

VÍKINGUR

S J Ó M A N N A B L A Ð I Ð

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

*Sjómenn!
Megið þið eiga
gleðizíkan
Sjómannadag*



SKIPAFJÓNUSTA SKELJUNGS

Alhliða þjónusta í sjávarútvegi, útgerð og vinnslu



Skeljungur

Sími: 444-3000
www.skeljungur.is

Löngu tímabær breyting á lögum um eftirlit með vigtun sjávarafla

Um þessar mundir liggur fyrir Alþingi frumvarp sem mun, ef það kemst óskaddað gegn um þingið og verður að lögum, stuðla með afgerandi hætti að lausn á viðvarandi afbrotum sem átt hafa sér stað gegn um tíðina og varða misferli við vigtun sjávarafla. Ýmsar frásagnir eru til af hugmynda- ríku útgerðarmönnum sem beitt hafa fjölbreyttum aðferðum við að svikja undan vigt og vafalaust munu einhverjir eftir sem áður verða samir við sig. Ljóst er þó, að sú aðferð manna sem felst í að fara verulega frjál- lega með hlutfall íss í afla er stór hluti af þeim þjófnaði sem viðgengist hefur hér allt of lengi.

Áhersluatriði úr frumvarpinu

Við þessu eru nú stjórnvöld að bregðast með framlögðu frumvarpi þar sem segir í 1. grein:

„Komi í ljós við eftirlit Fiskistofu hjá vigtunarleyfishafa verulegt frávik á ishluftalli í afla skips í tiltekinni fisktegun miðað við meðaltal ishlu- falls skipsins í fyrri löndunum skal Fiskistofa fylgjast með allri vigtun hlutaðeigandi vigtunarleyfishafa í allt að sex vikur. Skal vigtunarleyfis- hafa tilkynnt um ákvörðun Fiskistofu. Vigtunarleyfishafi greiðir allan kostnað vegna eftirlits samkvæmt þessari málsgrein.“

Tímagjald eftirlitsmanns samkvæmt gjaldskrá Fiskistofu er 17.998 krónur og kostnaður af tveimur slíkum í sex vikur hlýtur að draga úr brotavilja þeirra er málið varðar.

2. gr. Við 17. gr. laganna bætist ný málsgrein, svohljóðandi:

„Ef itrekað eru veruleg frávik á ishluftalli í afla hjá skipum sem landa hjá vigtunarleyfishafa, sbr. 3. mgr. 13. gr., skal Fiskistofa afturkalla vigtunarleyfi hjá viðkomandi vigtunarleyfishafa í allt að eitt ár.“

Ef fyrirtæki verður fyrir sviptingu er hætt við alvarlegum afleiðingum fyrir viðkomandi aðila.

Jákvætt skref

Frá sjónarmiði fiskimannsins hlýtur markmið frumvarpsins að vera brag- arbót sem ætti í það minnsta að draga úr líkum á því að sjómaður á dag- róðrabáti sem innbyrt hefur 10 tonn og gengið hefur frá þeim samvisku- samlega fái ekki greidd laun fyrir 8 eða 9 tonn, heldur þau 10 sem hann hafði lagt vinnu í.

Lokaorð

Við eigum fjölmörg fyrirtæki sem standa vel að öllu sem að útgerð snýr en því miður er það frumvarp sem ég hef lítilla reykfað hér að ofan stað- festing á því að of margir verða að gera betur en þeir hafa gert til þessa. Vonandi leiðir frumvarpið til þess. Óska öllum sjómönnum, útgerðar- mönnum og öðrum þeim sem kynnu að lesa þessar línur farsældar á ný höfnu sumri.

Árni Bjarnason

Útgefandi: Völuspá útgáfa,

í samvinnu við Farmanna- og fiskimannasamband Íslands.

Afgreiðsla og áskrift: 862 6515 / netfang: jonhjalta@simnet.is

Ritstjóri og ábyrgðarmaður: Jón Hjaltason, sími 862 6515,

netfang: jonhjalta@simnet.is Byggðavegi 101b, 600 Akureyri.

Auglýsingastjóri: Katrín Laufey Rúnarsdóttir, sími 856 4250,

netfang: sjomannabladid@gmail.com

Ritnefnd: Árni Bjarnason, Hilmar Snorrason og Jón Hjaltason.

Forseti FFSÍ: Árni Bjarnason.

Prentvinnsla: Ásprent.

Aðildarfélag FFSÍ: Félag skipstjórnamanna, Félag íslenskra loftskeytamanna, Félag bryta, Skipstjóra- og stýrimannafélagin Verðandi, Vestmannaeyjum og Vísir, Suðurnesjum.

Sjómannablaðið Víkingur kemur út fjórum sinnum á ári og er dreift til allra félagsmanna FFSÍ.

ISSN 1021-7231



Forsíðumyndina tók Ragnar Pálsson.

Efnis- yfirlit

Sjómenn og aðrir lesendur Víkings.

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

Netjið á jonhjalta@simnet.is

4

Stýrið af Ingólfi Arnarsyni er ekki týnt. Rabbað við Sigrúnu Sigurjónsdóttur um líf skipstjóradóttur.

12

Hvað varðandi heilsufar sitt á sjómaður að upplýsa þegar hann munstrar sig á skip?

Um það fjallar lögmaðurinn Jónas Haraldsson í grein sem hann nefnir, Vísitandi launung og veik- indaréttur sjómanna.

18

Fyrir ári síðan spurði Víkingur: Hver var Ólafur Sig- urðsson? Hér kemur svarið – loksins myndu sumir segja sem beðið hafa í öfvæni en svarrátturinn á sér skýringu.

22

Getur sjóveiki verið skemmtilegt umfjöllunarefni? Nei, hljómaði svar Víkings, þar til hann las þessa grein Árna B. Árnasonar um „sjóveikina mína“.

30

Ægir Steinn Sveinþórsson lést að morgni annars páskaðags eftir snarpa viðureign við krabbamein. Árni Bjarnason minnst góðs drengs.

32

Zipwake, stillanlegt jafnvægiskerfi fyrir báta.

34

Hvort sem það er fyrir áhrif frá Eiríki Sigurðssyni eða annað þá vill svo til að hér er fjallað um svika- mál sem á sínum tíma var alþekkt og mikið umtalað hér á landi. Þeir einstaklingar höfðu þá einsett sér að sökkva báti og hirða tryggingaféð. Þetta var haustið 1920.

40

Bandaríska Strandgæslan fullyrðir að ekkert skip hafi siglt á borgarísjaka á Norður-Atlantshafinu síð- an hún tók að sér hafisvaktina á þessu svæði. Er það svo, spyr Hilmar Snorrason, í fróðlegum þætti sínum, Utan úr heimi.

44

Ljósmyndakeppni sjómanna: takið myndir og sendið núna.

46

Alls báru sex síðutogarar nafnið Jón. Enginn þeirra kvaddi með hressilegu kveðjuflauti, þvert á móti varð snöggt um þá flesta. Hafliði Óskarsson rifjar upp sögu Jónanna.

52

Gamla myndin er að þessu sinni af Steinbryggjunni í Reykjavíkurböfn sem nýlega varð afar umdeild þrátt fyrir að vera löngu horfin sjónum manna

54

Vissuð þið að af 42 nýsköpunartogurum er komu nýir til landsins á árunum 1947 til 1952 höfðu sex þeirra verið afskráðir fimmtán árum síðar. Hafliði Óskarsson varpar ljósi á þessa óhappasögu.

55

Krossgátan.

56

Lausn krossgátunnar.

58

Sonur okkar pabba

60

Frívaktin er að þessu sinni helguð bókinni Híf opp! sem geymir gamansögur af – jú hvað haldið þið – sjómönnum.

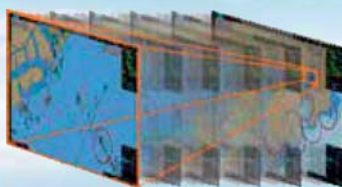
ECDIS

Electronic Chart Display and Information System

NÝ HEIMASÍÐA
BRIMRUN.IS



ECDIS eða Electronic Chart Display and Information System er sjálfstæður siglingabúnaður sem meðal annars gerir pappírskort óþörf. Í ECDIS eru lögleg rafræn sjókort sem uppfylla alla nauðsynlega staðla og eru IMO viðurkennd. Kortin er hægt að fá í áskrift þannig að þau uppfærast sjálfkrafa og eru því alltaf eins nákvæm og völ er á. Hægt er að kalla ýmisskonar skjámyndir fram á tækinu t.d. ratsjármynd eingöngu eða ratsjármynd yfir kortið. Þá má fá ECDIS kortið inn á FAR 3000 ratsjana. Einnig er hægt að kalla fram svokallaða leiðsöguskjámynd (Conning display) sem sýnir ýmisskonar upplýsingar sem sendar eru inn á tækið frá öðrum búnaði. Margskonar viðvaranir eru í ECDIS. Gert er ráð fyrir því að djúprista skipsins sé skráð inn í búnaðinn. Ef sett er út leið yfir sker eða grynningar sem eru á minna dýpi en djúpristan, gefur ECDIS út viðvörðun og heimilar ekki þessa siglingaleið. Einnig gefur ECDIS út viðvörðun ef stefnulína gefur til kynna að grynna vatn sé fyrir stafni. Hérna er því um gríðarlegt öryggistæki að ræða.



Brimrún

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

MAREIND

Grundarfirði
Sími 438 6611



Sigrún og stýrið góða af Ingólfi Arnarsyni.

Stýrið af Ingólfi er „fundið“

Ýmislegt verður mönnum á. Við Ólafur Ragnarsson héldum að stýrið af Ingólfi Arnarsyni væri glatað. Höfðum lesið í gamalli blaðafrétt að stýrið yrði senn sett á Þjóðminjasafn Íslands. Þegar það síðan ekki fannst á nokkru safni þótti okkur það engin fjöður í hatt íslenskra safnamanna að glata stýrinu af fyrsta nýsköpunartogara landsmanna og fullkomnasta togara heims á sínum tíma. En öll él birtir um síðir. Nú er komið á daginn að íslenskir safnamenn voru hafðir fyrir rangri sök. Stýrið er fundið. Eða öllu heldur, eins og með Grænland forðum og í ríkari mæli hina stóru heimsálfu Ameríku áður en hvíti maðurinn steig þar fæti – það var aldrei týnt. Að þessu sögðu er ljóst að við skuldum íslenskum safnvörðum afsökunarbeiðni sem er hér með komið á framfæri. Okkar er skömmin fyrir fljótfærnina, ykkar safnvörðum heiður og virðing fyrir ræktarsemi við arf okkar Íslendinga.

Þakkir til Granda

Forráðamenn Bæjarútgerðar Reykjavíkur, sem þá var, síðar Granda og nú H.B. Granda, vissu sem sé alla tíð af stýrinu. Því var um árabíl skipað til öndvegis í fyrirtækinu en er í bili, á meðan húsnæði H.B. Granda er betrubætt, geymt á vísun stað þar sem ekki væsir um það. Ólafur Ragnarsson og Sigrún, dóttir hins merka skipstjóra Sigurjóns Stefánssonar, nutu frábærrar fyrirgreiðslu og leiðsagnar starfsfólks H.B. Granda á

dögnum þegar þau voru leidd að stýrinu og Sigrún fékk að handleika það og komast þannig í óbeina snertingu við föður sinn, sem hún kynntist ekki að ráði fyrr en hún var komin yfir tvítugt. Okkur lék hugur á að vita hvernig þetta mátti gerast og tókum því Sigrúnu tali á heimili hennar á Austurbrún 33, þar sem hún býr á jarðhæð, en bjó ung stúlka í foreldrahúsum á hæðinni fyrir ofan.

Hamingja og böll

Þau taka á móti mér, Sigrún – og geltandi hundur.

– Ertu nokkuð hræddur við hunda, spyr Sigrún með áberandi umhyggju í röddinni.

Ég heyri strax að hún er væn kona og vil gera henni til geðs.

– Nei, alls ekki.

Ég bæli óttahrollinn, klappa hundinum og finn að galtið er ekki annað en vinahót. Mér léttir. Hafði satt að segja ekki orðið um sel, en veit sem er, að gunguskapur er ekki til að hæla sér af eða til að flíka.

Mér er boðið í eldhús. Við eldhúsgluggann stendur þögull maður. Við heilsumst.

– Robert Albert Spanó, kynnir hann sig. Eiginmaður Sigrúnar.

Ég á eftir að komast að því að Robert á sér langa fortíð á Íslandi.



Það er gott að vera í viðskiptum við Samskip

Pétur Hafsteinn Pálsson
framkvæmdastjóri Vísis

ENNEW / SIA / NWT685

- > Við hjá Samskipum leggjum okkur fram um að kynnast viðskiptavinum okkar og þekkja þarfir þeirra

Samskip þjóðar upp á heildarlausnir á sviði flutninga og við leggjum stolt okkar í að uppfylla væntingar kröfuharðra viðskiptavina. Persónuleg og traust þjónusta um allan heim.

samskip

Saman núð við árangri

www.samskip.is



Hjónin Ragnhildur Jónsdóttir og Sigurjón Stefánsson. Klukkan 12.06 þann 12. febrúar 1955 sendi Ragnhildur skeyti í þrettán orðum: „Fædd dóttir. Góð liðan okkar beggja. Kær kveðja. Adda.“ Orðin fjögur sem skortir eru: Sigurjón Stefánsson, Ingólfi Arnarsyni, TFA. Hér var tilkynnt um fæðingu viðmælanda okkar, Sigrúnar Sigurjónsdóttur, er nema von að henni finnist einkar vænt um þetta skeyti sem enn í dag er veggprýði á heimili hennar.

– Ég kom hingað 1970, segir hann.

Ég á líka eftir að komast að því að minni Roberts nær aftur til seinni heimsstyrjaldar. Hann er frá borginni Napoli á Ítalíu, en í stríðinu varð engin ítölsk borg fyrir öðrum eins loftárásum og heimaborg Roberts.

– Ég upplífi enn þá allan hryllinginn, segir Robert. Ég þarf ekki annað en að lygna augum og þá skelfur allt og nötrar. Flugvélar fljúga yfir og byggingar hrynja. Allt er eyðileggingu undirorpið. Ekkert vatn kemur lengur úr krönum, fötur og kamrar, eða eitthvað þaðan af verra, er haft í staðinn fyrir vatnssalerni. Fyrir glugga er neglt. Um gler er ekki lengur að tala. Við sitjum í skólastofunni, kannski í 30-40 stiga hita og engin leið er að opna glugga. Geirnegldir timburhlerar eru fyrir þeim.

Ég hlusta og velti fyrir mér skepnuskap manns við mann. Lærum við aldrei af sögunni. Er okkur ásköpuð hamingja og kvöl, rétt eins og nótt fylgir degi og dauðinn kemur í kjölfar lífs. Er stríð ef til vill eins og hvert annað náttúrulögmál?

„Slensúpa“ fyrir kallana

Mér verður þó fljótlega ljóst eftir að hafa hlýtt á Sigrúnu að þrátt fyrir allt hefur okkur miðað fram um veg. Að minnsta kosti í sumum efnum.

– Já, það er satt, segir hún. Ég kynntist ekki pabba fyrr en ég var tuttugu og eins eða tveggja ára, þegar hann var alkominn í land. Hann sjálfur harmaði þetta hlutskipti sitt og sagðist geta grátið að hafa farið svo mikils á mis að kynnst ekki börnum sínum fyrr, og mömmu, hugsaðu þér.

– En hvernig var þetta á milli túra, spyr ég. Var ekki stoppað í einhverja daga, eða voru ekki áhafnaskipti?

Sigrún er ekki á því. Þegar komið var úr veiðitúr, kannski daginn fyrir Þorláksmessu, þá varð að koma skipinu aftur á miðin, ekki seinna en á sjálfan Þorláksmessudag. Reglan var sú, að ekki var stoppað nema einn, mesta lagi tvo sólarhringa í landi og þá var skipstjórinn, faðir hennar, bundinn við símann allan tímann við að „redda“ mannskap og ræða

við útgerðina.

– Og þá var sussað á okkur. Við urðum að hafa hljótt á meðan pabbi var í simanum að smala í áhöfn sem var ekki vandkvæðalaust. Pabbi varð að fá næði.

Höfum hugfast að Sigrún er fædd 1955 en aldrei hefur togaraútgerð Íslendinga komist í meiri lægð en einmitt á 7. áratugi 20. aldar.

– Pabbi varð að athuga á kránum og jafnvel í tukthúsinu þegar hann var að leita eftir hásetum á skipið. Þegar út var haldið, var faðir minn búinn að biðja Kára, sem var kokkur á Ingólfi mest allan tímann sem pabbi var með skipið, að útbúa svokallaða „slensúpu“ fyrir kallana sem voru ekki upp á marga fiska eftir drykkjuslarkið í „stoppinu“.

Robert tekur undir, en hann var um skeið á Ingólfi.

– Þetta voru erfiðir tímar. En Sigurjón var einstakur maður og tókst á við þessa erfiðleika af miklu æðruleysi. Alltaf jafn rólegur og yfirvegaður, gat verið hrjúfur á yfirborðinu.

– Já, pabbi hafði ótrúlega lund, bætir Sigrún við. En samt



Ingólfur Arnarson.

Gleðilega hátíð



Landsbankinn

landsbankinn.is

410 4000





Togarinn Bjarni Benediktsson RE 210 kom nýr til landsins í janúar 1973 og var þá stærsti skuttogari íslenska flotans, um 950 tonn. Myndin er tekin í brú skipsins. Frá vinstri Sigurjón skipstjóri, Björn Bjarnason, sonur Bjarna Benediktssonar sem skipið var látið heita eftir, Rut Ingólfsdóttir fíðluleikari, eiginkona Björns, Hrafn Þór-
isson, síðar starfsmaður NATO og eiginmaður Guðrúnar Bjarnadóttur sem er honum á hægri hönd en Guðrún gaf skipinu nafn. Við þekkjum ekki manninn sem er Guðrúnu á hægri hönd en það er Spánverji, líklega forstjóri skipasmiðastöðvarinnar er sá um smíðina. Lengst til hægri er Þorsteinn Arnalds, forstjóri Bæjarútgerðar Reykja-
víkur frá 1961 til 1975.

með svo lúmskan húmor að menn veltust um af hlátri yfir ein-
hverju sem hann sagði, jafnvel í örfáum orðum. En hugsaðu
þér. Stundum þegar Ingólfur kom úr sölutúr frá annað hvort
Bretlandi eða Þýskalandi, og það bar upp á jóladag, varð skipið
að liggja um kyrrt á ytri höfninni, þangað til á annan, jafnvel
þriðja í jolum, vegna þess, að það var of dýrt að hafa skipið
bundið við bryggju. Það væri ekki hægt að bjóða upp á þetta í
dag, er ég hrædd um.

