liða út af. Það dugði meira að segja að staðnæmdist ég þó ekki væri nema



Breskur dráttarbátur eltir Baldur. Árið er 1976 en þá háðu Bretar þorskastríð við Íslendinga. Tilefnið var útfærsla fiskveiðilögsögunnar í 200 sjómílur sem tók gildi 15. október 1975. Í þetta sinn var greinarhöfundur ekki um borð í Baldri.

Mynd: Landhelgisgæslan

Stíggðu ölduna með okkur

Við bjóðum hagnýtt framhaldsnám til alþjóðlegra skipstjórnarréttinda og stúdentsprófs - **Innritun stendur yfir**

Tækniskólinn
skóli atvinnulífsins



andartak, þá fann ég að ég var farinn að riða og um það bil að detta út af.

Svo ég varð að halda áfram göngunni, stanslaust og stöðugt, sífellt hraðar og hraðar, til að freistast ekki til þess að stoppa upp við þessa freistandi vegg, þetta freistandi kortaborð, þessa hreint og beint skelfilega freistandi stóla sem alls staðar brostu aðlaðandi til mín. Um sexleytið mátti heita að ég væri orðinn viti mínu fjær. Ég striksaði um brúna, hring eftir hring, kleip sjálfan mig látlaust í handlegg og andlit til að reyna að halda meðvitund, góndi á talstöðina í von um að ég myndi með einhverjum hætti sjá neyðarkallið ef heyrnin væri farin að bregðast. En reyndar hafði eitt-hvað komi fyrir bæði sjón og heyrn. Mér fannst ég sjá út undan mér að brúin væri full af fólki sem kjaftaði látlaust saman. Það var eins og hún væri full af draugum sem allir reyndu að drekkja hver öðrum með stanslausu kjaftæði. En þegar ég leit fast á þá staði þar sem ég þóttist sjá út undan mér glaðbeitt fólk, þá var auðvitað enginn þar, og þegar ég hlustaði betur heyrði ég ekkert nema suðið í svefnleysinu.

Skvaldrandi draugahópur

Ég veit ekki hvernig ég fór að því að lifa þetta af. Undir lokin fálmaði ég mig áfram um brúna, gegnum draugahópinn sem sífellt þrengdi meir að mér og blaðræði herra, ég var meira að segja farinn að tapa sjónar af talstöðinni og mundi ekki lengur hvar í brúnni hún var. Og enn síðar mundi ég ekkert lengur hver ég var eða hvað ég var að gera þarna, nema ég mundi það eitt að ég mátti ekki sofna.

Og þannig liðu þrjár aldir.

Þá fór ég allt í einu að greina furðulegt urr gegnum skvaldrandi draugunum og með því að einbeita mér eins og ég gat náði ég loks að skilja hvað þetta var. Þetta var geltandi stýrimaður í innan-skipskallkerfinu, stýrimaðurinn sem hafði átt að standa vaktina með mér um



Baldur í viðgerð á Seyðisfirði eftir átök við Breta.

Mynd: Landhelgisgæslan

nóttina en sofið á sínu græna eyra meðan ég kvaldist þarna í brúnni. Nú var hann vaknaður og var að gæta að því hvort viðvaningsgreiði í brúnni væri nokkuð sofandi. Það gók mig svo langan tíma að skilja hvað væri að gerast að ég náði ekki að svara í kallkerfið; fyrr en varði var hann sjálfur mættur og heldur reiðilegur, enda bjóst hann við að sjá mig þarna steinsofandi úr því ég hafði ekki svarað. En þá hafði mér tekist að hrista af mér mesta slenið og tókst að sannfæra hann um að ég hefði alls ekki verið sofandi, þótt ég hefði verið seinn til svars.

Klukkan var þá farin að ganga átta og stýrimaðurinn samþykkti með semingi að allt hefði verið í lagi hjá mér um nóttina. Og hann sendi mig út á brúarvænginn að draga upp íslenska fánann; það var í eina skiptið á ferli mínum til sjós sem mér var treyst fyrir því ábyrgðarstarfi.