- En mátti ekki áhöfnin fara í land, spyr ég.
- Nei, svarar Sigrún. Hún varð að hýrast um borð þangað til
að hægt var að afgreiða skipið. Og síðan voru tollararnir þaul-
setnir þegar þeir mættu. Því þá var boðið upp á bjór sem ekki
var á hvers manns borði á þeim tíma.
- Fóruð þið þá niður að höfn að taka á móti pabba þínum?
- Já, það gerðum við alltaf. Þegar von var á pabba í land,
sendi mamma okkur upp á hól í holtinu hér fyrir ofan að
athuga hvort sæist í Ingólf. Við hlupum kannski nokkrar ferðir
upp á holt áður en við sáum, að skipið nálgadist loksins ytri
höfnina.
- Voru þeir þá í sambandi við land?
- Já, og við hlustuðum alltaf á stuttbylgjuna, en aldrei þó
eins og þegar veðrið var í ham. Þá var hlustað og beðið. Og

mikið var okkur létt þegar við
heyrðum á bátabylgjunni að Ingólfur
var kominn í var. Þá fyrst gat
mamma sofnað róleg. En mikið
fannst mér átakanlegt þegar við
komum á bryggjuna að taka á móti
pabba og sáum mennina koma upp á
bryggju kalna á fingrum og í andliti
eftir erfiðan túr. Það var skelfilegt
og situr í sálinni. Svona var þetta á
síðutogurinum.

– En hvernig var það, kom pabbi
þinn ekki með eitt og annað handa
ykkur úr þessum siglingum?

– Jú, jú, við fengum St. Michael-
peysur, nælonsokka, eða heilsokka
eins og þeir voru kallaðir, stretsbux-
ur, ávesti og sælgæti og fleira sem
fólk átti ekki að venjast. Fyrir vikið
var ég lögð í einelti. Við áttum ýmis-
legt sem aðrir gátu ekki eignast og
grunnt var á öfundinni. Mér var
jafnvel ekki hleypt inn á heimili af
því ég var dóttir pabba míns. Nei,
hingað inn kemur Sigrún ekki,

sögðu mæðurnar. Í skólanum var sparkað í mann og talað um
fötin sem ég klæddist, peysurnar og buxurnar. Svo keypti pabbi
bíl, Ford Cortinu. Mig minnst að það hafi verið strax 1962
þegar Cortina var fyrst kynnt til sögunnar í heiminum. Þá
keyrðu Reykvikingar yfirleitt á Moskovitch, sem var, þegar í
harðbakkann sló handsnúinn í gang, og Volgu, en báðir bílarnir
komu frá Sovétríkjunum.

Var svo mikill kommi

Heimilisbragurinn á Austurbrún 33 markaðist af atvinnu hús-
bóndans. Skipstjórans hjá Bæjarútgerð Reykjavíkur, Sigurjóns
Stefánssonar. En það var húsmóðirin, Ragnhildur Jónsdóttir,
sem bar hita og þunga af heimilishaldinu.

– Mamma var kjölfestan í lífi okkar, segir Sigrún. Hún sá um
allt og hélt öllu saman. Sótti peningaumslagið í Bæjarútgerð
Reykjavíkur, greiddi reikninga, sá um heimilið en var þó svo
mikil félagsvera. Hún unni söng og leiklist og var sannkallaður
gleðigjafi og sprelligosi. Hún fékk pabba til að brosa, en hann
var miklu þyngri á bárunni og sagði stundum við mig: „Þetta
eru nú meiru fíflalætin í henni mómmu þinni, Sigrún“. Mamma
lét þetta sem vind um eyru þjóta og var potturinn og pannan í



Félag skipstjórnarmanna

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

Til hamingju sjómenn!

Arion banki óskar sjómönnum, fjölskyldum
þeirra og okkur öllum, sem njótum góðs af
störfum þeirra, gleðilegs sjómannadags.



leiksýningum og skemmtunum á vegum félags skipstjórnar-
kvenna, Öldunni. Þar naut hún sín vel.

– En það hefur verið óvenjuleg staða fyrir kvenmann á þess-
um árum að standa ein og óstudd fyrir heimili, en vera þó gift?

– Jú, eflaust. Þó ekki fyrir mömmu. Hún var skipstjóradóttir
og þekkti ekki annað. Hún var ekki nema 13 eða 14 ára þegar
hún missti móður sína. Afi, Jón Högnason, skipstjóri, tók hana
þá úr skólanum til að hugsa um heimilið.

– En hvernig gekk föður þínum að aðlaga sig lífinu í landi?

Hann var ánægður og sáttur, þegar hann kom í land, en það
var líka „töff“, sérstaklega fyrir mömmu. Hún hafði alltaf
stjórnað heimilinu, var fylgin sér, hafði séð um allt, þannig að
það var erfitt fyrir hana að hleypa honum að og á sama tíma
þurfti hún að minna okkur systkinin á að muna eftir pabba,
hann væri nú til staðar. En þetta jafnaði sig þegar frá leið.

– Höfðu þið mikil samskipti við áhöfnina á Ingólfi?

– Já, svo sannarlega. Heimilið var eins og félagsmiðstöð og
oft þéttsetinn bekkurinn í eldhúsinu þar sem alltaf var hlaðborð
af góðgæti með kaffinu, mamma sá til þess. Skipverjar komu
iðulega í heimsókn og sátu lengi. Við þekktum þá alla með
nafni. Þeir voru vinir okkar, já eins og hluti af fjölskyldunni.
Og það dró ekki úr þessari fjölskyldustemningu að 1. stýrimað-
ur á Ingólfi Arnarsyni, var Grímur Jónsson bróðir mömmu, en
þeir voru alla tíð saman á Ingólfi, hann og pabbi.

Pabba fannst það líka skipta miklu máli að heimilið stæði
undirmönnum hans alltaf opið. Ég man að einu sinni kom Jón
Bergvinsson í heimsókn, ögn kenndur. Ég var ein heima, þorði
ekki að hleypa honum inn. Þegar ég sagði pabba þetta, sagði
hann „Þú átt alltaf að hleypa köllunum á Ingólfi inn, því þeir
gera ekki flugu mein, allir, góðir kallar, Sigrún mín“.

Pabbi var kominn í land þegar þetta gerðist, en það breytti
engu um, að karlarnir sem höfðu verið með honum á sjónum
áttu alltaf athvarf á Austurbrún 33.

Og þeir sóttu hingað. Mamma og pabbi höfðu svo góða nær-
veru. Þó vildi Jón Bergvinsson ekki vera með honum á Bjarna
Benediktssyni, þegar pabbi hringdi í hann og bauð honum
pláss. Hann var svo mikill kommi, hann Jón Berg, að hann gat
ekki hugsað sér að sigla á skipi með þessu nafni.

Ankerið af Ingólfi Arnarsyni

Það líður að lokum góðrar stundar á Austurbrún 33. Eftir að
hafa setið hjá Sigrúnu og Robert, skil ég skipverjana á Ingólfi
vel, að hafa sótt í eldhúskrókinn til Sigurjóns og Ragnhildar.
Eplið hefur sannarlega ekki fallið langt frá eikinni. Í því að ég
kveð hin góðu hjón benda þau mér á ankeri í garðinum.

- Það er af Ingólfi Arnarsyni, segir Sigrún. Ég er búin að gefa
það Íslenska sjávarklasnum niðri á Granda.

Auðvitað, hugsa ég. Á Grandagarði á ankerið af Ingólfi
Arnarsyni, fyrsta nýsköpunartogara Íslendinga heima, hvergi
annars staðar.



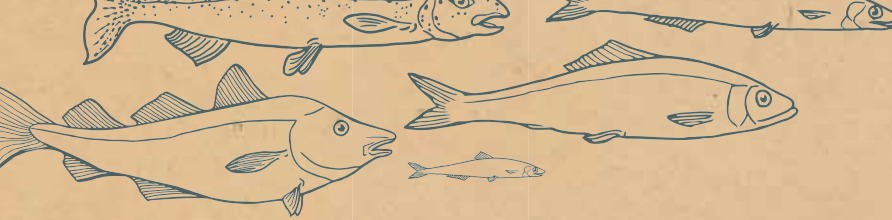
Skipshjallan er líka vel varðveitt.



Ankerið af Ingólfi Arnarsyni í garðinum hjá Sig-
rúnu en mun nú senn flutt út á Granda.



Sigurjón Stefánsson skipstjóri.



MEÐ GRÆNA SAMVISKU?

Ferskar sjávarafurðir í umhverfisvænni umbúðum

Íslenskur sjávarútvegur er í fararbroddi í heiminum. Hvort sem litið er til ferskleika afurðanna, hreinleika framleiðslunnar eða nýsköpunar í greininni er um allan heim horft til íslenskra sjávarútvegsfyrirtækja sem leiðandi aðila. Kaupendur og neytendur sjávarafurða á heimsvísu eru kröfuharðir viðskiptavinir sem ætlast til þess að gæði, ferskleiki og umhverfisvitund haldist í hendur. Hjá Odda leggjum við okkar af mörkum með því að tryggja að umbúðir frá okkur utan um íslenskar

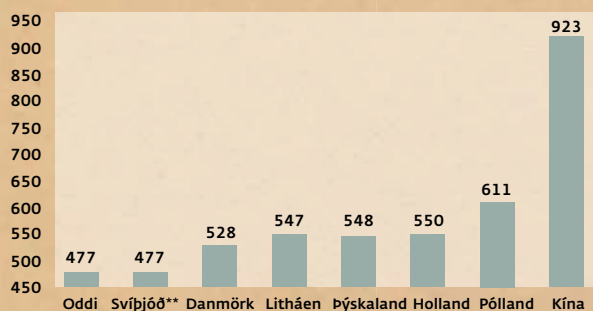
sjávarafurðir séu umhverfisvænni en hjá samkeppnisaðilum og að fádæma lágt kolefnisspor* þeirra veiti íslenskum fyrirtækjum forskot á erlendum markaði.

Umbúðir frá Odda skila vörunum ferskum á áfangastað og tryggja að kaupendur og neytendur geti notið bestu sjávarafurða á markaðnum með grænni samvisku.

Veldu minna kolefnisspor – fyrir okkur öll.

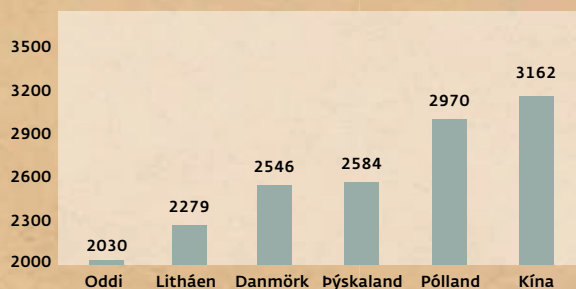
Pappakassar

Mismunur á milli Odda og annarra framleiðslulanda Kg CO₂ ígildi



Karfaþokar

Mismunur á milli Odda og annarra framleiðslulanda Kg CO₂ ígildi



*Skýrsla EFLU verkfræðistofu, okt. 2016

**Raforka framleidd að mestu með kjarnorku



„Skipverji á ekki rétt á kaupum þann tíma, sem hann hliðrar sér ólöglega hjá að inna störf sín af hendi, né fyrir þann tíma sem hann er óstarfhæfur vegna sjúkdóms eða meiðsla sem hann hefur leynt visvitandi við ráðningu sína. Sama gildir ef skipverji er ekki starfhæfur vegna sjúkdóms eða meiðsla sem hann hefur sjálfur bakað sér af ásetningu eða störfellu gáleysi“.

Mynd: Jeanette Grönstedt

Vísvitandi launung og veikindaréttur sjómanna

Veikindaréttur sjómanna er ákvarðaður í 36. gr. sjómannalaga nr. 35/1985, en í 4. mgr. eru talin upp þau tilvik, sem geta leitt til þess að veikindarétturinn glatist, en málsgreinin orðast svo. „Skipverji á ekki rétt á kaupum þann tíma, sem hann hliðrar sér ólöglega hjá að inna störf sín af hendi, né fyrir þann tíma sem hann er óstarfhæfur vegna sjúkdóms eða meiðsla sem hann hefur leynt visvitandi við ráðningu sína. Sama gildir ef skipverji er ekki starfhæfur vegna sjúkdóms eða meiðsla sem hann hefur sjálfur bakað sér af ásetningu eða störfellu gáleysi“. Hér verður þó eingöngu fjallað um þann þáttinn, sem varðar vísvitandi launung.

Launung er það kallað, þegar sjómaðurinn leynir útgerðarmanninn vísvitandi við ráðningu sína um sjúkdóm eða meiðsl, sem hann veit eða má vita að geta skipt sköpum um það, hvort hann verði ráðinn. Sé það tilvikið mætti orða það svo, að hann ljúgi með þögninni. Sé um vísvitandi launung að ræða, þá eru í raun brostnar forsendur fyrir ráðningu hans a.m.k glatar hann í slíku tilviki veikindalaunarétti sínum. Ákvæðið um vísvitandi launung má ekki skilja svo, að skipverja sé skylt við ráðningu að skýra frá öllum helstu veikindum, sem hann hafa hrjáð hann einhvern tímann á ævinni, heldur aðeins þeim sjúkdómum eða meiðslum, sem sérstök ástæða er til

að ætla að geti valdið því, að hann verði ófær til vinnu á ráðningartímanum. Skýri sjómaðurinn frá slysi eða sjúkdómi við ráðningu sína eða útgerðarmanninum er kunnugt um það, þá glatar sjómaðurinn ekki veikindalaunarétti sínum megi rekja óvinnufærni til þeirra atvika. Kemur þetta skýrt fram í greinargerð sjómannalaganna, en þar segir orðrétt. „Orðin að leyna við ráðningu sína ber að skilja svo, að skipverji hafi við ráðningu sína í skiprúm annað hvort viljandi gefið rangar upplýsingar eða látið hjá líða við ráðninguna að skýra frá heilsufari sínu, enda þótt hann vissi eða mætti vita, að þær upplýsingar gætu skipt máli varðandi ráðninguna vegna líkinda á frekari forföllum af völdum þess sama sjúkdóms eða meiðsla“.

Í rauninni er það hin huglæga afstaða sjómannsins við ráðninguna, sem skiptir máli, t.d hvort hann telji líkur á að sjúkdómur taki sig upp, hvort hann hafi nýlega legið á spítala eða vitað sé að hann þurfi að gangast undir lækniáðgerð o.s.frv. Það er ekki nóg að skýra frá sjúkdómi eða slysi, ef sjómaðurinn leynir því að fyrirhugaðar séu lækniáðgerðir, sem leiða myndu til óvinnufærni hans á ráðningartímanum. Á hinn bóginn þarf sjómaðurinn ekki að skýra frá sjúkdómi eða meiðslum, sem hann hefur ástæðu til að álíta svo smávægilegt, að þau muni ekki hindra hann í starfi, þótt raunin kunni

siðar að verða önnur. Hvað þetta varðar, þá getur þetta allt saman verið mjög teygjanlegt og háð mati hverju sinni, en öruggasta leiðin fyrir sjómanninn er þó að skýra frá öllu við ráðninguna, sem gæti siðar meir valdið forföllum frá vinnu, enda væri það sett fram í fullum trúnaði gagnvart útgerðarmanninum með persónuvernd í huga.

Dómar sem fjallað hafa um launung

Hér á eftir verður rakið í stuttu máli til frekari skýringa kjarninn í nokkrum dómum, sem fjallað hafa um þetta álítaefni, bæði hæstaréttardómar og héraðsdómar.

Hjartaþræðing

Maður réð sig á skip, en hann hafði áður um nokkurt skeið fundið fyrir verkjum í brjósti og farið af þeim ástæðum tvisvar í skoðun til læknis og þá siðari tveimur dögum áður en hann réð sig á þetta skip. Þegar komið var úr fyrstu veiðiferðinni tilkynnti læknirinn honum, að hann þyrfti að fara í hjartaþræðingu, sem framkvæmd var tveimur mánuðum síðar. Var útgerðin dæmd til að borga sjómanninum veikindalaun, enda hafi hann ekki mátt ætla að frekari rannsóknna yrði þörf eða læknirinn gefið það til kynna, auk þess sem sjómaðurinn var mjög ungur að árum, en dómurinn tók fram að ann-



Sjómenn!

Til hamingju með daginn

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



ÍSFELL

Ísfell ehf, Öseyrarbraut 28
220 Hafnartjörður, Sími 5200 500
www.isfell.is, isfell@isfell.is

að kynni að gilda ef um eldri mann hefði verið að ræða, hvað varðar upplýsinga-skyldu um ástand hans.

Hjartaaðgerð

Sjómaður um fimmtugt, sem starfað hafði lengi á sjó gekkst undir kransæða-víkkun. Þremur árum síðar fór hann í skoðun hjá hjartalækni, sem fann ekkert athugunarvert. Í kjölfarið réð hann sig á togara og sagði útgerðinni, að hann væri heilsuhraustur en þremur mánuðum síðar fer hann í reglubundna skoðun. Kemur þá í ljós, að ástand hjartans hafði versnað verulega og var hann drifinn í aðgerð. Var útgerðin dæmd til að greiða honum veikindalaun, þar sem honum hafði verið ókunnugt um það við ráðninguna, að hann þyrfti síðar að gangast undir aðgerð. Þá var litið til þess að sjómaðurinn hafði um árabíl stundað erfiðisvinnu og hafði því ekki getað vitað um þá stækkun á hjartanu, sem orðin var og hann heldur engin einkenni haft við ráðningu sína á skipið.

Sykursýki og axlarmein.

Í héraðsdómi sem Hæstiréttur staðfesti sagði þetta. „Af gögnum málsins verður ekki ráðið að stefnandi hafi haft ástæðu til að ætla að sykursýki hans eða fyrri axlarmein myndu valda óstarfhæfi hans. Þá liggur fyrir að stefnandi hafði skömmu áður starfað á öðru skipi í eigu stefnda og fram kom af hálfu stefnda við meðferð málsins að óumdeilt væri að samstarfsmenn hans og skipstjóri á því skipi vissu af því að hann væri sykursjúkur. Verður að telja að veikindi stefnanda hafi ekki getað farið á milli mála hjá þeim sem umgangast hann, þar sem stefnandi ber á sér insúlindælu, sem hann þarf að sprauta í við máltíðir. Með vísan til framangreinds er því ekki unnt að fallast á þá málásátæðu stefnda að stefnandi hafi fyrirgert rétti sínum til veikindalauna þar sem hann hafi við



„Þá var litið til þess að sjómaðurinn hafði um árabíl stundað erfiðisvinnu og hafði því ekki getað vitað um þá stækkun á hjartanu, sem orðin var og hann heldur engin einkenni haft við ráðningu sína á skipið.“

Mynd: Dino Perkovic

ráðningu sína vísitandi leynt skipstjóra stefnda upplýsingum um sykursýki og fyrri axlarmein.“ Var útgerðinni því dæmd til að greiða sjómanninum veikindalaun.