Einhverja örlitla viðbótarorku reyndist ég eiga og ég fór niður í messann og át morgunverð eins og ekkert væri og lét vel af vist minni í brúnni þá um nóttina, þegar hásetarnir spurðu – nei, þetta hafði ekki verið neitt vandamál.

Og ég hjálpaði meira að segja til að leysa landfestar þegar við lögðum úr höfn um áttaleytið og stefndum að Horni til að steypa þar vitann. Síðan fór ég í koju og missti meðvitund strax.

Ég átti auðvitað að fá að sofa allan

daginn eftir þessa þaulsetu, eða þaulstöðu í brúnni um nóttina en messagutinn sem sá um að ræsa menn út um hádegisð gerði þau mistök að vekja mig líka. Og ótrúlegt nokk þá glaðvaknaði ég strax, fannst ég vera úthvildur og rauk strax fram úr eins og ég væri óþreyttur með öllu. Og þegar bátsmaðurinn spurði hvort ég væri virkilega í standi til að vinna þennan sunnudag, þá hélt ég það nú.

Óþekktar birgðir af adrenalíni

Og var allt í einu sestur upp í þyrlu sem flutti mig með hinum strákunum að vitanum á Hornbjargi þar sem ég þuðaði síðan í steypuvinnu allan daginn og langt fram á kvöld. Ég veit ekki hvar í líkamnum þær adrenalínbirgðir leyndust sem ég keyrði á þennan dag en alla vega fannst mér sjálfum ég vinna eins og berserkur. Þegar liða tók á daginn fannst mér að visu að strákarnir væru farnir að virða mig fyrir sér með nokkurri undrun, eins og það væri eitthvað skrytið við mig, útlit mitt og hegðun, en ég gat ekki fyrir mitt litla líf áttað mig á því hvað það gæti verið – mér fannst ég alveg fýr og flamme.

Að visu get ég ekki neitað því að undir lokin var líðanin orðin svolítið ein-kennileg, mér fannst ég einhvern veginn staðsettur inni í loftbólum og allur umheimurinn einhvern veginn svolítið teygður og togaður, og enn þá síðar fannst mér allir horfa á mig eins og ég væri kátur og glaðsinna hvolpur sem væri vissulega voðalega duglegur en þó fyrst og fremst fyndinn og skrytinn í fíflalátum sínum.

Sofið í þrjá sólarhringa

En ég held ég hafi unnið mína vinnu skammlaust. Til klukkan átta um kvöldið. Þá var ég aftur farinn að sjá drauga út undan mér sem samkjöftuðu ekki og ég flýtti mér í koju.

Daginn eftir komum við til Reykjavíkur og ég svaf í þrjá sólarhringa.

Ryðfrír stálbarkar

fyrir

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

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

PÖKKUNARLAUSNIR

ALLT Á EINUM STAÐ FYRIR ATVINNUMENN OG HEIMILI

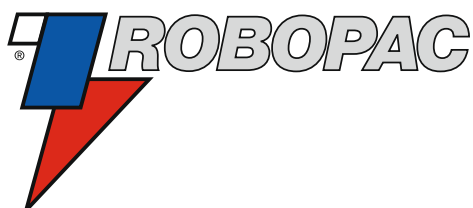


Brettavafningsvélar frá Robopac hafa sannað ágæti sitt

Meira en 150 vélar seldar á Íslandi.

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

Fjölbreytt úrval og miklir möguleikar á stillingum.



FSC - vottun um sjálfbæra skógrækt



börumerking
LÍMMIÐAPRENTUN

SAMHENTIR
UMBÚÐALAUSNIR

Heimspeki landans og lífsviðhorf

Af máli má manninn þekkja, segir á góðum stað. Rifjum upp nokkrar gullvægar setningar og veltum fyrir okkur eðli hinnar íslensku þjóðar.

„Umhyggja og ást barnanna kólnar ekki á meðan þau eiga einhverja arfsvon.“

Ólafur S. Thorgeirsson í bókinni *Hauksbók hin yngri. Borgaraleg fræði fyrir íslenska borgara í Kanada og Bandaríkjunum*, Winnipeg 1905.