Tennisolnbogi

Sjómaður réð sig tímabundið á skip, en síðar í sama mánuði fór hann að finna fyrir verkjum í úlnlið og framhandlegg. Leitaði hann til læknis, sem gaf honum sterasprautur og var honum sagt að hann væri með tennisolnboga vegna álags, auk þess fékk hann verkjalyf hjá stýrimanninum. Hann varð ekki óvinnufær á ráðningartímanum. Fór hann síðan að vinna í nokkra mánuði hjá öðrum atvinnurekanda í landi, en réð sig síðan aftur á

sama skipið. Tveimur mánuðum síðar fer hann aftur að finna fyrir verkjum og leit- ar til læknis, sem sá ekki annað ráð en að framkvæma aðgerð á olnboganum. Neitaði sjómaðurinn því, að hann hefði vísitandi leynt útgerðina því við báðar þessar ráðningar, að hann væri haldinn svokölluðum tennisolnboga, enda hafi hann talið sig vera búinn að jafna sig fyrr um sumarið, auk þess sem skipstjóri skipsins hafi vitað hvað hefði verið að hrjá hann um vorið. Félst dómurinn á þessi rök sjómannsins og dæmdi honum rétt til veikindalauna.

Þunglyndi

Skipstjóri á línubát réð sig til starfa árið 2011, en hafði átt við andleg veikindi að

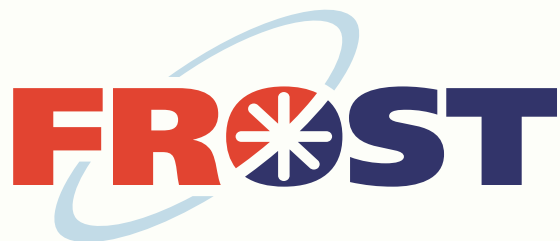
Nýr CHIRP dýptarmælir með stærðargreiningu
FCV-1900

NÝ HEIMASÍÐA
BRIMRÚN.IS

Brimrún
FURUNO

TruEcho
CHIRP

UHD



KÆLISMIÐJAN FROST EHF.

Ferskt eða frosið - alla leið!



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

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

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

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

frost@frost.is
www.frost.is

Samstarfsaðilar: PF Frost, Færeyjum

stríða, en lauk lyfjameðferð á miðju árinu 2012. Ráðning hans var alltaf tímabundin og lengst af munnleg. Í lok árs 2015 var loks gerður við hann skriflegur ráðningarsamningur en til tveggja mánaða, en stuttu seinna verður skipstjórinn óvinnufær vegna þunglyndis. Taldi útgerðin um vísvitandi launung að ræða af hans hálfu, þegar síðasti ráðningarsamningurinn var gerður við hann. Því hafnaði dómurinn með þeim rökum, að þótt eldri veikindi eða gömul meiðsl taki sig upp hjá skipverja með þeim afleiðingum að hann verður óvinnufær, verði hann ekki af forfallalaunarétti sínum þótt hann hafi ekki getið þessa við ráðninguna, hafi hann ekki haft ástæðu til að ætla að hin eldri meinsemd herjaði á hann aftur.

Brjós-klosaðgerð

Stýrimaður var búinn að starfa nær ein-göngu á skipum í eigu sömu útgerðar frá 16 ára aldri eða í 30 ár og óslitið síðustu sjö árin á sama skipi útgerðarinnar. Um sumarið fór hann að finna fyrir verkjum í bakinu og leitaði læknis, en varð ekki óvinnufær. Um miðjan nóvember er gerður við stýrimanninn tímabundinn ráðningarsamningur til rúmlega tveggja mánaða, að hann starfaði þennan tíma nú sem skipstjóri á skipinu. Stuttu eftir að hann er aftur farinn að starfa í sínu gamla starfi sem stýrimaður, þá rennur hann til við vinnu sína með þeim afleiðingum að hann fær bakhnykk og verður af þeim ástæðum óvinnufær næstu fimm mánuðina og gengst m.a. undir brjós-klosaðgerð. Neitaði útgerðin að greiða stýrimanninum veikindalaun á þeim forsendum, að hann hefði leynt útgerðina því vísvitandi, þegar gerður var við hann þessi tímabundni ráðningarsamningur um stöðuhækkun á skipinu, að hann hefði nokkrum mánuðum fyrir verið farinn að finna fyrir verkjum í baki í starfi hjá þessari sömu útgerð og á þessu sama skipi. Um var að ræða stýrimann, sem finnur fyrir verkjum í baki og verður síðar óvinnufær í starfi stýrimanns og breytti að sjálfsögðu engu, þótt hann hafði starfað í millitíðinni tímabundið í stuttan tíma í skipstjóra-stöðu á skipinu. Þá er rétt að áréttta sér-staklega, að stýrimaðurinn varð óvinnufær við það að fá hnykk í bakið, sem er sérstakt atvik og breytir þá engu, þótt hann kynni að hafa verið viðkvæmari vegna álagstengdra bakverkja, sem hann var áður farinn að finna fyrir eftir tæplega sjö ára starf á þessu sama skipi og þrjátíu ár í starfi á skipum þessarar útgerðar. Slíkt getur aldrei svipt sjómann veikindalaunarétti, þótt afleiðingar sjálfstæðs atviks síðar geti hugsanlega leitt til þess að hann verði lengur



„Stýrimaðurinn var þó eins og áður sagði búinn að starfa á þessu sama skipi í tæp sjö ár, þegar hann varð óvinnufær og var því ekki að ráða sig á skipið í fyrsta skiptið, auk þess sem hann var aftur kominn í stöðu stýrimanns, þegar hann varð óvinnufær.“
Mynd: Jørgen Språng

óvinnufær og afleiðingarnar verri en ella hefði orðið.

Þrátt fyrir þennan langa starfstíma stýrimannsins hjá útgerðinni, þá taldi hún að þegar gerður var við hann þessi tímabundni ráðningarsamningur um skipstjórastöðuna eftir að hafa starfað alla þessa áratugi hjá útgerðinni, þá ætti samt að líta á stýrimanninn eins og nýliða, þ.e.a.s sjómann, sem hefði ráðið sig í fyrsta skipti á skipið og þá tímabundið í stöðu skipstjóra og við ráðningu sína leynt útgerðina vísvitandi um líkamlegt ástand sitt, sem hann hefði orðið fyrir í starfi hjá öðrum atvinnurekanda. Stýrimaðurinn var þó eins og áður sagði búinn að starfa á þessu sama skipi í tæp sjö ár, þegar hann varð óvinnufær og var því ekki að ráða sig á skipið í fyrsta skiptið, auk þess sem hann var aftur kominn í stöðu stýrimanns, þegar hann varð óvinnufær. Þá má nefna að útgerðin hafði greitt stýrimanninum lyfja- og læknskostnað og kostnað vegna sjúkra-þjálfunar, en neitaði að hann ætti rétt á veikindalaunum yfirhöfuð.

Þrátt fyrir allt framangreint var útgerðin sýknuð, þar sem stýrimaðurinn

taldist hafa leynt útgerðina því vísvitandi að hafa fundið fyrir í bakinu fyrir um sumarið, þegar tímabundni ráðningarsamningurinn var gerður við hann um stöðuhækkun, þ.e í stöðu skipstjóra. Það að þessi útgerð myndi bera yfirhöfuð fyrir sig vísvitandi launung, er erfitt að skilja, þegar haft er í huga að nær öll starfsævi stýrimannsins hafði verið á skipum þessarar útgerðar. Fær það því engan veginn staðist, að skipverji teljist hafa leynt vísvitandi ástandi sínu, sem hann verður fyrir í starfi hjá sömu útgerð, á sama skipinu í sömu stýrimanns-stöðunni. Annað hefði verið upp á teningnum, ef hann hefði leynt vísvitandi sjúkdómi eða meiðslum við fyrstu ráðningu sína á þetta skip, sem hann hefði orðið fyrir í starfi hjá öðrum atvinnurekanda og verið haldinn þessu ástandi við ráðningu sína hjá þessum nýja atvinnurekanda. Varla er hægt að misfara meir með þetta ákvæði sjómanna-laganna um vísvitandi launung, en þarna átti sér stað.

Höfundur er lögmaður
félaga yfirmanna og
ýmissa sjómannafélaga.

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™ stjórnþúnað, örtölvur og hugbúnað.

Með Danfoss búnaði nærð þú stjórninni um borð.

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



PLUS **E1**™

E1
COMPLIANT

ENGINEERING
TOMORROW

Danfoss

Hver var Ólafur Sigurðsson?

Tíminn flýgur. Ég hafði ekki áttað mig á því að liðið er ár, já um það bil tólf mánuðir, síðan Víkingur spurði: Hver urðu örlög Ólafs Sigurðssonar stýrimanns á Goðafossi? Sem von var brugðust lesendur Víkings vel við fyrirspurninni og fyrr en varir höfðu bæði Jón Þ. Þór sagnfræðingur og Jón Páll Halldórsson á Ísafirði leitt ritstjóra vorn í allan sannleik um harmþrungin afdrif Ólafs stýrimanns.

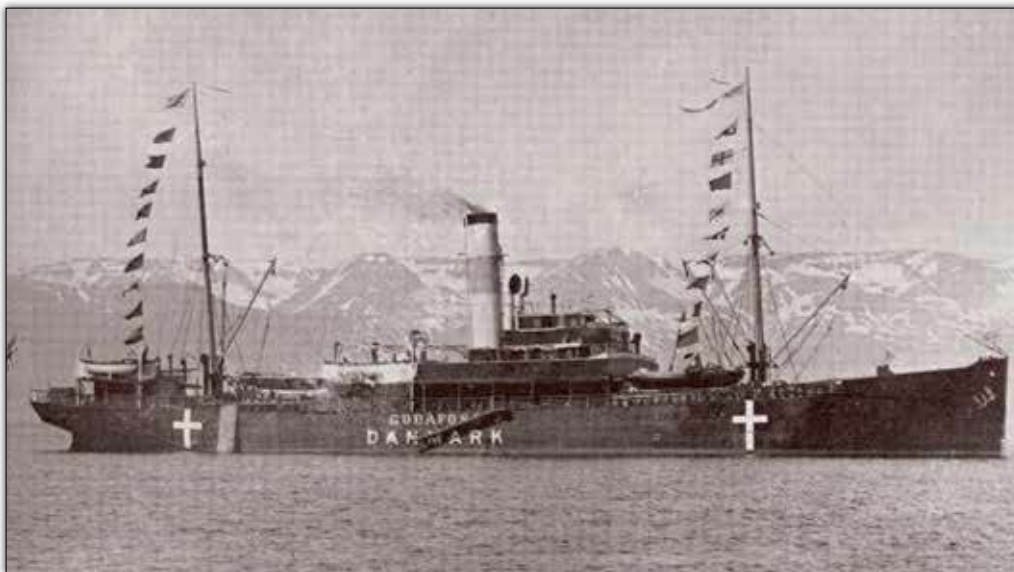
Það er því ekki vegna dræmra viðbragða sem Ólafs hefur ekki verið getið nánar heldur hins að ég vildi birta mynd af Goðafossi með þeirri umfjöllun. Og ekki bara einhverja mynd heldur eina tiltekna sem ég hafði séð á netinu – í lélegum gæðum – og er tekin af skipinu þegar það heimsótti Húsavík 2. júlí árið 1915. Frumeintakið - eða í það minnsta gott prenthæft eintak - hefur því miður ekki enn komið í leitirnar og er hér brugðið á það ráð að skanna títtnefnda ljósmynd úr 25 ára sögu Eimskipafélags Íslands í þeirri von að hún skili sér sæmilega á prenti.

Mikið afrek

Snúum okkur þá að Ólafi Sigurðssyni. Hann var Breiðfirðingur, fæddur á Dalli á Snæfellsnesi árið 1880. Ólafur var ekki fermdur þegar hann hóf sjómennskuferil sinn, sumir segja hann aðeins 7 ára þegar hann fór í sinn fyrsta róður.

Ólafur var alla tíð litill vexti en framúrskarandi sjómaður að sögn, áræðinn og glöggur. Innan við tvítugt hélt hann utan og eftir ársdvöl í Friðrikshöfn tók hann vorið 1904 fiskiskipstjóraþróf og hlaut hæstu einkunn nemenda og 200 danskar krónur í verðlaun.

Það sama ár trúlofaðist Ólafur danskri stúlku, Christensu



Myndin sem svo ákaft var leitað en án árangurs: Goðafoss á Húsavíkurhöfn 2. júlí 1915.

(eða Christine), og gerðist stýrimaður á dönsku skonnortunni Hans sem var í siglingum til Íslands á vegum Tangsverslunar.

En Ólafur vildi verða fullgildur skipstjóri og sigla á milli landa. Hann lagði því hart að sér, var stöðugt á sjónum en lét þó eftir sér að heimsækja unnustu sína á jólum. Loks undir árslok 1906 hafði honum tekist að safna nægu fé til að geta framfleytt sér árlangt í stýrimannaskólanum í Marstal.

Og Ólafi tókst ætlunarverk sitt. Hann lauk fyrri hluta faramannaprófsins í ágúst og seinni hlutanum í desember. „Var þetta talið mikið afrek“, sagði mágur hans, Eyjólfur Stefánsson frá Dröngum.

Einarður Íslendingur

Næstu árin var Ólafur Sigurðsson í siglingum á dönskum fleyjum en féll það illa. Hann var stoltur Íslendingur og lét sig dreyma um að stýra skipi sem Íslendingar ættu sjálfir. Tæki færið gafst 1909 þegar kaupmaðurinn L. Tang á Ísafirði tók að gera út gufubátinn Varange til Breiðafjarðarsiglinga.

„Margir undruðust, að Ólafur skyldi vilja taka þetta litla skip,“ rifjaði Eyjólfur mágur hans upp, „því að sjómennsku-hæfileikar hans og kunnátta hæfðu miklu stærri skipum. En honum varð ekki þokað. Það var Íslendingurinn í honum sem réði.“

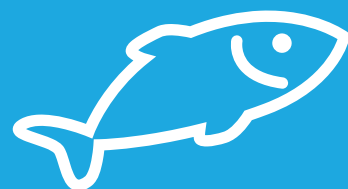
Í fimm ár stýrði Ólafur flóabátnum Varanger en haustið 1913 var ákveðið að gera bátinn út á vetrarvertíð og sagði Morgunblaðið að Ólafur hefði verið helsti „hvatamaður þessarar nýbreytni“ og ætti hann þakkir skildar.

Um þessar mundir hafði kvisast að Ólafur myndi koma til greina sem skipstjóraefni hjá íslensku skipafélagi sem þá var í burðarliðnum. Hér ræddu menn vitaskuld um Eimskipafélag Íslands sem stofnað var 17. janúar 1914.



Varanger sigldi um Breiðafjörð frá Reykjavík og stundum alla leið vestur á Ísafjörð.

Við óskum sjómönnum
innilega til hamingju
með daginn



wiseFish
sjávarútvegslausrir

Fullbúin sjávarútvegslausrir í áskrift Microsoft Dynamics NAV

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

Þú færð sjávarútvegslausrir
í áskrift á **navaskrift.is**

kr. **24.900** pr. mán.
án vsk.

Þjóðum einnig **Office 365** í áskrift.

 **Office 365**



wise

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

Pangað réðst Ólafur þegar Goðafoss kom nýr til landsins í júní 1915. Í millitiðinni hafði hann verið 1. stýrimaður á es Mjólni frá Kaupmannahöfn.

Erum við þá loks að nálgast hinn örlagaríka atburð í nóvember 1916 þegar Goðafoss strandaði við Straumnes og segir frá í 2. tölublaði Vikings 2016.

Eftir strandið

Mánuðirnir eftir strandið voru erfiðir Ólafi. Hann var atvinnulaus en fékk loks eitthvað að gera við seglasaum. Einnig var hann um skeið leiðsögumaður á strandferðaskipinu es. Sterling. Um haustið fluttist hann af landi brott, fyrst til Englands en þaðan til Noregs. Segir næst af honum þar sem hann hefur ráðið sig sem skipstjóra á Rígmor, þrímastraða skonnortu með hjálparvél. Eigandi var Konráð Hjálmarsson kaupmaður á Norðfirði en skipið sigldi með fisk til Spánar og salt til baka.

Nú tók aftur að birta til í lífi Ólafs. Um haustið skrifaði hann mági sínum Eyjólfri að ef allt gengi „vel í þessari ferð þá hefur þetta ár verið mér gott.“ Hann bar skipinu hins vegar heldur illa söguna en hvað það var nákvæmlega sem Ólafur setti fyrir

sig er okkur ókunnugt um. Næst vitum við það um ferðir Rígmor að 1. desember þetta ár 1918 eru skipverjar staddir á Ibiza þaðan sem Ólafur sendir skeyti heim: „Íslenzki fáninn er í dag dreginn upp í Miðjarðarhafinu. Hamingjuósk frá skipstjóra og skipshöfn á skipinu Rígmor.“

Þannig var nýfengnu sjálfstæði Íslands fagnað á spánski eyju í Miðjarðarhafi sem var sannarlega í anda Ólafs Sigurðssonar. Hann hafði dreynt um að stjórna glæstu millilandaskipi í eigu Íslendinga og frekar en ekkert gefið upp á bátinn frama hjá erlendum skipafélögum til að stjórna litlum og borðlægum póstbáti sem sigldi með ströndum fram en ekki yfir reginhöf.

Þegar svo tækifærið gafst hafði hann gripið gæsina en örlaganormir spunnu honum á endanum sama þráð og Goðafossi. Eftir skeytið 1. desember 1918 spurðist ekki framur til Ólafs Sigurðssonar og áhafnarinnar á Rígmor. Skipið hvarf í hafi á leið til Færeyja, væntanlega með saltfarm. Ólafur lét eftir sig eiginkonuna, Christensu, og þrjú börn þeirra, auk dóttur sem hann eignaðist 1898.

Helstu heimildir:

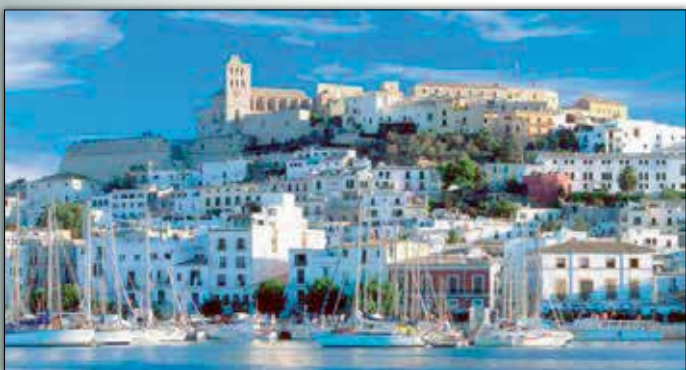
Guðmundur Jakobsson: *Skipstjóra og stýrimannatal. H-P, Reykjavík 1979.*

Jóhann Ingólfsson: *Skipstjórar og skip II. Skipstjórafélag Íslands fimmtíu ára, Reykjavík 1986*

Vilhjálmur S. Vilhjálmsson: *Kaldur á köflum. Endurminningar Eyjólfssonar frá Dröngum, Hafnarfirði 1953.*



Ólafur Sigurðsson. Hann var barnungur þegar faðir hans lést og var fyrir vikið töluvert hjá eldri systur sinni, Sigríði, og seinni manni hennar, Eyjólfri Stefánssyni í Geitareyjum sem vitnað er til í greininni.



Hinn 1. desember 1918 var nýfengnu sjálfstæði lands og þjóðar fagnað á Ibiza, eflaust að frumkvæði skipstjórans, Ólafs Sigurðssonar.



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

OFHLEÐSLA BÁTA

Skipstjórnarmenn eiga að vita hve mikinn farm
bátur þeirra getur borið en samt gerist það að
bátar sökkva vegna ofhleðslu.

Ef vel fiskast þarf að gæta þess að ofhlaða ekki bátinn
svo tryggt sé að fólk og fley komist heilt til hafnar.

Láttu ekki aflann verða þér að fjörtjóni.



Sjóveikinn mín

Þeir sem þekkja sjóveikina eru manna ólíklegastir til fjalla um þann sjúkdóm. Engum getum skal að því leitt hvers vegna svo er umfram það að sjómönnum er ekki tamt að væla um kvilla sína. Slíkt fellur ekki í góðan jarðveg hjá skipsfélögum og hætta getur verið á að skipsrúm sé í húfi.

Einelti?

Sá er þetta ritar getur engan veginn talist til sjómanna þó að í saltan sjó hafi mígið. Fyrsta sjóferðin lofaði ekki góðu en hún var farin á mótorknúnum þilfarsbáti frá bryggju á Grenivík og út á legu sem kallað var. Þar var bátum lagt við stjóra að hverjum róðri loknum og til lands róið á árabátum. Þrátt fyrir að vegalengdin væri innan við sjómílu að lengd þá ruddist upp úr maga mínum allt það sem í hann hafði verið látið þann daginn. Það versta var að báturinn hreyfðist ekki neitt en mikið lifandis ósköp var lyktin upp úr mótörhúsi og kjalsogi vond.

Þessi uppákoma dró þann dilk á eftir sér að mér var ótæpalega strítt fyrir aumingjaskapinn lengi á eftir. Sennilega myndi slík framkoma leikfélaganna í dag nefnast einelti en þar sem eineltisorðið var ekki kviknað á mínum sokkabandsárum þá beit þetta ekki á mig.

Að rigga árabátum með fjórum fram og stinga rauðmaga kallaði ekki sjóveikina til starfa enda hélt veiðieðlið öllu kvillum víðs fjarri.

Eitt vorið gekk þorskur undir Melabjargið í miklu magni og fylltu bátar frá Grenivík sig þarna dag eftir dag svo og bátar af Vesturlandinu.

Faðir minn stóðst ekki mátið og fékk lánaðan árabát og sótti á þessi mið eina kvöldstund ásamt vinnumanni sínum. Eftir töluvert suð fékk ég að fara með þá 6 til 8 ára gamall.

Ekki vantaði þorskinn sem tók strax og færinu var rennt út fyrir borðstokkinn og var báturinn hlaðinn á skömmum tíma.

Þó að fiskiríði gengi vel var mér hálf órótt þar sem báturinn var mígandi lekur. Þurfti því að ausa hann reglulega svo að á floti héldist. Eiginlega var ég skithræddur um að veiðimennirnir gleymdu sér við færin og að báturinn færi lóðbeint á botninn.

Allt slampaðist þetta þó og var að afla gert þegar í land kom, hann saltaður og etinn sumarlangt og fram á haust.

Látið sverfa til stáls

Alvöru sjómennska tók við er ég réði mig til síldveiða á Vörð TH-4 þá sextán ára gamall. Vörður TH-4 var einn af Landsmiðjubátunum svokölluðu og um 70 tonna stór.

Ekki var í kot vísað með skipsrúmið því að skipstjóri á Verði var Jóhann Adolf Oddgeirsson landspekkur aflamaður og í raun þjóðsagnapersóna í lifandi lífi.

Við vorum tveir nýgræðingar um borð þessa síldarvertíð. Siglt var frá Grenivík til Hríseyjar þar sem skráning áhafnar fór fram.

Það hlakkaði í mér þegar hinn nýgræðingurinn lagðist tvöfaldur yfir borðstokkinn, í sundinu á milli Grenivíkur og Hríseyjar, og út úr honum stóð spýjan. Adam var þó ekki lengi í Paradís því út fyrir Hrólfskerið komst ég ekki áður en fyrsta gusan kom út um þverrifu andlitsins. Í hönd fór ein versta líkamlega þjáningarvika ævi minnar. Því litla sem ég gat kyngt



Llinubáturinn Dröfn EA frá Hrísey.

kom jafnharðan upp aftur. Svo sljór var ég orðinn eftir vikuna að mér var orðið fjandans sama hvort skipið héldist ofansjávar eða færi á botninn. Kaus jafnvel það siðarnefnda. Eftir viku í veltingi og djöfulgangi var siglt inn til Grenivíkur og brælan legin þar af sér. Lítið betra tók við þó að fast land væri undir iljum því sjóriðan var slík að ég mátti hafa mig allan við að ramba ekki út af bryggjukantinum öðru hvoru megin. Þegar haldið var til hafs á ný upphófust sömu vandræðin og sjóveikinn lét mig ekki í friði.

Sá tímapunktur rann nú upp í lífi mínu að vera eða vera ekki. Hrisgrjónagrautur hafði lengi verið í miklu uppáhaldi hjá mér og nú var hann á boðstólum. Bað ég kokkinn því að rétta mér eina grautarskál upp á þilfar og þar skyldi sorfið til stáls. Settist ég á hádekkið út við lunningu og hóf átið. Fyrstu skeiðarnar sem niður fóru komu jafnhraðan upp aftur. Skilaði ég þeim út fyrir borðstokkinn og í hafið. Á endanum tókst mér þó að halda einhverju niðri og úr því tók aðeins að birta til. Eftir þessa eldraun var uppáhaldsgrauturinn minn ekki lengur mitt uppáhald og klígaði mig við þessum mat árum saman.

Hreinlæti: losað á réttu róli

Það voru þó engar yndisstundir í lúkarnum við uppvaskið fyrir morgunvaktina þegar dallurinn steypiti stömpum sem aldrei fyrr. Ekki hefði þetta uppvaski hlotið náð fyrir augum húsmæðra eða mótuneyta. Allir sem einn komu skipsmenn þó heim að lokinni vertíð og enginn þeirra dó af óþrifnaði enda þvældist þrifnaður ekki fyrir mönnum á þessum bátum. Ljóst er þó að óþrifnaður er vildarvinur sjóveikinnar og viðheldur henni til lengri eða skemmri tíma. Mönnum var þó vissulega vorkunn og til marks um það má nefna að vaski kokksins var eina handlaugin um borð. Vaskinn var staðsettur í lúkar til hliðar við oliukynta eldavel og var þetta rými svefnstaður 10 manna.

Hitinn frá eldavelinni var oft óbærilegur og bogaði svitinn af mönnum þótt láréttir lægju í kojum sínum. Eina loftræstingin var „skylight“ í þilfari sem hægt var að opna. Sá galli fylgdi þó gjöf Njarðar að nánast aldrei var hægt að opna það úti á rúmsjó án þess að fá sjó niður um opið og ofan í lúkar. Um sængurver var að öllu jöfnu ekki skipt þær 6 til 8 vikur sem síldarvertíðin stóð. Í vertíðarlok líktust þau því einhverju allt öðru en almennt mátti sjá á rúmum landsmanna. Það hjálpaði ekki upp á

Traust geymsla

- og öruggur flutningur alla leið!



Frystigámar til sölu eða leigu



Eigum á lager 10, 20 og 40 ft. frystigáma.

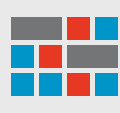
Seljum einnig og leigjum gámahús, geymslugáma og salernishús í ýmsum stærðum og gerðum.

Fjöldi sérlausna í boði, sniðnar að þörfum hvers og eins viðskiptavinar.

www.stolpigamar.is

Hafðu
samband
568 0100



 **Stólpi Gámar**

Klettagörðum 5 | 104 Reykjavík | Sími 568 0100



Sæborg BA-25 var 66 tonna stálbátur.

hreinleikann að alltaf var sofið í öllum herklæðum því að klárir urðu menn að vera ef kallað yrði í bátana. Annað var ekki í boði en að standa sína plikt ef menn vildu halda skipsrúmi.

Enginn kæliklefi og því síður frystir voru um borð í bátnum og eina kælingin sem matnum stóð til boða var dvöl uppi á stýrishúsi. Mjólkin kom úr dósum, þykk og vond. Drykkjarvatn var af skornum skammti og þar að auki tæpast drykkjarhæft. Vatn til þvotta var ekki á dagskrá vegna þess hversu lítið það var. Klósett var ekkert um borð en yfirbyggður kamar á skut. Væri á hann sest varð að hafa allan vara á í brælum svo að það sem úr búknum datt kæmi ekki sömu leið til baka. Með öðrum orðum varð að sæta lagi og láta skotið ríða af á réttu róli. Vökvalosun líkamans reyndist öllu léttari og áhyggjuminni.

Þeir sem kætan hýsti létu sér nægja að brólta upp í brú, skjóta spjótinu á milli stafs og hurðar og hleypa bununni niður á brúarvænginn. Stafnbúar dröttuðust upp í lúkarskappann þar sem þeir létu á þrýstingi blóðrunnar. Oft gerðist lyktin svo stæk á þessum losunarstöðum að undan því var ekki vikist að úða þá hreinsiefnum og spúla síðan hressilega með sjó yfir svæðin.

Fataþvottur var ekki á dagskrá að öðru leyti en því að þegar vinnugallinn stóð undir sjálfur sér vegna óhreininda þá var hann dreginn á eftir bátnum þar til mesti skiturinn var á braut. Allan vara þurfti þó að hafa á þessari þvottaaðferð því væru gallarnir dregnir of lengi skilaði aðeins slitur þeirra sér um borð.

Fjandans belgvettingarnir

Næstu tvö sumur var ég í sama skiprúmi og tókst þá öllu betur til með sjóveikina. Gleypti ég sjóveikitöflur tvo til þrjá fyrstu dagana og slapp þá við þennan kvilla nema í verstu brælum. Draga má þá ályktun af þessu pilluáti að trúu maður á að það bjargi málum þá er sjóveikin ekki síður andlegur en líkamlegur kvilli.

Eftir eina sildarvertíðina á Verði fór ég á Von TH-5 sem var að fara á ufsaveiðar með nót vestur á Skagafjörð. Vertíð þessi stóð aðeins í viku en þá rifum við nótina í hængla og var þar með látið gott heita. Mér er það minnisstæðast frá þessari viku að sjóveikin lét mig afskiptalausan enda rennibliða allan tíman og frábær matur um borð. Afrakstur þessarar viku var 400 mál af upsa og nokkur hundruð kíló af þorski sem kippt var inn fyrir borðstokkinn með færum.

Vorið 1956 fór ég á línubátinn Dröfn EA frá Hrísey og var að mestu laus við sjóveikina. Mér fannst ég í raun sleppa nokkuð vel frá þessari vorvertíð í Hrísey minnugur þess að út fyrir

Hrólfssker komst ég ekki fyrsta sumarið mitt á Verði TH áður en maginn mótmælti.

Fiskirífið á Dröfn EA er enn í fersku minni en ekki fékkst bein úr sjó þrátt fyrir góðar gæftir. Fór þar saman fiskleysi og lélegur línubúnaður en línan var svo fúin að leikur einn var að slíta hana á milli sín. Þessi fjandans lína var með önglum sem höfðu óþolandi ást á nýju belgvettingum mínum. Sátu fjandans krækjurnar fastar hver um aðra þvera í totum vettlinganna þannig að ég var alltaf með hálfan stokkinn í fanginu. Skipsfélagarnir, þaulvanir menn með vel þæfða belgvettinga, björguðu mér fyrir horn og varð reyndin sú að ég lærði aldrei þessi handtök.

Þar sem enga kauptryggingu var að hafa hjá útgerðinni kom ég gjörsamlega jafn auralaus heim og þegar af stað var lagt. Þetta var í raun fjandi bagalegt þar sem hugmyndin var að nota afkomu vertíðarinnar í kaup á trúlofunarhringjum. Með láni frá föður mínum bjargaðist þetta þó fyrir horn en eftir á að hyggja tel ég þetta lán enn ógreitt.

Hundblautir í sparifötunum

Árið 1960 réði ég mig til sildveiða á Sæborgu BA-25, sem var 66 tonna stálbátur og var hugmyndin sú að afla sér meiri tekna en vinna í landi færði mér og gekk það eftir.

Farið var á sildveiðar undir stjórn hins mikla aflamanns Finnþoga Magnússonar og ekki brást honum bogalastin frekar en fyrri daginn. Eitthvað var ég tæpur fyrir sjóveikinni fyrstu dagana en án þess þó að verulegur bagi væri að.

Vertíðin byrjaði þó ekki gæfulega því að í fyrsta kastinu hrundi snurpugálginn nánast í frumeindir sínar. Ástæðan var breyting á gálганum sem unnin var samtímis hækkun á lunninu árið áður. Ekki var um annað að ræða en að snurpa nótina saman þó að gálgin væri á braut og dróst vírin því yfir lunninguna. Þessi meðferð á vírnum reyndist honum ofviða og varð hann ónothæfur eftir meðferðina. Nýr kostaði vírin kr. 10.000,- og þótti mikið.

Ekki var um annað að ræða en sigla inn á Siglufjörð með galtóman bátinn og fá smíðaðan nýjan gálga. Smíðirnir stóðu vel að verki og björguðu málum á skömmum tíma. Karlinum fannst þó ekkert gangan og var það að vonum því að inn Siglufjörðinn rann hver báturinn af öðrum drekkhlaðinn af sild.

Margt bar við yfir sumarið en minnisstæðastur er mér þó tús sem við gerðum 60 mílur austur af landinu. Þar var báturinn fylltur af sild og vatnaði þá upp fyrir miðja skansklæðningu. Þegar restinni af kastinu var hvolfi úr pokanum hafði einn hásetinn stór orð um aumingjaskap skipstjórans að kippa þessum slatta ekki inn fyrir lunninguna. Heimstímið var í fangið og gekk sjór yfir bátinn að framan sem hann átti erfitt með að losa sig við og komu gusur annað slagið niður í lúkar. Þegar skipstjórinn fyrirskipaði að létta bátinn að framan með því að moka sildinni úr fremstu stíunum fyrir borð þá voru margir háfar á lofti hjá þeim hásetanum sem hlaða vildi meira.

Árið 1961 tók Finnþogi Magnússon við hinu fræga skipi Helga Helgasyni VE-343 og þar fékk ég pláss. Ekki man ég til að sjóveikin hafi verið mér til mikilla ama á Helga en svo sannarlega var hún undirliggjandi. Vertíðin byrjaði þó ekki vel því við sigldum inn í hörku brælu út af Norðurlandi. Ég hafði valið mér svefnstað í efri koju fremst í lúkarnum vegna þess hve mjó hún var og líkleg til að halda vel að sofandi manni.

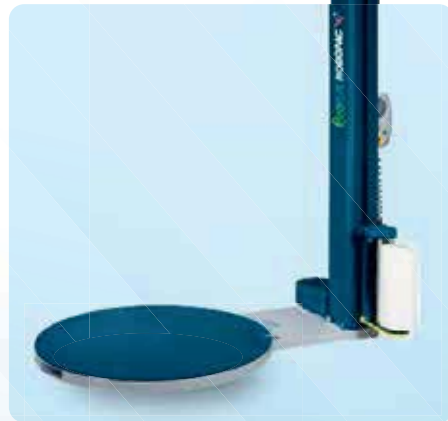
Rétt reyndist að kojan hélt vel að manni en þar sem ég hafði ekki áður verið á svona stóru skipi þá tók ég ekki fallhæðina með í reikninginn þegar skipið hjó á báru. Í raun fannst mér ég vera í frjálsu falli löngu áður en skipi stöðvaðist í næsta öldudal. Fallhæðin hefði nokkuð örugglega vanist en þegar dekklekinn kom svo einnig til skjalanna þá fannst mér nóg komið og flutti mig í lákoju aftast í lúkarnum.

PÖKKUNARLAUSNIR

ALLT Á EINUM STAÐ FYRIR ATVINNUMENN OG HEIMILI



LÍMMIÐAR • PLASTKORT
AÐGÖNGUMIÐAR OG
MARGT FLEIRRA....



- Kassar og öskjur
- Arkir og pokar
- bakkar og filmur

- Aðgöngumiðar
- Límmiðar
- Plastkort

- Pökkunarvélar
- Hnífar og brýni
- Einnota vörur o.fl.

Skoðaðu vörulistan okkar á www.samhentir.is

SAMHENTIR
UMBÚÐALAUSNIR



Snorri Snorrason flugmaður tók þessa mynd af hluta áhafnarinnar á Sæborgu BA. Talið frá vinstri: Ingimar Jóhannesson vélstjóri, Sævar Mikaelsson háseti, Unnar Mikaelsson háseti, Haraldur Matthíasson stýrimaður, Árni Björn Árnason, háseti og greinarhöfundur, Viðir Kristjánsson háseti og Benedikt Erlingur Guðmundsson háseti.

Til að komast úr þeim látum sem mættu okkur við komuna á miðin var siglt í var til Siglufjarðar. Lagst var að bryggju en þaðan vorum við reknir vegna þess að hún ætlaði sundur að ganga vegna hreifingar skipsins. Ekki var um annað að gera en að varpa akkerum fram af kaupstaðnum og þar lágum við yfir þjóðhátíðardaginn.