„Skín á gullhúfu þó í skarni liggi.“

Þannig komst séra Einar Árnason í Sauðanesi að orði þegar hann gaf saman brúðhjón og þótti konan of góð handa brúðgumanum.

„Hvert ljóðskáld, sem frjósamt á að vera, þarf að hafa talsvert af áhyggjulausum fristundum.“

Jón Ólafsson í formála að annarri útgáfu *Ljóðmæla sinna*



THERMOLITE

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

BEKINA
BOOTS BUILT TO LAST

„Andlegt ofát æskunnar nú á dögum drepur lystina í unglingunum fyrir örlög fram.“

Guðmundur Friðjónsson á Sandi í Norðurlandi 20. júlí 1917

„Fyrir því er aldalöng hefð að eldra fólki finnst fátt um yngri kynslóðina og óttast að henni fatist glæsiflug kynslóðanna á undan – samt erum við löngu flutt úr moldarkofunum, hesturinn er ekki lengur þarfasti þjónninn og sjómenn róa ekki til fiskjar, að minnsta kosti ekki í bókstaflegri merkingu.“

Jón Hjaltason

„Ó-nei, ekki hef ég heyrt það en hitt veit ég að þótt þú hefðir allt helvíti fyrir skál og himnaríki fyrir disk þættistu samt ekki hafa nóg.“

Samúel bóndi á Kirkjubóli við Kristján í Hergilsey þegar sá síðarnefndi tjáði Samúel að hann hefði tekið hálfa Hergilsey til ábúðar.

„Öll kynferðisnautn sundrar að nokkru kröftunum og lamar. Sveitamennt sjá þess nokkur dæmi á hrútum sínum.“

Guðmundur Hannesson í bæklingi sínum, *Samræðissjúkdómar og varnir gegn þeim*.

„Þótt unglingarnir standi sig yfirleitt ekki jafn vel í íslensku og erlendum málum væri hægt að kenna hana í framtíðinni sem erlent tungumál.“

Guðbergur Bergsson

„Nú er ég farinn. Nú getið þið sofið fyrir mér.“

Hjörleifur Þórarinnsson bóndi á Núpi á Berufjarðarströnd en hann varð fjörgamall og dvaldist hin síðustu árin hjá tengdafólki sínu sem honum þótti seintlát til verka og hafði hann oft fyrir því að vekja það. Þegar Hjörleifur hafði mælt ofangreind orð hné hann út af og var örendur.

„Þegar hvín í andskotanum þá er djöfullinn vís.“

Þorvaldur bóndi á Neðra-Skarði í Leirársveit.

„Menn eru alveg vaxnir upp úr þeirri ónærgætni að sjá verulegan mun á góðu og illu, hvítu og svörtu.“

Sigurður Nordal 1925

„Fögur er jörðin í feigs manns augum.“

Séra Sigurður Einarsson í Holti.

Miðstöð símenntunar þjónustar fyrirtæki í sjávarútvegi



Grunnnámskeið fiskvinnslu

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

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



Miðstöð símenntunar
á Suðurnesjum

Bókaútgáfan Hólar hefur gefið út bókina LAGGÓ! – gamansögur af íslenskum sjómönnum, í samantekt Guðjóns Inga Eiríkssonar. Þarna koma fjölmargir við sögu, s.s. Lási kokkur, Ási í Bæ, Jón Berg, Oddur spekingur, Markús B. Þorgeirsson, Sveinn Hjörleifsson, Sævar sonur Binna í Gröf, bræðurnir Jónas og Bóas Jónssynir, Guðni Ölvérsson, Þórhallur Þorvaldsson, Siggí Nobb og Vilborg Arna pólfari. Eru þá sárafáir nefndir sem þarna stíga fram í sviðsljósið. Hér eru nokkrar sögur úr bókinni:

*

Lási kokkur hafði yndi af því að dansa og sótti dansleiki af miklum móð. Eitt sinn fóru þeir Sæbjargarmenn á dansleik á Siglufirði. Ef dimmt var úti þurfti Lási iðulega á fylgd annarra að halda sökum þess hversu náttblindur hann var og þannig var einmitt ástatt að loknu ballinu á þessari vetrarnótt. Það kom venjulega í hlut fyrsta vélstjóra að vera stöð hans og stytta í þessum efnum og þegar þeir voru komnir skammt frá danshúsinu segir Lási:

„Helvítis vitleysa er það nú annars að fara um borð núna, Gaui minn. Bara að fá sér kerlingu.“

„Þetta er allt í lagi,“ segir fyrsti vélstjórinn. „Ég skal fylgja þér að dyrunum ef þú veist hvar hún býr.“

Í sama mund er kallað úr strákahópi hinum megin götunnar:

„Etlarðu ekki að fá þér drátt, Lási?“

„Jú,“ svaraði Lási, „ég var nú einmitt að nefna það við hann Gauja minn.“

*

Það var nýbúið að taka inn trollið á Halþóri NK 76 og verið að ráðast á kösina í aðgerð. Efst í henni lá stórskata og sneri kviðnum upp. Hún var enn sprellifandi og blakaði börðunum og iðaði öll. Einhver setti goggskaft í gotraufina á henni. Við það iðaði hún enn meira og börðin sveifluðust til. Má segja að hún hafi verið verulega „getnaðarleg“.

„Ingvi,“ kallaði einhver, „á ekki að fá sér einn stuttan á henni þessari?“

„Ertu vitlaus, maður,“ ansaði Ingvi Mór, „ég er trúlofaður einni stjórnbörðsmegin í forlestinni. Nei, strákar mínir, ég held ekki framhjá.“

*

Gísli Bergs, lengi útgerðarmaður í Neskaupstað, var einn þeirra sem notaði aldrei númer þegar hann hringdi innabæjar. Hann þurfti auðvitað stundum að hringja heim til sín og sagði þá gjarnan við talsímastúlkuna:

„Heyrðu, gæskan, viltu gefa mér samband við sjálfan mig – heima hjá mér.“

Oddur spekingur hefur orðið:

Eitt sinn réði ég mig á Narfa RE 13 sem vanan netamann. Ekki var hæfni mín á þessu sviði þó alveg í takt við sannleikann – kannski ekki svo ýkja langt frá honum samt – en mig bráðvant aði vinnu og Óli Koll, loftskeytamaður á skipinu, studdi frásögn mína.

Svo gerðist það í fyrsta túrnum að trollið kom upp rífið. Helgi skipstjóri taldi sig heppinn að hafa svona vanan netamann um borð, en einmitt þegar til átti að taka kom á mig hik, enda vissi ég ekkert hvernig ætti að lagfæra þetta.

„Hvað er þetta, maður, vannstu ekki á netaverkstæði?“ kallaði skipstjórinn þá reiðilega til mín.

„Jú,“ svaraði ég og það var alveg sannleikanum samkvæmt.

„Hvað gerðirðu eiginlega þar?“ kallaði skipstjórinn á ný.

„Ég ... ég var sendill.“

*

Eitt sinn, þegar Drangey var að leggja úr höfn á Króknum, kom upp bilun í olíuverki aðalvélarinnar. Það var rífið úr í hvelli og farið með það inn á vélaverkstæði Kaupfélags Skagfirðinga. Valli Jóns vélvirki rauk í verkið og vann hratt. Var hann niðursokkinn í vinnu sína og hélt stilliskrúfu einni á milli varanna. Þá kom verkstjórinn aftan að honum, klappaði á öxl hans og spurði:

„Hvernig gengur, Valli minn?“

Valla dauðbrá og hrökk hann í kút með þeim afleiðingum að stilliskrúfan hrökk ofan í hann og varð Drangeyjan fresta veiðiferðinni um einhverja daga, eða þar til skrúfan skilaði sér niður af honum!

*

Vilborg Arna Gissurardóttir, pólfari og fjallagarpur, er einhver mesta hetja sem Ísland hefur alið og þótt víðar væri leitað. Hún starfaði um skeið hjá Norðursiglingu á Húsavík og var þá meðal annars í áhöfn skonnortunnar Hildar sem sigldi til Grænlands og var þar í ferðum um Scoresbysund.

Heim komin skrifaði Vilborg gagnmerka ferðasögu sem hún sendi héraðsfréttablaðinu Skarpi til birtingar og var tekið fagnandi við sendingunni og greinin birt. En þó ekki fyrr en búið að var að breyta einni setningu í annars prýðilega rituðum pistli. Þar fannst ritstjóranum, Jóhannesi Sigurjónssyni, að greinarhöfundur lýsti óþarflega frjálsslegu aktiviteti áhafnarlíma Hildar um borð og vart birtingarhæfu í fjölskyldublaði á borð við Skarp, en Vilborg reit:



„Oftast var möguleiki á að sæða uppi á dekki og var þá jafnan glatt á hjalla, enda náði hópurinn einkar vel saman.“

Ritstjóri ákvað strax að skjóta bókstafnum n inn í orðið sæða, til að koma í veg fyrir að ungir og óharðnaðir lesendur blaðsins „áttuðu sig á því augljósa stóðlifi sem átti sér stað um borð í Hildi“, samkvæmt afar hreinskilinni frásögn

Vilborgar Örne.

*

Sjómennskan var Ísfirðingnum Péttri J. Haraldssyni í blóð borin og aldrei kom annað til greina en hann yrði vélstjóri eins og faðir hans, afi og föðurbræður allir. Hann var vélstjóri á fiski- og farskipum, en einnig um tíma á Djúpbátnum Fagranesinu, sem var með áætlunarferðir í Ísafjarðardjúpi.

Pétur var eitt sinn að kaupa varahluti í versluninni Rörverki. Að lokinni afgreiðslu bað hann um að fá reikning fyrir vörunum og það sundurliðaðan.

„Hvernig sundurliðaðan?“ spurði afgreiðslumaðurinn.

„Þið, þessir helvítis glæpamenn, eruð stórhættulegir,“ svaraði Pétur þá. „Ég vil fá að vita hvað er eðlilegt verð og hvað er hreinn þjófnaður.“

*

Þeir bræður, Ragnar og Gunnar Helgasynir, kenndir við Kamb, reru á báti sínum Hjalta í fjölda ára frá Siglufirði.

Einu sinni sem oft var þeir við veiðar á Héðinsfirði og gekk mikið á því báðir bræðurnir féllu fyrir borð í þessum túr, þó ekki samtímis, og tókst þeim að bjarga hvor öðrum úr sjónum.

Þegar bræðurnir sigla Hjalta fyrir Siglunesið á heimleiðinni og bærinn þeirra blasir við segir Ragnar við bróður sinn:

„Hvað heldur þú að mamma hefði sagt ef Hjalti hefði komið einn til baka?“

*

„ÉG HEF OFT VERIÐ MIKLU VERRI“

Kristján Helgi Benediktsson, Stjáni Ben., var kunnur málarameistari á Akureyri. Hann var góður iðnaðarmaður, glaðlyndur og skemmtinn og hagorður svo af bar. Hann hafði það fyrir sið að fara í sund á hverjum morgni, árrisull var hann í hópi þeirra, sem biðu við sundlaugardyrnar k. 06.45 hvern virkan morgun.

Nú er það vetur einn, að Stjáni mætir á sínum venjulega tíma, en frost hafði verið um nóttina og tröppur að sundlauginni hálar. Stjána skrikar fótur og hann sagði sjálfur, að það hefði eins og hnífur væri rekinn í gegnum bakið á honum og fylgdu kvalir miklar. Hann fór þó til vinnu sinnar, en þessar vikurnar var hann að mála íþróttahús Glerárskóla, sem var í byggingu. Þar svo komið verki, að tveir veggir, hvor sínu megin að úti-dyrnunum, höfðu ekki verið þússaðir og því grófir viðkomu.