Það féll í minn hlut að ferja menn til hátíðarhaldanna á léttbátum og sækja þá aftur á tilskyldum tíma. Gekkt þetta eftir utan þess að tvo vantaði þegar ég lagði að bryggju til að sækja skipsfélagana. Ferjaði ég þá sem mættir voru um borð í Helga og fór síðan aðra ferð til að huga að þeim sem ekki höfðu mætt. Þegar ég fann þá helltu þeir yfir mig óbótaskömmum fyrir að hafa skilið þá eftir. Mér þótti þetta miður því ég hafði staðið við mitt en þeir ekki.

Þar sem skammirnar dundu áfram á mér þegar í bátinn var komið ákvað ég að þagga niður í þeim í eitt skipti fyrir öll. Í ládeyðunni innan tangans setti ég bátinn á fulla ferð. Þegar fyrir tangann kom stakkt báturinn sér í fyrstu ölduna og sjórinn kom óbrotinn yfir stefnið. Mennirnir ráku upp ramakvein og báðu mig að slá af sem ég gerði ekki fyrr en við skipshlið.

Það voru hundblautir spariklæddir menn sem skriðu um borð í Helga daginn þann en ekki heyrði ég frammar skammar-yrði af þeirra vörum eftir sjóferðina.

Háseti og verkfallsbrjótur!

Þegar brælan gekk niður var haldið á miðin en fljótt kom í ljós að nótin var hinn mesti gallagripur. Það var sama hvernig kastað var að hvert kast gaf aðeins örfáar tunnur af síld. Einnhverra hluta vegna flögraði neðri teinn nótarinnar upp í sjó þá snurpað var og skar aðeins ofan af torfunum. Einnig virkaði astikið illa þar sem að sjónsvið þess var takmarkað því geisli þess var of hátt stilltur.

Á leið út frá Siglufirði að lokinni fyrstu löndun bræddi burðarlega skrófuáss á milli vélar og skutpípu úr sér. Þarna var skipið á reki skammt undan landi í álandsvindi. Kallað var eftir aðstoð Landhelgisgæslunnar og kom varðskip á staðinn og dró okkur til Akureyrar þar sem skipið var tekið á land.

Dagblöð létu ekki sitt eftir liggja með lýsingum á þeirri lífshættu sem þau sögðu okkur hafa ratað í vegna þessarar bilunar. Sannleikurinn var aftur móti sá að lífshættan var ekki meiri en sú sem maður tekur við að labba yfir götu á göðviðrisdegi.

Þar sem vitað var að járníðnaðarmenn voru í verkfalli var kálið ekki sopið þó að í ausuna væri komið með slippþökunni á Akureyri. Fenginn var maður til viðgerða sem átti og rak bobbíngaverkstæði á staðnum og því ekki í verkfalli. Hjalpaði hann vélstjórunum sem unnu við lagfæringar á burðarlegunni. Enginn járníðnaðarmaður fékkst aftur á móti til aðstoðar við að breyta hallanum á astikinu.

Þar sem ég hafði nýlokið sveinsprófi í járníðnaði spurði skipstjórinn mig hvort ég treysti mér í verkið. Ekki fannst mér það fýsilegur kostur að hefja vinnu í fagi, sem tekið hafði mig fjögur ár að læra, með því að gerast verkfallsbrjótur. Ekki var þó um annað að ræða en að láta sig hafa það ef einhver von ætti að vera um að skipið kæmist á miðin.

Í miðju verki komu þrír verkfallsverðir og spurðu mig hvort ég vissi ekki að járníðnaðarmenn væru í verkfalli og öll járníðnaðarvinna bönnuð. Ég svaraði því til að háseti væri ég á skipinu og skipstjórinn hefði skipað mér í verkið og við hann yrðu þeir að tala. Þetta slapp nú til því að næst þegar verðirnir mættu á staðinn hafði ég lokið verkinu.

Satt best að segja var beygur í mér þegar ég sótti um vinnu á járnsmíðaverkstæði á Akureyri um haustið og mætti þar fyrstum manna einum úr verkfallsvörslunni. Vinnuna fékk ég og vann með öllum þessum verkfallsvörðum en aldrei hef ég árátt að spyrja þá hvort þeir hafi áttað sig á að þarna var verkfallsbrjóturinn kominn í allri sinni mynd.

Uppreisn um borð

Þegar siglt var á miðin eftir viðgerðin var ný nót tekin á Dalvík og eftir það skein sólin. Hæstu skipin voru þá komin með



GLORÍAN

sem bylti flottrollsveiðum

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

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

HAMPIÐJAN

– veiðarfæri eru okkar fag

www.hampidjan.is

helming þess afla sem þau fengu yfir sumarvertíðina en við nánast ekki neitt.

Skemmst er frá að segja að kallinn í brúnni fiskaði sem aldrei fyrr og er upp var staðið í vertíðarlok, um miðjan september, var Helgi Helgason VE. orðinn þriðja eða fjórða afla-hæsta skip flotans. Hásætahlutur minn dugði fyrir tveimur þriðju af litilli íbúð á Akureyri,

Þrátt fyrir góð aflabróð þá gekk ekki allt snurðulaust hjá mér um borð og sennilega hefði átt að henda mér í land vegna uppreisnar. Ég hafði þann starfa að halda skipinu kláru frá nóttinni með léttbáti þar sem þverskrúfur voru engar til þeirra hluta á Helga. Þar sem útilokað var fyrir mig að sjá í hvaða átt skyldi draga skipið hverju sinni var það hlutverk stýrimanns að segja til um það með bendingum. Handpantið á manninum var svo yfirgengilegt að ekki var nokkur leið að skilja hvort draga ætti skipið út eða suður upp eða niður. Ekki stóð svo á skömmunum þegar ég kom aftur um borð í skipið og yfirlýsingum stýrimanns á fávísku mína og aulahátt.

Að því kom að ég neitaði að fara um borð í léttbátinn fyrr en mér væri sagt í hvað átt ætti að draga skipið og að bendingar væru skiljanlegar. Á sjómannamáli kallast svona háttalag uppreisn. Satt best að segja hélt ég að stýrsi ætlaði að hjóla í mig á stundinni og henda mér fyrir borð. Svo hátt lét í okkur þar sem við stóðum á bátapallinum og steyttum hnefana hvor framan í annan að skipstjórinn heyrði til okkar inn í brú. Svipti karlinn upp brúarhurðinni og spurði hver andskotinn gengi eiginlega á. Ég var nægjanlega reiður og æstur til að átta mig ekki á að uppreisnarmaður var ég orðinn og lét því nokkur vel valin orð falla um að þetta stýrimannsfífl hans ætti ekki einu sinni tilverur átt sem háseti á árabáti.

Þegar Finnbogi skipstjóri áttaði sig á um hvað málið snerist bað hann mig að fara í léttbátinn. Hann ætlaði sjálfur að gefa mér merki um hvert skyldi draga skipið og að svo myndi verða eftirleiðis. Þessum málalokum undi uppreisnarmaðurinn vel og

sköpuðust engin vandamál með dráttinn það sem eftir lifði vertíðar.

Fundið Rauða torgið

Þann 25. júlí bar Helgi Helgason að landi stærsta síldarfarm sem íslenskt skip hafði þá komið með að landi í einni veiðiferð. Í bókinni „Mennirnir í brúnni“ er mynd af skipinu þar sem það siglir inn Seyðisfjörð. Þessi myndataka hefur verið eignuð öðrum en hana framkvæmdi en myndin er þannig tilkomin að léttabáti Helga var slakað niður og fór ég á honum fram fyrir skipið þar sem Unnar Mikaelsson festi þennan atburð á filmu.

Nokkurra dag löndunarbið var á Seyðisfirði er við lögðumst að bryggju og útlit því ekki gott með framhald veiða. Skipstjóri Helga kunni fleira fyrir sér en að finna fiskinn í sjónum og lét nú að því liggja að sennilega myndi skipið sökkva við bryggju-una fengi hann ekki að léta það um nokkur hundruð mál.

Ekki leist hafnarvöldum það fýsilegur kostur að eiga þetta stóra skip á botni hafnarinnar og hleyptu því fram fyrir allan flotann þar sem úr því var dælt 300 málum. Að lokinni dælingu bjuggust menn við að skipinu yrði aftur lagt við bryggju en karlinn hafði annað í huga. Sett var á fulla ferð út Seyðisfjörðinn og var ekki slegið af fyrr en undir löndunarkrana á Siglufirði.

Frá Siglufirði var aftur siglt á miðin fyrir austan og skipið hálf fyllt þar á skömmum tíma. Stóð það á endum að í kjaftri Seyðisfjarðar mættum við þeim sem eftir löndun höfðu beðið þegar við sýndum þeim skutinn.

Um mánaðamótin ágúst – september hvarf flotinn til heima-hafna eftir margra daga brælu því álitíð var að nú væri vertíð á enda runnin. Skipstjórinn á Helga Helgasyni, Finnbogi Magnússon, þráðist þó við og svo gerðu einnig skipstjórnir á Víði II GK-275 og Þórði Jónassyni EA-350, þeir Eggert Gíslason og Hörður Björnsson.

Þegar veðrið gekk niður sigldu þessi þrjú skip einar 100



Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra hamingjuóskir á sjómannaðaginn.

ICOM

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

SIMRAD

AP 44 sjálfstýring. Góður aflestrarskjár. Svínungstakki fyrir stefnubreytingar og fleiri aðgerðir.

Samhæfð útistýri NF80, QS80 og FU80

SIMRAD

Dýptarmælir og Ratsjár

Chirp, fjölbrennisveifla. Ölduhæðarleiddretting. Góð litastýring auðveldar aðgreiningu.

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

Hraðvalstakkar, innfelldur eða standardi. 9" eða 16" Skjár

Olex

Þrívíddar sjókortaplotter með AIS- og botnhörkuupplýsingum.

VINGTOR STENTOFON

Kalíferki, símkæfi og neyðarkerfi fyrir skip.

SIMRAD

NSS fjölnotatæki m. SolarMAX skjá.

Kortaplotter. Dýptarmælir. Radsarskjár. Vélurupplýsingar. Myndavélskjár.

Sjálfstýring. WiFi og Bluetooth. Þrívíddarskjár. Snertiskjár og hlífartakkar.

7", 9", 12" og 16"

mílur út frá Austfjörðum og þar var komið í svartan sjó af síld. Í fyrsta og eina kastinu sem þarna var tekið í þessum túr fengum við 1000 tonn af síld og meldaði skipstjórinn aflann til lands og bað um söltum. Þeir sem skilaboðin fengu ætluðu ekki að trúa sínum eigin eyrum því þeir héldu vertíðinni lokið. Stokkið var til og síldardömunum smalað saman sem voru við það að yfirgefa staðinn og síldin upp úr skipinu söltuð.

Skemmst er frá að segja að næsta hálfu mánuðinn var Helgi í föstum ferðum á milli miða og lands og allt sem veiddist fór í salt sem gaf mikið meiri pening en þegar aflinn fór í bræðslu. Um miðjan september gekk ég í land á Dalvík og lauk þar mín- um sjómannsferli.

Mér bauð í grun að þessi septemberveiði síldarinnar væri upphaf lengri vertíða og kvaddi skipsfélaga mína með þeim orðum að næsta ár yrðu þeir að fram að jólum. Reyndist ég sannspár því að þarna fundu skipin, sem lengst héldu út þessa vertíð, miðin sem seinna fengu heitið Rauða torgið vegna veiða rússneskra reknetabáta sem þarna héldu sig.

Uppgjör útgerðarmannsins, Helga Benediktssonar Vestmannaeyjum, lét eitthvað á sér standa svo að ég hringdi í hann og bað hann að senda mér pening þar sem ég stæði í íbúðarkaupum. Fékk ég umbeðna upphæð á stundinni og einnig í annað skipti sem ég þurfti nauðsynlega á peningum að halda.

Þegar þarna var komið hringdi einn skipsfélaga minna í mig og spurði hvort ég væri ekki með í að lögsækja útgerðarmanninn þar sem ekkert uppgjör hefði farið fram. Ég hélt nú síður þar sem ég hefði fengið pening þegar um hafi verið beðið.

Í þriðja og síðasta skiptið sem ég hringdi í Helga Ben. bað ég hann að senda mér það sem eftir væri af því sem hluturinn hafði gert og jafnframt endanlegt uppgjör fyrir vertíðina. Engin vandkvæði sagði Helgi vera á því og sendi mér það sem um var beðið.

Hvernig uppgjóri til annarra, sem á skipinu voru, reiddi af



Nótin tekin um borð.

Mynd: Minjasafnið á Akureyri

veit ég ekki þar sem ég átti ekki eftir að vera í sambandi við neinn þeirra áratugum saman.

Algerlega læknaður

Árið 2013 var mér boðið í hringferð í kingum landið á Húna II EA-740 en þá hafði ég ekki út úr Eyjafirðinum siglt á fljótandi fari í rúm 50 ár.

Minnugur sjóveikinnar þá birgði ég mig upp með sjóveikis- töflum og plástri því að á illu einu átti ég von.

Um ferð þessa má lesa í greininni „Ísland hringað“ sem birtist í Sjómannablaðinu Víkingi 3. tbl. 75. árg. 2013. Í greininni kemur fram að leiðindabæla var allan hringinn og full ástæða til að liggja tvöfaldur og ælandi yfir borðstokkinn.

Ég get glatt sjóveika sjómenn með því að þolinmæðin þraut- ir vinnur allar og að þessi skæði sjúkdómur er gjörsamlega horfinn um áttætt.



MARÁS

YANMAR

Yanmar vélar eru góður valkostur þegar kemur að nýsmíði eða endurnýjun á vélbúnaði í skipum og bátum.

Eyðslugrannar og hagkvæmar í rekstri.

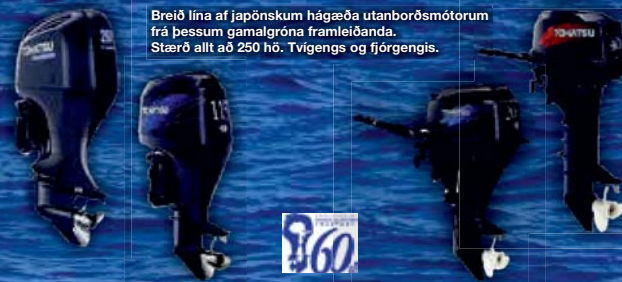


6AWM-WET
700hp @ 2200 rpm

Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra hamingjuóskir með sjómannadaginn

TOHATSU

Breið lína af japönskum hágæða utanborðsmótörum frá þessum gamalgróna framleiðanda. Stærð allt að 250 hð. Tvígengs og fjörgengis.



160



Allt á einum stað fyrir skip og báta.

Vélbúnaður
Hliðarskrúfur
Skipstjórástólar
Rúðupurrur
Áspétti
Alternatorar
Síubúnaður
Og margt fleira

Sala og þjónusta



KOHLER
MARINE GENERATORS

Hannaðar til að endast





Ægir Steinn Sveinþórsson

– Minning –

Nú ríkir mikil sorg á skrifstofu Félags skipstjórnarmanna og Farmanna- og fiskimannsambands Íslands vegna ótímabærs fráfalls okkar góða vinar og samstarfsmanns, Ægis Steins Sveinþórssonar, sem lést á Líknardeild að morgni annars páskadags eftir snarpa baráttu við krabbamein. Ægir hóf störf hjá Fs. og FFSÍ í mars 2005 á vettvangi hagsmunagæslu og þjónustu fyrir skipstjórnarmenn undir merkjum Félags skipstjórnarmanna og Farmanna og fiskimannasambands Íslands.

Kynnin voru frá upphafi einstaklega góð. Ægir var fljótur að setja sig inn í þau fjölbreyttu verkefni sem undir hann heyrðu enda átti hann að baki sjómennskuferil, hafði lokið skipstjórnarprófi, 3. stigi frá Stýrimannaskólanum vorið 1993, og síðan verið stýrimaður hjá Eimskip til ársins 2000 að hann kom í land.

Á skrifstofu Fs. og FFSÍ sinnti Ægir samskiptum, þjónustu og kjarasamningsgerð fyrir hönd farmanna, ferjumannna, hafnsögumanna og skipstjórnarmanna LHG, ásamt undirbúningi að kjarasamningi fyrir skipstjórnarmenn við laxeldi og á hvalaskoðunarbatum. Auk þessa sá hann um móttöku og afgreiðslu á öllu því sem sneri að Sjúkra- og styrktarsjóði Félags skipstjórnarmanna ásamt ýmsu fleiru sem of langt væri að nefna í stuttri minningargrein.

Ægir var fljótlega eftir að hann hóf störf kjörinn varaforseti FFSÍ og gegndi því embætti til dauðadags. Vinnudagur okkar hófst oftast nær á stuttum spjallfundi þar sem farið

var yfir málefni liðandi stundar þar sem tekist var á um menn og málefni. Þar kom glögg fram sú mikla réttlætiskennd sem einkenndi viðhorf Ægis í garð þeirra sem eiga undir högg að sækja.

Ekki hvarflaði það að manni að ferð okkar þriggja sem störfuðum með Ægi sem ásamt mökum heimsóttum Berlín í haust, yrði sú síðasta sem við nytum saman, en nú blasir þessi hávaxni gerðarlegi maður, sem gengið hafði á fjöll, ræktað líkamann og bar af okkur sem með honum störfuðu að líkamlegu atgervi, er fallinn frá.

Með fráfalli Ægis sannast að þeir deyja ungir sem guðirnir elska og afburðamanni eins og honum eru örugglega ætluð verðug verkefni á nýju tilverustigi. Skyndilegt brott-hvarf þessa góða drengs fellur algjörlega að þessum sannindum. Oft hóf hann vinnudag sinn með eftirfarandi orðum þegar hann mætti til vinnu að morgni dags: Hvernig er staðan í þessu jarðlífi?

Staðan hvað okkur varðar sem með Ægi störfuðum er fyrst og fremst þakklæti fyrir vináttu og samstarf öll þessi ár og að lokum sendum við Helgu, Ástu og Silju svo og ástvinum öllum okkar innilegustu samúðarkveðjur

Árni Bjarnason,
Guðjón Ármann Einarsson,
Sigrún Aradóttir og makar



Ægir rabbar við Gunnar Gunnarsson. Við borðið eru einnig Steinar Magnússon, sem situr Ægi á hægri hönd, og Andrés Þorsteinn Sigurðsson.



Steinar Magnússon, Ægir og Vignir Traustason, sem sýpur á kaffibolla.



Með Pali Steingrímssyni í heimsókn hjá Gæslunni.

HEILDARLAUSN

í siglingatækjum

SAILOR®
COBHAM



FREMSTIR Í FJARSKIPTUM

SAILOR®
COBHAM
SERVICE PARTNER

- ★ Ný fjarskiptalína sem er einföld í notkun.
- ★ Allar talstöðvar með upptöku á kölluðum skilaboðum.
- ★ Sónar er umboðsaðili SAILOR á Íslandi og eini viðurkenndi þjónustuaðilinn.