Um kaffileytið var Stjáni svo kvalinn af bakverknum og hann orðinn kengboginn, að hann ákvað að fara heim. Hann gat þá varla gengið nema að styðja sig

við og þegar hann las sig meðfram ópússuðum, voru átökin það hörð, að blæddi undan hverri nögl. Í dyrunum mætti hann Páli Friðfinnssyni, bygginga-

meistara, sem leit á málaraðann með takmarkaðri samúð og sagði: „Ég sé, að þú ert slæmur, Stjáni, en ég hef oft verið miklu verri!“.



Glerárskóli fyrir miðri mynd. Íþróttahúsið sem Stjáni Ben. málaði skagar upp úr húsapýrpingunni en langur gangur tengir saman skólabyggingarnar. Íþróttasvæði Þórs er norðan við skólann en Glerá og Glerárvirkjun sunnan.
Mynd: Hörður Geirsson



VÉLAR EHF



Við látum dæluna ganga



- Dælur
- Dæluviðgerðir
- Áspétti
- Rafmótorar
- Vélavarahlutir



BELZONA

Viðgerðir • Tæringarvarnir Keramikhúðun

Fyrir



Eftir



Eitt sinn sem oftast gaf Markús B. Þorgeirsson, sá sem fann upp björgunarnetið sem við hann er kennt, upp staðsetningu á Katrínu sinni til Tilkynningarskyldunnar, svo sem lög kveða á um. Ekki hafði hann fyrr sleppt orðinu þegar starfsmaður hennar spurði:

„Ert þú á leið til Þingvalla?“

Markús hváði og stundi upp:

„Af hverju heldurðu það?“

„Jú, miðað við það sem þú gafst upp er báturinn staddur á Mosfellsheiði.“

*

Kristján Mikkelsen hitti um árið sjómanninn Leif Þormóðsson – Leibba Manna – í Hótelteríunni á Húsavík. Að venju var spurt um aflabrogð og Leibbi sagði að þeir væru komnir með um 100 tonn.

„Og er það brúttó eða nettó?“ spurði Mikkelsen.

„Hvorugt,“ svaraði Leibbi. „Þetta er mestan part ufsi.“

*

Gvendur Eyja var með gríðarlega stórar og kraftalegar hendur, sannkallaða hramma. Einhverju sinni var hann að koma með Herjólf til Vestmannaeyja og sat á spjalli við kunningja sinn í borðsalnum. Þarna á næsta borði sat karl einn úr Reykjavík og fylgdist grannt með þeim félögum. Þegar leið á ferðina færði hann sig að borðinu til þeirra og sagði við Gvend:

„Ég er búinn að vera að skoða á þér hendurnar og held að ég hafi aldrei fyrr séð jafnstórar hendur á nokkrum manni. Fyrirgefðu að ég spyr, en við hvað starfar maður með svona stórar hendur?“

Gvendur hallaði undir flatt og sagði síðan:

„Þér að segja, þá er ég úrsmíður.“

*

Einu sinni keypti Ingvar Gunnarsson, sem rak útgerðarfélagið Þór á Eskifirði, nýjan dragnótabát úr stáli frá Svíþjóð. Fékk hann nafnið Geisli og bar einkennisstafina SU 37. Báturinn þótti óvenju stuttur fyrir aftan stýrishús og fannst mönnum að töluvert vantaði á lengdina til að hlutföllin teldust eðlileg.

Þegar skipið var nýkomið til Eskifjarðar flyktust bæjarbúar að til að skoða það. Einn þeirra var Kalli Sími (Karl Símonarson), skipasmiður og lengi forstjóri Vélsmíðju Eskifjarðar. Að skoðun lokinni snýr hann sér að fulltrúum útgerðarinnar, grallaralegur á svip, og spyr:

„Segið mér, strákar; hvenær kemur svo seinni parturinn?“

*

Jón Berg Halldórsson er vafalítið mesti hrekkjalómur íslenska flotans fyrr og síðar og snemma byrjaði það.

Jón Berg var dagmaður á Voninni VE árið 1954, þá 19 ára gamall. Hlutverk hans var meðal annars að dytta að ýmsum hlutum í vél. Einnig að tæma úr kamarfötunni. Var það lítt eftirsóknarvert, eins og gefur að skilja. Það var bæði óþrifalegt og síður en svo aðlaðandi starf að bograst inn á kamarinn, draga fótuna undan setunni, arka með „gúmmelaðið“ út á dekk, kasta því í sjálft Atlantshafið og koma svo ílátinu aftur fyrir á sínum stað.

Setan var ekkert annað en planki með gati á sem tók þegjandi á móti brosandir rasskinnu skipverjanna – sem létu svo úrganginn vaða í fótuna. Lyktin á kamrinum var hræðileg, þarna loddði við óþrifnaður allt um kring eftir margra ára notkun.

Það þarf mann með einstakt hugmyndaflug til að gera sér ... mat ... í orðsins fyllstu merkingu úr þessu daunilla starfi. Og það kom bara einn til greina: Jón Berg Halldórsson.

Einn daginn, þegar Jón Berg var að fá sér kaffi í lúkarnum, sá hann fullan poka af kakódufti. Hann tók kakópokann og hellti kakóinu í skál. Svo hrærði hann það út með vatni og útkoman varð líka þessi fína „ræpa“. Svo læddist hann með skálina á kamarinn og sletti kakóhræru yfir alla setuna, svo varla sást í hana og auðvitað lak eitthvað út af henni og niður á gólf. Í þessu umhverfi – með fótuna hálf af mannaskít og lyktina eftir því – var þetta ljúffenga kakó í meira lagi ógeðslegt, enda engu líkara en einhverjum hefði orðið brátt í brók og ekki ráðið neitt við neitt.

Þegar Jón Berg var búinn að sullu kakóinu á kamarsetuna fór hann niður í lúkar þar sem áhöfnin var sest til borðs og beið eftir hádegismatnum. Þar hellti hann sér yfir strákana, kallaði þá sóða og spurði hver þeirra hefði eiginlega drullað yfir kamarsetuna og raunar út um allt á kamrinum. Enginn kannaðist við að hafa gert það, en Jón Berg gaf sig ekki og sagði að þeir yrðu þá bara að þrifa þetta í sameiningu, því ekki kæmi til mála að hann gerði það.

Við svo búið fór Jón Berg með skipsfélaga sína aftur á skut bátsins, reif upp hurðina á kamrinum og sýndi þeim inn. Þar blasti vissulega ófögur sjón við. Strákarnir litu hver á annan og sóru af sér ófögnuðinn.

Þá gerðist það að Jón Berg smeygði sér framhjá þeim og fór inn á kamarinn, stakk þar putta í „kúlinn“ á setunni og tók upp vana slett. Hann sýndi hana félögum sínum, en stakk henni síðan upp í sig, kjamsaði eilítið á gumsinu og sagði svo:

„Þetta er algjörlega hreinn skítur.“

Strákarnir kúguðust. Einhverjir hlupu fram á dekk og ældu þar. Matarlyst þeirra var lítil það sem eftir lifði dagsins. Skiljanlega. Engin þeirra hafði séð annað eins.

TIL HAMINGJU MEÐ DAGINN SJÓMENN!



Eimskip óskar sjómönnum og fjölskyldum þeirra innilega til hamingju með daginn og þakkar fyrir framlag þeirra í gegnum árin.

EIMSKIP

Stólpi Gámar

fyrir atvinnulífið



Stólpi Gámar bjóða gámalausnir fyrir atvinnulífið - til leigu eða sölu

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

Einnig gámahús og salernishús frá **Containex**, færanlega starfsmannaðstöðu frá **EuroWagon.dk**, gámar og vöruskemmur frá **BOS** og vörulyftur frá **ATN** og **Maber**



www.stolpigamar.is

 **Stólpi Gámar**

Klettagörðum 5 | 104 Reykjavík | Óseyrarbraut 12 | 220 Hafnarfirði

Alhliða þjónusta í sjávarútvegi

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

Skeljungur — fyrir þá sem ferðast og framkvæma