JRC

gæðataeki
- ekki sætta þig við annað!

JLN-652 DOPPLER STRAUMMÆLIR



- ★ Nýr öflugur straummælir með sjálfvirkri botnlæsingun.
- ★ Getur mælt allt að 100 mismunandi straumlög.
- ★ Einstök Twist Mode framsetning á skjá á öllum lögum — sjá mynd.
- ★ Fjögurra geisla botnstykki tryggir meiri nákvæmni, sýnir fjórar dýptarmælismyndir.
- ★ Sýnir nákvæma straumstefnu og hraðaupplýsingar um fimm dýpslög.
- ★ Nákvæm mæling á straumum upp og niður í sjónum.

www.godhef.is

SeapiX

Fáðu rétta heildarmynd
- af botni og fiskitorfum!



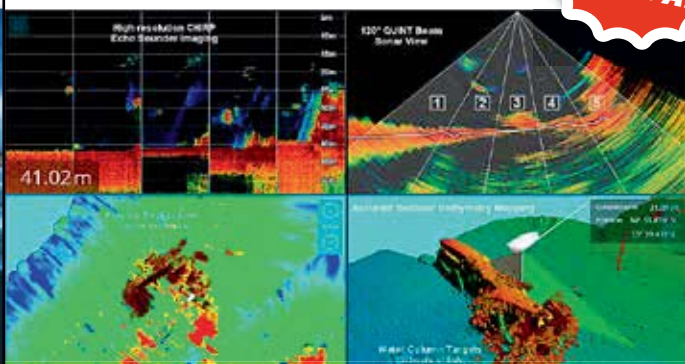
NÝ ÚTGÁFA!

SEAPIX ÞRÍVÍDDARSÓNAR

- ★ Ný og endurbætt útgáfa.
- ★ Sýnir 120° x 120° svæði undir skipinu.
- ★ Raungreining fisks í kringum og undir skipinu.
- ★ Stærðar- og þéttigreining fiskitorfa með CHIRP.
- ★ Nákvæm greining botngerðar, botnlags og hörku.
- ★ Fulkomin veltuleiðrétting innifalinn í búnaði.
- ★ Full útgáfa SeaXpert siglingarforritsins innifalinn í búnaði.
- ★ Hefur reynst frábærlega við makrílveiðir.

wassp®
MULTIBEAM

NÝ ÚTGÁFA!



WASSP FJÖLGEISLA DÝPTARMÆLIR

- ★ Ný og endurbætt útgáfa.
- ★ Sýnir 120° þversnið í rauntíma undir skipinu.
- ★ Sýnir 5 geisla dýptarmælismynd með CHIRP mæli.
- ★ Með stærðar- og þéttigreiningu fiskitorfa.
- ★ Fáanlegur í 80 kHz — meira langdrægi.
- ★ Hefur reynst frábærlega við makrílleit.
- ★ Einfaldur í notkun — íslenskar valmyndir

Fáðu rétta heildarmynd
- af botni og fiskitorfum!

Sónar ehf
Hvaleyrarbraut 2
220 Hafnarfjörður
Sími 512 8500
sonar@sonar.is
www.sonar.is

SÓNAR
Sjómannaþlaðið Vikingur — 31



Zipwake

- hvað er nú það?

Hjörtur Cýrusson hjá Ísfelli hefur haft veg og vanda af því að innleiða Zipwake á Íslandi. Og hvað er nú það? spyrja lesendur.

„Sannkölluð galdraformúla eða öllu heldur galdratækni,“ svarar Hjörtur, „sem sænskir vísindamenn hafa þróað. Markmiðið sem Svíarnir settu sér var að auka stöðugleika motorbáta. Verkefninu var hrundið úr vör 2011 og eftir stanslaust þróunarstarf í þrjú og hálft ár var fyrsta Zipwake Dinamyc Trim Control System, series S, kynnt til sögunnar á hinn árlegu Marine Equipment Trade Show í Amsterdam.“



Markmiðið var raunar ekki eingöngu að bæta stöðugleika hraðskreiðra báta heldur líka að búa til stöðugleikakerfi sem væri samkeppnisfært ekki aðeins að gagnsemi heldur einnig í verði við önnur slík. Og það hefur tekist, segja Svíarnir. Í Zipwake hefur engu verið fórnað í gæðum, þvert á móti, og verðið er ákaflega viðráðanlegt, einfaldlega vegna þess að kerfið er fjölðaframleitt.

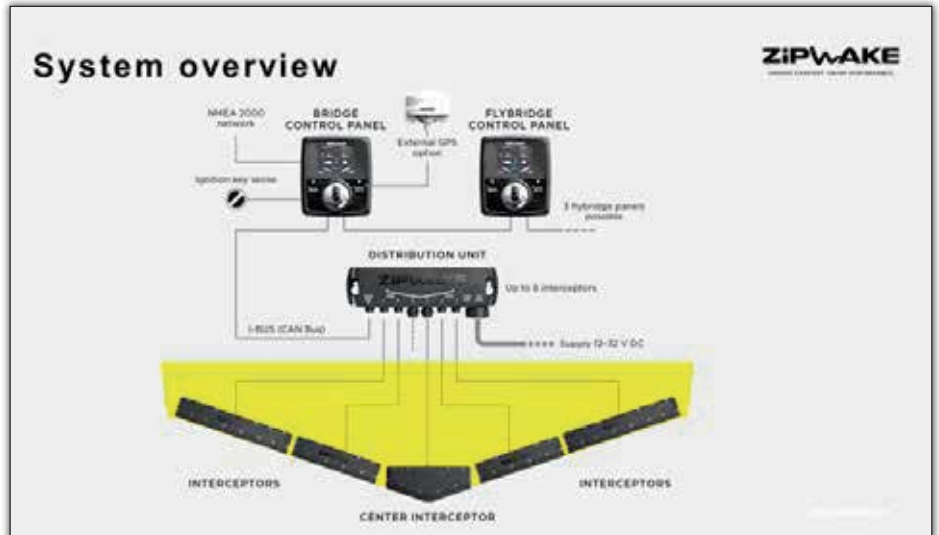


Zipwake eða S-línan er ætluð hraðfara bátum sem reisa sig að hálfu eða alveg þegar sett er í girinn – planing eða semi-planing báta. Að lengdinni til er kerfið hannað fyrir 6 til 18 metra langa báta (20-60 fet). Raunar er S-línan hönnuð út frá fjórum stærðarflokkum báta, 300S, 450S, 600S og 750S, en í hverri línu er vitaskuld allt sem þarf til að setja upp Zipwake: jafnvægisþjöld, dreifideilir, stýring, kaplar, handbók og ekki má gleyma uppsetningarleiðbeiningunum.



Allir kannast við hina hefðbundnu flapsa. Þeir hafa fram undir þetta þótt góðir til síns brúks en Hjörtur fullyrðir að Zipwake hafi allt fram yfir þá. Báturinn risi betur og ákveðnar með Zipwake, baksogið sé minna, Zipwake sé fimm sinnum hraðvirkara en hefðbundnir flapsar, veltingur minni en allt veldur þetta betri eldsneytisnýtingu.

Ekki má gleyma að kerfið er einfalt í uppsetningu og lætur afskaplega vel að stjórna. Raunar þarf ekkert að hafa hugann við stjórnartækin frekar en menn kjósa. Það má setja sjálfvirknina á



Zipwake-jafnvægisgerfið er einfalt í uppsetningu og stjórnartækin einstaklega einföld.



V-línan komin á bátinn.

og einbeita sér að því sem allir bátamenn vilja helst, nefnilega siglingunni sjálfri.



Í fyrra bættu Svíarnir um betur og kynntu nýjung, V-laga jafnvægisþjöld sem sett eru á miðjan skutinn. V-línan er einnig í fjórum útgáfum eða frá 11 til 24 gráðu hornum (deadrise angles). Auðvelt er að setja nýju V-línuna á bátinn þótt S-línan sé þar fyrir. Og saman bæta kerfin siglingarhæfni bátsins um allan helming, staðhæfir Hjörtur, og býður alla velkomna í Ísfell að kynna sér hið byltingarkennda Zipwake, stillanlegt jafnvægisgerfi fyrir báta.

Ker Umbúðamiðlunar eru eingöngu ætluð undir matvæli.

Umbúðamiðlun ehf.
Sími: 5556677





Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu kveðjur á sjómannadaginn



Skipinu skal sökkkt

Þættir úr sögu vélbátsins Leo – Fyrri hluti –

Seint í júlí 1918 spurðist út að nýr og fullkominn vélbátur hefði bæst í íslenska flotann. Hann gengur hraðar en aðrir bátar, sögðu menn, og er þó með stærri fiskiskipum flotans, auðvitað fyrir utan togarana. Já, heilar 43 lestir og raflýstur.

Siglingin frá Svíþjóð, þar sem nýi báturinn var smíðaður, hafði þó ekki gengið þrautalaust. Olían hafði fljótlega klárast og eftir það var siglt undir seglum enda tók heimferðin vel á annan mánuð. Þess er getið að eigendur að bátnum, sem gefið var nafnið Leo, voru Guðmundur Kjærnested, skipstjóri í Hafnarfirði og fleiri.

Sildin gerði alla ríka eða hvað?

Eigendur Leo höfðu hugsað sér að gera bátinn út til strandferða en útgerðin byrjaði vægast sagt illa. Í fyrstu ferð

sinni vestur og norður fyrir land með salt og kornvöru strandaði Leo í svartaþöku við Horn. Allt fór þó betur en áhorfðist um tíma og tókst að bjarga bát og farmi en vélbáturinn Frygg frá Ísafirði var fenginn til að draga Leo til Siglu-fjarðar þar sem gert var við skemmdirnar.

Árið eftir seldi Guðmundur skipið en nýju eigendurnir ætluðu að gera út á síld sem gerði alla ríka. En þetta var hið örlagaríka ár 1919. Fyrsta stóra síldar-krakkið vofði yfir og þegar haustaði var frekast að útgerðarmenn gætu losnað við saltsíldina sem skepnufóður. Mest af henni fór þó í sjóinn en eftir sátu djarfir síldarspekúlantar með tóma budduna og ófáir urðu gjaldþrota. Hvort þetta urðu örlög eigenda Leós skal ekki fullyrt en hitt er víst að um haustið var skipið aftur tekið að sigla með farþega og farm.

En það var þungt fyrir fæti hjá eiganda skipsins trésmiðnum Geir Pálssyni. Hann reyndi ítrekað að selja skipið en án

árangurs. Á sama tíma barðist skipstjórinn Hallgrímur Finnsson í bökkum. Hann mátti heita eignalaus, skuldaði bróður sínum háa fjárhæð og var raunar fluttur inn á hann með eiginkonu og barn.

„Totalforlis“

Í þennan jarðveg var sáð haustið 1920. Hallgrímur skipstjóri átti upptökin þegar hann tók að ýja að ýmsu miður heiðarlegu við bróður sinn, Elías Finnsson Hólm kaupmann. Þrugaður af skuldum hafði Hallgrímur látið sér detta í hug að leigja skip, váttryggja vörur sem í orði ættu að vera í skipinu og sökkva því svo. Þetta hafa þeir gert í Noregi, fullyrti Hallgrímur, og lánast vel.

Elías tók fálaga í þetta en Hallgrímur lét sig ekki heldur fór á stúfana, hitti Geir trésmið og eiganda Leo sem einnig skuldaði Elíasi fé. Ekkert var þó afráðið á milli þeirra í það sinnið en fáeinum dögum síðar hafði Geir samband og var

Síld á Siglufirði. Síldin gerði menn ríka og stundum blásnauda.

Mynd: Jón og Vigfús. Minjasafnið á Akureyri





Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu kveðjur á sjómannadaginn





125. Við höfnina í Reykjavík.

þá greinilega orðinn vonlítill um að takast mætti að selja skipið og hann á barmi gjaldþrots.

Við gerum þetta, sagði Geir við Hallgrím, þú verður skipstjórinn og færð 3000 krónur af þeim 75.000 krónum sem skipið er váttryggt fyrir. En þetta verður að vera „totalforlis“ annars neita þeir hjá Sjóváttryggingafélagi Íslands að borga krónu. Skipið verður að farast svo engu verði hjargað en auðvitað megum við ekki tefla mannslífum í hættu.

Um þetta voru þeir sammála og raunar lét Geir ekki af tilraunum sínum til að selja skipið og hafði lækkað verðið niður í 65.000 krónur áður en yfir lauk. Hann vildi svo miklu frekar selja en granda mótorskipinu en einhvernvegin varð að bjarga fjárhagnum.

En hvernig förum við að, veltu þeir félagar fyrir sér, og urðu að lokum ásáttir um aðferð. Þeir ætluðu að bora sex göt á botn skipsins, reka í þau tappa sem síðan yrði kippt úr í góðu veðri vestur undir Jökli.

Kína-lífs-elíxír

Þetta allt sagði Hallgrímur skipstjóri Elíasi bróður sínum sem færðist undan að vera með í ráðabrugginu en lét þó að lokum undan. Að öðrum kosti hefði allt verið ónýtt fyrir Hallgrími sem átti ekki að fá nema 3000 krónur hjá Geir en skuldaði að minnsta kosti 14.000 krónur. Elías var með veitingarekstur og verslun og það var hann sem átti að leggja til vörurnar í skipið, þó mest að nafninu til, tóbaksvörur, Kína-lífs-elíxír, körfustóla og sitthvað fleira. Allt þetta var fært í viðskiptabókina sem váttryggingarfélagið heimti frá honum vikulega. Við það var miðað að hagnaður bræðranna yrði 50.000 krónur.

Borað

Í byrjun nóvember var allt til reiðu. Leo átti að fara frá Reykjavík og vestur á fjörðu með varninginn. Þeir bræður höfðu samráð um að setja farminn í eina átta eða níu kassa. Þeir voru þó ekki

fulltir með tóbaki og kraftaverkameðalinu Kína-lífs-elíxír heldur ýmiskonar rusli, hálmi og grjóti. Við þennan farm var bætt 27 körfustólum. Á farmskránni stóð að 24 kassar, 40 körfustólar og þrjú koffort væru send verslun Elíasar Hólm á Ísafirði.

Skipið hafði verið tekið upp að Ziemsensbryggju þar sem það stóð á þurru þegar fjaraði. Þetta var tækifærið sem þeir biðu eftir. Nú borum við götin í kvöld, sagði Hallgrímur við Geir en sá síðarnefndi hafði ekki hugmynd um ráðabugg bræðranna né að Elíasi væri kunnugt um að sökkva ætti skipinu.

Geir lét hins vegar ekki sjá sig um kvöldið. Mér hraus hugur við þessu öllu saman, útskýrði hann síðar fyrir rétti.

Hallgrímur var hins vegar ekki á þeim buxunum að hætta við. Hann sótti Elías bróður sinn sem hélt vörð á meðan skipstjórinn lét sig hverfa ofan í káetu með sérstakan sponbor í höndum sem Geir hafði ráðlagt honum að kaupa. Tveimur dögum síðar negldi Hallgrímur fjöl yfir korktappana sem hann hafði rekið í götin. Þannig hugðust þeir koma í veg fyrir að tapparnir þrýstust út á óheppilegum tíma.

Veður setur strík í reikninginn

Miðvikudagsmorguninn 10. nóvember sigldi Leo af stað vestur. Sex manns voru í áhöfn að meðtöldum skipstjóranum, Hallgrími Finnssyni. Farþegar voru fimm talsins og þeirra á meðal Elías Hólm kaupmaður.

Ég var að senda sjálfum mér vörur til Ísafjarðar og varð því að fara með til að vekja ekki grunsemdir, sagði Elías fyrir rétti, en líka til að standa vörð þegar

Ryðfrír

stálbarkar

fyrir

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

Barkasúða Guðmundar ehf.

Hvaleyrarbraut 27

220 Hafnarfirði

Sími: 564 3338



Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu kveðjur á sjómannadaginn



SJÓMANNASAMBAND
ÍSLANDS



GÚMMISTEYPA
Þ. LÁRUSSON EHF.
Gyflahlöt 3 - 112 Reykjavík - Sími 567 4467 - Fax 567 4766



VÍSIR
félag skipstjórnarmanna
á Suðurlandi



Sjómann- og
vélstjórastofnun
Grindavíkur



Kópavogshöfn

FROSTI ehf.
Grenivík





Sakborningarnir þrír bjuggu allir í Reykjavík. Reykjavíkurtjörn árið 1934.

Mynd: Jón G. Guðmann

Hallgrímur kippti korktöppunum úr byrðingnum.

En nú fór veður versnandi. Hvass norðvestan vindur blés upp stórar öldur og breytti snjókomunni í stórhrið. Að lokum gafst Hallgrímur skipstjóri upp. Hann hafði stefnt fyrir Snæfellsnesið en varð að játa sig sigraðan af veðurofsanum og sneri skipinu við. Þannig stóð á því að Leo renndi um kvöldið aftur inn á Reykjavíkurhöfn.

Þetta voru Geir engin gleðitíðindi og tveimur dögum síðar, þegar Leo var enn úti á Reykjavíkurhöfn, kom hann að máli

við Hallgrím. Nú verðum við að losa okkur við skipið, sagði hann. Ég býst við því núna á hverjum degi að skuldheimtumenn gangi að mér. Ef þú nú drífur í þessu Hallgrímur skaltu fá 1000 krónur til viðbótar við þær 3000 sem ég var búinn að lofa þér áður, sagði Geir og var býsna örvæntingarfullur.

Þetta gerist um leið og veðrið lægir eitthvað, svaraði Hallgrímur.

Svo var ákveðið að leggja í hann aftur á þriðjudaginn. Förum klukkan fjögur í eftirmiðdaginn, fékk Geir að vita. En nú varð Hallgrími skipstjóra á í messunni.

Um morguninn sama dag og siglingin átti að hefjast öðru sinni ljóstraði Hallgrímur leyndarmálinu upp við vélstjóran. Sá tilkynnti Sjóvátryggingafélaginu hvað til stæði og var lögreglan samtundis kölluð til. Við rannsókn kom strax í ljós hvers kyns var. Premennarnir þrættu ekki fyrir sekt sína og voru í janúar 1921 dæmdir í Hæstarétti Íslands í betrunarhúsvinnu – Hallgrímur í þrjú ár, Geir í tvö og hálf og Elías í tvö.

„Svo fræg fleyta“

Leo-málið svokallaða varð afar umtalað um allt land. Blaðamenn fluttu af því fréttir og í málflutningi fyrir Hæstarétti var barist um áhorfendabekkina – sem að vísu rúmuðu ekki nema um það bil 20 manns. En fólk tróðst að og var þess getið í Vísi að vegna „hávaða varð að loka dómsalnum öðru hvoru.“

Það var því engin tilviljum að þegar Vilhjálmur Árnason, á Háfellsstöðum við Seyðisfjörð, keypti bátinn í mars 1923 sagði Austanfari tíðindin með svofelldum orðum: „Þá hefur og Vilhjálmur útvegsbóndi á Háfellsstöðum keypt stórt skip suður í Reykjavík, er „Leó“ heitir, og munu menn kannast við svo fræga fleytu.“

Í seinni hluta greinarinnar segir frá örlögum Leo sem urðu á endanum í svipuðum dúr og þremmennarnir höfðu séð fyrir sér, þó að mikið breyttum aðdraganda.

LÖGMENN

JÓNAS & JÓNAS ÞÓR

**Uppgjör bóta vegna
vinnu- og umferðarslysa**

Alhliða lögmennspjónusta

Jónas Haraldsson hrl. • Jónas Þór Jónasson hdl.

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



Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu kveðjur á sjómannadaginn

TVG-ZIMSEN

**FRAMTAK
BLOSSI ehf**



**66°
NORÐUR**

**LOFT
& RAFTÆKI**
www.loft.is

ÞORBJÖRN

**Útvegsmannafélag
Suðurnesja**

FOSSBERG
IÐNADARVÖRUR OG VERKFAÐI

**GPG
FISKVERKUN**



REYKJANESBÆR
Mótum framtíðina saman

HUGINN VE
Vestmannaeyjum



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

FISK
SEAFOOD

30 ÁRA

FMS
1987 - 2017



Tækniskólinn
skóli atvinnulífsins

marel



EIMSKIP

VEIÐIKORTIÐ

2017

samskip™

SKAGINN 3X

Simberg
www.simberg.is



BÓKAÚTGÁFAN HÓLAR

Völuspá útgáfa

VÍKINGUR

Utan úr heimi

Kyrrsett

Þann 22. febrúar síðastliðinn varð flutningaskipið Tide Carrier vélarvana undan Feistein, sunnan við Stavanger, í Noregi. Mikill viðbúnaður var við björgun skipsins sem var við að reka á land þrátt fyrir að vera með akkeri úti en hluti áhafnarinnar var tekinn frá borði af öryggisástæðum, með þyrlum, ef ekki tækist að bjarga skipinu frá strandi.

Um borð í skipinu voru 600 tonn af svartolíu og 300 tonn af gasolíu sem hefðu geta lekið út við strand og valdið miklu umhverfisslysi. Tókst að koma dráttartaug í skipið og draga það inn til hafnar í Gismarvik og kom skipið þangað daginn eftir þar sem gera skyldi við skipið.

Það var svo ekki fyrr en í byrjun apríl að Norska siglingamálastofnunin var fengin um borð til að ganga úr skugga um að gert hefði verið við allt sem krafist hafði verið að framkvæmt yrði áður en skipið fengi að halda áfram för. Kom þá í ljós að til stæði að sigla skipinu til niðurrifs og var þegar haft samband við Umhverfisstofnun og lögreglu þar sem grunsemdir vöknudu um að Pakistan væri áfangastaður skipsins. Var það þegar kyrrsett og mun þetta vera í fyrsta sinn sem norsk yfirvöld kyrrsetja skip á þessari forsendu. Við nánari rannsókn á væntanlegri ferð skipsins, sem þá hafði verið nefnt Harrier, kom í ljós að það hafði verið tryggt til einnar ferðar sem skyldi ljúka með því að skipinu yrði siglt á land eða „beaching“ eins og það kallast á fagmálinu. Þykir norskum yfirvöldum ljóst á þessu orðalagi að förlinn væri heitið til niðurrifsstöðvar sem ólögleg er að selja skip til samkvæmt Evrópukröfum en Pakistan og Indland nota þá aðferð til niðurrifs skipa. Búið var að lesta skipið með brotajárni og hafa yfirvöld gefið það út að skipið fái ekki að fara úr höfn fyrr en að tryggt sé að áfangastaðurinn verði viðurkenndur aðili til niðurrifs á skipum þar sem farið er í einu og öllu eftir kröfum um eyðingu skipa.

Margir vilja komast um borð

Norska hafrannsóknastofnunin hefur verið með nýtt skip í smíðum sem á að stunda rannsóknir á pólar svæðum en skipið hefur fengið nafnið Kronprins Haakon. Unnið hefur verið að því að undirbúa rekstur skipsins og eitt af því sem

þarf að gera er að ráða áhöfn á skipið. Á síðasta ári auglýsti stofnunin 25 störf á skipum sínum og bárust hvorki meira né minna en 1679 umsóknir. Um borð í nýja Kronprinsinum verður 34 manna áhöfn og var ákveðið í ljósi fyrri auglýsinga að áhafnardeildin fengi auka mannskap til að svara spurningum áhugasamra sem og að taka á móti umsóknum. Var sérstök símálina opnuð til að auðveldara væri fyrir áhugasama að fá frekari upplýsingar um væntanleg störf.

Á þeim tveimur vikum sem umsóknarfresturinn stóð bárust 2290 umsóknir í þau störf sem auglýst var eftir. Var mikið annríki í áhafnardeildinni þessar tvær vikur við að svara símtölum en við tók síðan gríðarleg vinna við að vinna úr umsóknunum. Mestur áhugi var á stöðum stýrimanna en 863 umsóknir bárust um þær. Næst á eftir voru það umsóknir um hásetastörfin en það voru 528 umsóknir. Að sögn áhafnardeildarinnar er meginþorri þeirra sem sóttu um að koma úr olúgeiranum en einnig eru umtalsvert margir fiskimenn meðal umsækjenda. Flestir þeirra sem sóttu um voru Norðmenn en einnig var talsvert um umsóknir frá skandinavískum sjómönnum. Ætli einhverjir Íslendingar hafi ekki örugglega sótt þarna um?

Hluti skipverja þarf að hefja störf í haust en skipið á að vera full mannað í ársbyrjun næstkomandi. Skipið er 100 metrar að lengd, hannað af Rolls-Royce og mun kosta um 1,4 milljarða NKR. Er það í smíðum hjá skipasmiðastöð á Ítalíu og var það sjósett í febrúar. Verður þetta

fullkomnasta rannsóknarskip í heimi en prófanir á skipinu hefjast í sumar en búið er við að skipið verði afhent seint í haust. Skipstjóri skipsins, Karl Robert Röttingen, er hjartsýnn á að allar áætlanir standist og skipið verði komið til Noregs fyrir jól.

Strandstöðvar hverfa

Telenor hefur tilkynnt að 1. janúar 2018 muni þeir leggja niður strandstöðvarnar Vardø, Florø og Tjøme sem eru íslenskum skipstjórnarmönnum, sem hafa siglt um strendur Noregs, góðu kunnar. Við lokun strandstöðvanna munu 24 missa vinnu sína en að vísu verður samtímis fjölgað á strandstöðvunum í Bodø og Rogalandi. Hluti þeirra sem missa vinnu sína við lokun stöðvanna þriggja munu þó fá tilboð um að flytja sig um set og ráðast til hinna tveggja stöðvanna. Öðrum verður boðið að fara á eftirlaun eða gera starfslokasamninga. Með þessum breytingum munu jafnframt verða breytingar á nöfnum þeirra tveggja strandstöðva sem eftir verða og kallast þá Kystradio Sør (Rogaland) og Kystradio Nord (Bodø). Stöðvarnar þrjár sem lagðar verða niður hafa allar verið í notkun í nærri 100 ár og hafa gegnt gríðarlega stóru hlutverki í að tryggja öryggi sæfarenda allan þann tíma sem þær hafa starfað.

Skálinan

Þann 19. október 1956 bjargaði bandaríska strandgæsluskipið Pontchartrain farþegum Pan American flugvélarinnar



USCG Eagle var síðasta skip bandarísku Strandgæslunnar til að fá skástrikin sem hannað var af franskættaða hönnuðinum Loewy.

Sovereign of the Skies sem missti tvo mótora á leið sinni frá Hawaii til Kaliforníu. Eftir að flugvélin hafði verið í sambandi við björgunarskipið var ákveðið að lenda henni á sjónum nærri skipinu sem þá sendi út björgunarbáta sína og björguðust allir sem um borð í flugvélinni voru eða 31 manneskju.

Einn þeirra sem björguðust sagði þegar hann kom á þilfar björgunarskipisins með miklu þakklæti í röddinni: „Guðs þakklæti sé bandaríska sjóhernum“. Þetta þótti mönnum sárt að heyra og þótti þeim ljóst að margir gerðu ekki, eða gátu ekki, gert greinarmun á skipum Strandgæslunnar og sjóhersins. John F. Kennedy hafði gert sér grein fyrir mikilvægi uppbyggingar ímyndar stofnana þegar hann var kominn til valda eftir kosningarnar 1960. Þegar þau hjónin höfðu flutt í Hvíta húsið 1961 hófu þau að endurgera ímynd Hvíta hússins og í kjölfarið einnig forsetaflugvélarinnar Air Force One. Forsetanum þótti upphaflegt útlit flugvélar embættisins vera alfarið í stíl við flugherinn og að útlit hennar höfðaði frekar til konungsveldis en forsetaembættis. Að ráði eiginkonu sinnar réð hann Raymond Loewy, fransk fæddan iðnhönnuð, til að gera tillögu að nýju útliti á forsetaflugvélin. Tillaga Loewys heillaði forsetann en hugmyndin var að gera hana að mikilvægu einkenni fyrir forsetaembættið og Bandaríkin.



Að ráði eiginkonu sinnar, Jacqueline, fékk John F. Kennedy hönnuðinn Raymond Loewy til að hanna einkenni fyrir bandarísku Strandgæsluna sem síðan margar þjóðir hafa tekið upp.

Heillaður af útliti flugvélarinnar, þegar hún var komin í nýja búninginn, óskaði forsetinn eftir fundi með Loewy sem fram fór 13. maí 1963. Á þeim fundi, og framhaldsfundi daginn eftir, var rætt um að breyta sýnilegri ímynd ríkisstjórnarembættis ásamt því að forsetinn lagði til að viðeigandi væri að byrja á Strandgæslunni.

Skömmu eftir fundinn var gerður samningur við hönnunarfyrirtækið

Raymond Loewy-William Snaith, Inc. um að gera tillögu að nýju útliti Strandgæslunnar innan þriggja mánaða. Það var þó ekki fyrr en í janúar 1964 sem stjórn Strandgæslunnar var kynnt hugmynd fyrirtækisins um nýtt útlit. Skyldi merkingin vera einkenni þeirra eða nokkurskonar vörumerki sem auðveldlega væri hægt að greina úr fjarlægð og ólíkt öðrum merkjum opinberra aðila eða fyrirtækja. Þá væri þessi merking þess eðlis að auðvelt væri að koma henni fyrir á skipum jafnt og flugvélum. Hugmynd Loewy var að hafa þykka breiða rauða rönd og þunna bláa rönd við hliðina og skyldu þær vera í 64° halla. Í rauðu röndinni skyldi vera endurhannað skjaldarmerki Strandgæslunnar. Varð þessi hönnun þekkt undir nafninu the „Racing Stripe“ (Kappróndin) eða „Slash“ (skástriks) merkið. Var það í fyrstu prófað á strandgæsluskipum og búnaði í Flórída.

Valnefnd Strandgæslunnar ákvað þó að víkja frá hugmynd Loewy um endurhannað skjaldarmerki og lét setja sitt gamla merki í staðinn. Það var þó ekki fyrr en 6. apríl 1967 að endanlega var gefin út tilskipun um að hönnunar og tilraunatímabili merkingarinnar væri lokið og fyrirskipað að merkingarnar skyldu innleiddar að fullu. Það tók þó nokkur ár að innleiða Skástrikið en síðasta skip Strandgæslunnar, barkskipið Eagle, fékk

þekktanlegt frá öðrum skipum í hópsiglingunni.

Strípan hlaut allsherjar hylli þjóðarinnar þegar CBS fréttamaðurinn þekkti Walter Cronkite þekkti Eagle úr hópi allra skipanna með viðeigandi athugasemdum í beinni útsendingu frá atburðinum. Strípan hefur æ síðan verið þekkt á löggæslu- og þjónustuskipum í eigu stjórnvalda og ekki aðeins í Bandaríkjunum heldur víða um heim. Ekki eru mörg ár síðan slíkar merkingar voru settar á varðskip Landhelgisgæslunnar sem sannarlega setti nýjan svip á okkar skip.

Dýrt spaug

Í apríl síðastliðnum dæmði sýsludómari í Miami útgerðina Princess Cruise Lines Ltd til greiðslu 40 milljón dollara sektar eftir að skip útgerðarinnar hafði ólöglega dælt fyrir borð olíumenguðum úrgangi og í kjölfarið falsað véladagbækur til að hylma yfir losunina. Þá úrskurðaði dómari að ein milljón dollara skyldi greidd til bresks vélstjóra skipsins sem tilkynnti fyrst um atvikið til breskra siglingayfirvalda (MCA) sem síðan létu bandarísku Strandgæsluna vita af atvikinu.

Princess Cruise Lines, sem er hluti af Carnival keðjunni, samþykkti í desember sök á sjó glæpsamlegum ákærum sem fjölluðu um ólöglega losun olíusora í sjó og ásetningi í að hylma yfir atvikið. Breski vélstjórinn, sem hafði nýlega verið ráðinn um borð í Caribbean Princess, hafði orðið var við svokallaða Töfralögn (Magic Pipe) sem hann tilkynnti um í ágúst 2013 og hafði henni verið komið fyrir árið 2005 eða ári eftir að skipið var tekið í notkun. Hafði skipið losað olíusora fyrir borð bæði við stendur Englands og Bandaríkjanna. Við skoðanir yfirvalda á tilkynningu vélstjórans leyndu ákveðnir skipverjar því sem gert var um borð í samráði við fyrirskipanir sem þeir höfðu fengið frá vélstjórum skipsins. Öll skip útgerðarinnar munu næstu fimm árin verða undir ströngu eftirliti sérstakra aðila sem dómurinn tilnefndi.

Þá kom í ljós að ólöglegar aðgerðir höfðu verið framkvæmdar um borð í fimm skipum af þessari gerð en þau eru Caribbean Princess, Star Princess, Grand Princess, Coral Princess og Golden Princess. Þetta er hæsta sektargreiðsla sem nokkur útgerð hefur verið dæmd til að greiða í svona máli.

Sundlaugarverðir um borð

Stöðugt eru settar nýjar og nýjar alþjóðareglur í framhaldi af sjóslysum og atvikum sem verða. Allt er þetta gert til að auka öryggis sæfarenda sem og þeirra sem með skipum ferðast. En nú er spurningin sú hvort ekki þurfi að ein-



Brúarfoss (II) eftir ásiglingu við hafisjaka á Nýfundnalandsmiðum í nóvember 1972.



blína meira á skemmtiferðaskipin sem búin eru sundlaugum en á undanförunum árum hafa orðið mjög alvarleg slys í tengslum við þær. Nýlega tilkynnti Norwegian Cruise Line (NCL) að þeir myndu ráða á skip sín viðurkennda sundlaugarverði til að tryggja öryggi farþega sinna sem njóta lífsins í sundlaugum skipa þeirra.

Fyrst var farið að vekja athygli á mikilvægi þess að viðurkenndir sundlaugarverðir væru við störf í sundlaugum skemmtiferðaskipa árið 2013 en þrátt fyrir það hafa ekki verið settar sérstakar reglur um slíkt enn. Þó hafa sumar útgerðir stigið þetta skref en Disney Cruises var fyrsta skemmtiskipa-útgerðin sem slíkt gerði fyrir nokkrum árum síðan eftir að fjögurra ára drengur var nærri drukknadur í sundlaug eins skipa þeirra. Drengurinn varð fyrir alvarlegum heilaskemmdum og samþykkti útgerðin að greiða háar fébætur til handa drengnum til að meðal annars standa straum af læknskostnaði hans.

Önnur útgerðin til að riða á vaðið með að setja sundlaugarverði um borð var Royal Caribbean sem afreð að taka niður skiltin um að sundgestir væru á eigin ábyrgð sem hafði verið stöðluð tilmæli í skemmtiskipageiranum um áratugi. Árið 2015 drukknaði 10 ára stúlka í sundlaug um borð í NCL Norwegian Gem en 2014 drukknðu tvö ung börn (4 og 6 ára) um borð í Norwegian Breakaway. Hjá NCL munu sundlaugarverðir verða þjálfaðir og vottaðir af Ameríska Rauða krossinum og hefja

störf á komandi sumri fyrst á fjórum stærstu skipum útgerðarinnar, þeim Norwegian Escape, Norwegian Getaway, Norwegian Breakaway and Norwegian Epic. Frá 2015 hafa sundlaugar þessara skipa verið útbúnar með eftirlitskerfum en betur má ef duga skal. Nú er spurning hvort reynslumiklir íslenskir sundlaugarverðir freisti gæfunnar og leiti á mið skemmtiferðaskipa-útgerða og bjóði fram starfskrafta sína.

Aukning á hafis

Mikil aukning hefur orðið á borgarísjökum á siglingaleiðum á Norður-Atlantshafi síðustu vikurnar. Er þetta mjög óvenjulegt ástand en að öllu jöfnu hefur Alþjóða hafisvaktin talið um 80 borgarísjaka á sömu svæðum í apríl ár hvert en að þessu sinni voru þeir taldir 450 nærri Grand Banks undan Nýfundnalandi. Hafa menn varað skip við þessari auknu siglingahættu sem menn kenna rangsælum vindi sem hefur hrakið jakana sunnar auk þess sem hitastig á Grænlandi hefur farið hækkandi.

Skip hafa því forðast að sigla stórbaug yfir hafið til að forðast þessi svæði sem getur verið allt að 350 sjómílna lengri siglingaleið og bætt við heilum degi í siglingu yfir hafið. Alþjóða hafisvaktinni var komið á árið 1913, eða eftir Titanic slysið, og hefur bandaríska Strandgæslan annast þetta eftirlit allar götur síðan. Fullyrða þeir að ekkert skip, sem fylgt hefur ísviðvörðunum þeirra, hafi siglt á ísjaka síðan þeir hófu eftirlitið. Spurning hvort það sé alveg rétt hjá þeim?

VHF talstöðvar

FM-8900

FM-4721

RO-6800

NÝ HEIMASÍÐA
BRIMRÚN.IS

Brimrún
FURUNO



VELDU ÖRYGGI VELDU VOLVO PENTA HJÁ BRIMBORG

**VOLVO
PENTA**

Áreiðanleiki, afl, ending og öryggi með Volvo Penta.
Volvo Penta býður upp á breiða línu bátavéla sem henta margvíslegum gerðum og stærðum báta. Hældrifsvélar, gírvélar, IPS vélbúnaður, rafstöðvar og ljósavélar.

- Tökum eldri Volvo Penta vélbúnað upp í kaup á nýjum búnaði
- Eigum uppgerðan vélbúnað til sölu á lager
- Hjá okkur starfar framúrskarandi og faglegt teymi
- Tökum að okkur þjónustu og niðursetningu á Volvo Penta vélbúnaði
- Neyðarþjónusta í boði
- Gott úrval varahluta á lager

HAFÐU SAMBAND Í DAG

volvopenta@brimborg.is



Volvo Penta á Íslandi

Brimborg Reykjavík
Bíldshöfða 6

Sími 515 7070
volvopenta.is

LJÓSMYNDAKEPPNI SJÓMANNA

Heiðursverðlaun



Góð þátttaka var í síðustu ljósmyndakeppni Sjómannablaðsins Víkings og gæði myndanna með eindæmum eins og ávallt. Þótt ekki hafi tekist að ná heim vinningum í Norðurlandakeppni sjómanna að þessu sinni þá er um að gera að koma margelfdir í næstu keppni sem fram fer í Noregi í byrjun febrúar á næsta ári.

Nú er sumarið fram undan og þá gefast góðar stundir til myndatöku. Þótt nokkuð sé í lokaskil á myndum í keppnina 2017 þá er engu að síður hægt að senda inn myndir jafnóðum og menn hafa tekið þær myndir sem þeir telja að eigi leið í keppnina.

Keppnin mun fara fram í byrjun desember og eru lokaskil því 30. nóvember.

Þátttakendur þurfa að vera sjómenn og má hver ljósmyndari senda inn 15 myndir og mega þær hvort heldur verið teknar í vinnu eða frítíma.

Myndirnar skal senda inn í mestu gæðum á netfangið, iceship@heimsnet.is



Finnsku dómarnir tilnefndu tvær ljósmyndir til heiðursverðlauna. Aðra tók Vidar Strønstad skipstjóri á Geoholm sem einnig vann fyrstu verðlaun keppninnar. Um myndina sögðu dómarnir að hún gæfi sterka tilfinningu fyrir vinnunni, væri í góðu jafnvægi og minnti á fræga mynd af byggingaverkamönnum borðandi morgunmat við byggingu Empire State byggingarinnar í New York.

1



2

Seinni heiðurstilnefningin kom í hlut Mariku West frá Finnlandi. Um mynd hennar sögðu dómarnir að grátónarnir kæmu vel fram í klassískum ramma.



Til hamingju með daginn ykkar, sjómenn!

Vinnlustöðin hf. sendir sjómönnum og fjölskyldum þeirra góðar kveðjur í tilefni af sjómannadeginum 2017.

Við þökkum sjómönnum fyrir störf þeirra og framlag til velferðar landsmanna og minnumst um leið allra þeirra sem hafið hefur tekið um dagana.

Sjómannadagurinn var fyrst hátíðlega haldinn í júní 1938 og hefur svipaðan sess í hugum landsmanna og þjóðhátíðardagurinn 17. júní.

Sjómannadagurinn er gleðihátíð en um leið dagur virðingar og þakkar.



Breki VE, nýr ísfisktogari Vinnlustöðvarinnar, er væntanlegur heim frá Kína sumarið 2017.



Magnús Ríkarðsson, skipstjóri á Breka, stendur í skrófuhring togarans í skipasmíðastöðinni í Kína!



Hvað varð um JÓNANA?

Hafa lesendur Víkingans einhvern tíma leitt hugann að því hver urðu afdrif þeirra sex síðutogara í eigu landsmanna sem um lengri eða skemmri tíma báru upphafsheitið „Jón“? Hér er átt við togara sem ýmist voru keyptir nýir, eða notaðir til landsins. Skoðum stuttlega upphaf og endi skipanna sex í íslenska flotanum, í réttri tímaröð:



B.v. Jón forseti RE 108 heldur til veiða. Skömmu fyrir mánaðamótin mars apríl árið 1951 hélt nýsköpunar-togarinn Jón forseti RE 108 út til veiða frá Reykjavík. Hinn 12. apríl, eða fjórtán dögum og tuttugu og einni klst. síðar, var „forsetinn“ kominn aftur til heimahafnar í Reykjavík eftir vel heppnaðan siglingartúr til Englands. Veiðiferðin, fullfermistúr, og söluferðin í framhaldi, var sú stysta sem farin var á nýsköpunar-togara á sínum tíma. Skipstjóri á togaranum var Markús Guðmundsson, þá 27 að aldri. Fyrsti og síðasti gufutogari sem smíðaðir voru sérstaklega fyrir Íslendinga í Englandi báru nafnið Jón forseti RE 108, í eigu útgerðarfélagssins Alliance H/f í Reykjavík. Togararnir voru smíðaðir á árunum 1907 og 1948.

– 1 –

B.v. Jón forseti RE 108, gufutogari, smíðaður í Englandi árið 1907 og fyrsti togari sem smíðaður var fyrir Íslendinga. Togarinn strandaði við Stafnes á Reykjanesi þann 28. febrúar 1928. Fimmtán menn fórust og tíu var bjargað. Skipið eyðilagðist á strandstað.

– 2 –

B.v. Jón Ólafsson RE 279, gufutogari, smíðaður í Englandi árið 1933. Keyptur hingað til lands árið 1939, en heimsstyrjöldin síðari hófst sem kunnugt er sama ár. Togarinn fórst með allri áhöfn, 13 mönnum, þann 23. október 1942, á heimleið úr söluferð til Englands. Talinn hafa farist af hernaðarvöldum.



VÉLAR EHF



Við látum dæluna ganga



- Dælur
- Dæluviðgerðir
- Áspétti
- Rafmótorar
- Vélavarahlutir



Viðgerðir • Tæringarvarnir Keramikhúðun

Fyrir



Eftir

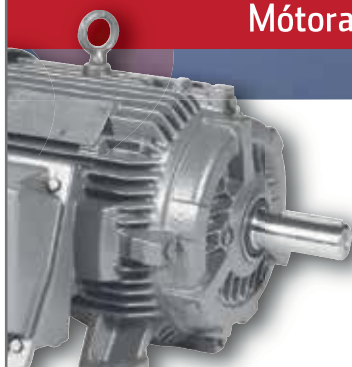


Vatnagarðar 16, Reykjavík, s. 568 6625, velarehf.is

Allt fyrir sjávarútveginn

frá stærstu framleiðendum í heimi

Mótorar - Legur - Gírar - Rör - Fittings - Slöngur - Fatnaður og allt hitt...



Athugaðu hvað við getum
gert fyrir þitt fyrirtæki

BRAMMER

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





B.v. Jón Baldvinsson RE 208 kemur nýr til landsins 25. júní 1951. Síðasti gufutogarinn sem smíðaður var fyrir Reykvíkinga bar nafn Jóns Baldvinssonar, fyrrum forseta Alþýðusambands Íslands. Togarinn átti stystu útgerðarsögu allra nýsköpunartogaranna fjörutíu og tveggja hér við land, eða aðeins tæp fjögur ár, frá júní 1951 til mars 1955. Tvær ungar systur, þær Dís Pétursdóttir og Jóhanna G. Pétursdóttir, réðust til starfa í eldhúsið á b.v. Jóni Baldvinssyni RE sumarið 1954 og voru þær fyrstu kvenmennirnir sem lögskráðust í áhöfn á nýsköpunartogara. Báðar gengu þær systur á land með verðandi eiginmann upp á arminn við afskráningu af togaranum.

– 3 –

B.v. Jón Baldvinsson RE 208,

gufuknúinn nýsköpunartogari, smíðaður í Skotlandi árið 1951 og síðastur gufutogara sem smíðaður var fyrir reykvíska útgerðaraðila. Togarinn strandaði við Reykjanes þann 31. mars 1955. Mannbjörg, en skipið eyðilagðist á strandstað.

– 4 –

B.v. Jón forseti RE 108,

gufuknúinn nýsköpunartogari, smíðaður í Englandi árið 1948, og síðastur gufutogara sem smíðaður var fyrir Íslendinga þar í landi. Staddur í söluferð í Englandi þann 3. maí 1966. Að morgni uppboðsdags á afla togarans er áhöfninni tjáð að taka saman þjónkur sínar, því búið sé að selja skipið þarlandum aðilum, öllum að övörum.



**Eitt kort
35 vötn
6.900 kr**

Frelsi til að veiða!





www.veidikortid.is

**Vatnaveiðin er
komin í gang!
Ertu klár?**

VÉLASALAN

Til sjávar og sveita

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



VÉLASALAN

Frá 1940

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



B.v. Jón Kjartansson SU 111, frá Eskifirði, áður Jörundur EA 335 frá Akureyri, á togveidum á Sléttugrunni í apríl 1971. Togarinn er eingöngu búinn til togveiða á bakborða. Á stjórnbordssíðu er búnaður til nótaveiða. Skipið sökk út af Vattarnesi 28. janúar 1973.

Mynd: Ásgrímur Ágústsson

– 5 –

B.v. Jón Kjartansson SU 111,

díselknúinn togari, smíðaður í Englandi árið 1949. Skipið fórst út af Vattarnesi þann 28. janúar 1973. Öll áhöfnin, 12 menn, bjargaðist. Upphaflega hét skipið Jörundur EA 335.

Fyrsta 12 ára klössun á togara hér innanlands. Veturinn 1960-61 var síðutogarinn Jón Þorláksson RE 204, í eigu Bæjarútgerðar Reykjavíkur, tekinn í slipp í Reykjavík vegna 12 ára klössunar. Um var að ræða mjög yfirgripsmikið verk og fyrsta sinnar tegundar hér innanlands. Alls tók vinna við togarann þrjá mánuði, ýmist við bryggju eða á landi. Meðfylgjandi ljósmynd af skut skipsins var tekin á meðan slíptöku togarans stóð, en á meðal útlits breytinga sem gerðar voru má nefna færslu á afturmastri af bátadekki, en efnisminna mastur var sett í þess stað við reykhláf frammanverðan.

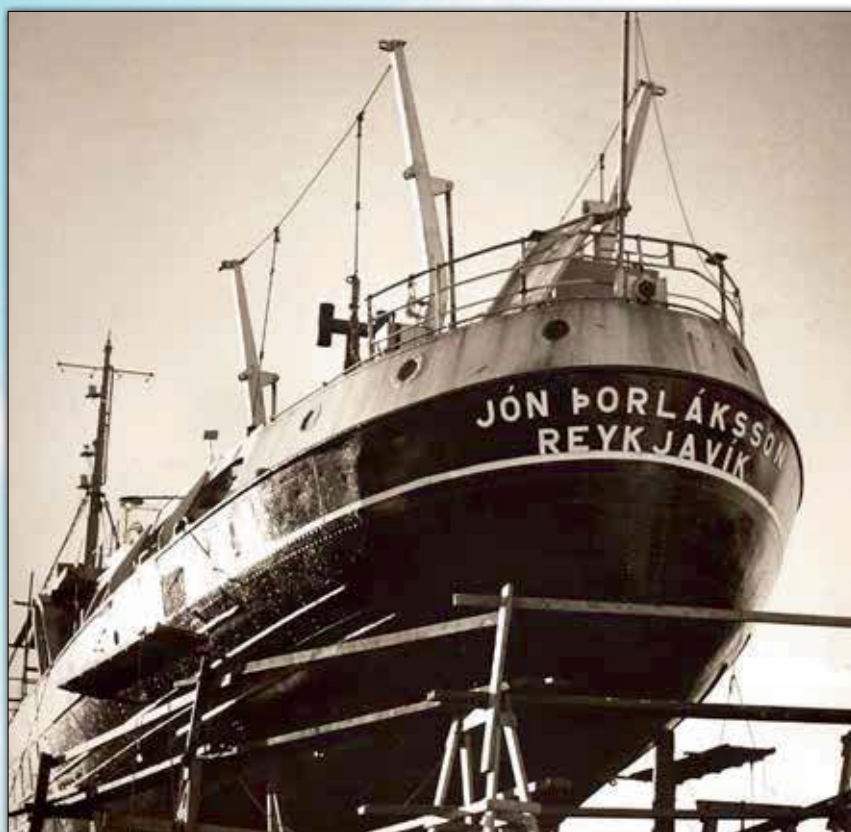
Ljósmynd af skipinu er í eigu Granda Hf.

– 6 –

B.v. Bylgja RE 145,

díselknúinn nýsköpunartogari, smíðaður í Englandi árið 1949. Skipið fórst suð-austur af Hjörleifshöfða þann 14. febrúar 1974. Einn maður fórst, en ellefu mönnum var bjargað. Skömmu áður en togarinn fórst höfðu farið fram nafna og eigendaskipti á skipinu, sem borið hafði nafnið **Jón Þorláksson RE 204**, allar götur frá árinu 1949, til ársbyrjunar 1974, eða í aldarfjórðung.

Ýmsar lagfæringar og breytingar voru gerðar á skipinu af hálfu nýrra eigenda. Meðal annars var komið fyrir toggálgum á aftanverðu bátadekki fyrir skuttog og hóf Bylgja RE veiðar í ársbyrjun 1974. Voru þar með hafnar fyrstu og einu veiðarnar með skuttogi á nýsköpunartogara hér við land.



Síðutogararnir sex með Jóns heitið sem nefndir eru til sögunnar hér að framan eiga það allir sammerkt að hafa ekki kvatt með hressilegu „kveðjuflauti“ við brottför í upphafi veiðiferðar sem varð þeirra hinsta úr íslenskri höfn. Skipunum var jú öllum ætlað að snúa heim að nýju þótt misjöfn örlög hafi gripið í taumana í tilviki hvers skips fyrir sig.

Einn síðutogari, **Jón Steingrímsson RE 231**, er ekki hafður hér með í upptalningunni á undan en togarinn, þá þýskur að þjóðerni, strandaði austur á Söndum í maí 1949, þá 43 ára gamall. Náðist togarinn síðar af strandstað og komst í eigu nokkurra Íslendinga sumarið 1950 og var í kjölfarið nefndur Jón Steingrímsson. Var togarinn seldur í brotajárn og tekinn af íslenskri skráningu á árinu 1952.

Raunfærnimat 2017

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

Reykjavíkurbhöfn

Athafnasemi á Steinbryggjunni. Um þessa bryggju var deilt fyrir ekki alllöngu sem óneitanlega kemur spánskt fyrir sjónir þegar haft er í huga að 1940 hvarf hún undir uppfyllingu. Yfirstandandi byggingaframkvæmdir við Tryggvagötu í miðbæ Reykjavíkur afhjúpuðu Steinbryggjuna hins vegar á nýjan leik og upphófust þá deilur um örlög hennar. Vernda eða fórna, var spurt. Að endingu var bryggjan fjarlægð stein fyrir stein og bíður nú örlaga sinna.

Steinbryggjan – sem ráðamenn ætluðust reyndar til að væri kölluð Bæjarbryggjan – var hlaðin fram af Pósthússtræti árið 1884 og var um áratugaskeið aðalbryggja Reykvíkinga. Hún var þó engin hafskipabryggja. Þar steig því Friðrik konungur VIII á land 1907 – úr skipsbáti – og svo seint sem árið 1921 var Steinbryggjan lögð rauðum dregli þegar Kristján X og Alexandrina, drottning hans, stigu þar á land – einnig úr léttbáti konungsnökkjunnar – og gengu um skrautlegt borgarhlið sem reist hafði verið við bryggjuna.

Hinir borðalögðu yfirmenn á myndinni gætu sem hægst verið af norsku bergi brotnir eða er þetta ekki norskí fáninn í aftari léttbátinum, merktur tölustafnum þremur?

Yfirmennirnir virða fyrir sér ljósklæddan bílstjóra vatnsbílsins sem þarna er staddur til að „brynna“ skipum. Er hann ef til vill að tappa vatnslögg á ílát?

Við Faxagarðinn, togarabryggjuna, liggur lengst til vinstri b.v. Hilmir RE 240. Þá fyrsta varðskipið sem smíðað var fyrir Íslendinga, Óðinn, smíðaður 1926 og svo gott sem gefinn Svíum tíu árum síðar eða árið 1936. Það þótti mikil hneisa þegar skipið var selt úr landi fyrir smánarlega lítið fé, en Svíarnir notuðu Óðinn til fjölda ára, meðal annars sást hann hér á síldarmiðunum eftir að við seldum það.

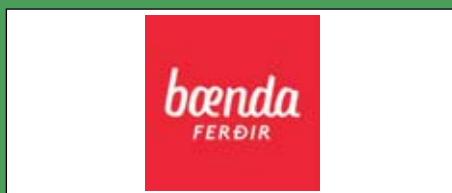
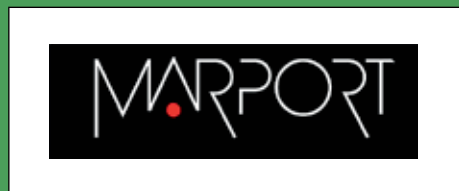
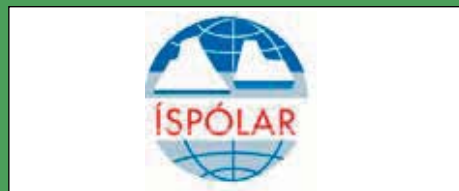
Fyrir miðri mynd má sjá í reykháfa nokkurra Alliance-togara, og togarinn sem snýr stefni að ljósmyndaranum er mjög líklega Alliance-togarinn, Skúli fógeti RE 144, sem strandaði við Grindavík vorið 1933.

Þegar togararnir komu úr siglingum var gjarnan lagst við Hegrann, kolakranann sem gnæfir yfir „fógetanum“, enda komu skipin oft lestuð kolum frá Englandi. Úr kolafjöllum á bryggjunni var mokað í skipin eftir þörfum en einnig í kolapoka landkrabba sem komu niður á bryggju að kaupa kolin eftir vigt.





Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu kveðjur á sjómannadaginn



Óhappasaga nýsköpunar- togaranna fyrstu 15 árin

Nýsköpunartogarin **Egill rauði NK 104**, frá Neskaupstað, strandaði sem kunnugt er við Grænuhlíð í Ísafjarðardjúpi þann 26. janúar árið 1955. Togaranum varð ekki bjargað og var Egill rauði NK fyrsti togarinn kenndur við „nýsköpun“ sem tekinn er af íslenskri skipaskrá.

Í stað b.v. Egils rauða NK var smíðaður stór og glæsilegur togarinn í Vestur-Pýskalandi sem hlaut nafnið **Gerpir NK 106** og kom skipið til heimahafnar í Neskaupstað fyrsta sinni þann 16. janúar 1957.



Sumarið 1960 selja Norðfirðingar Gerpi NK til Reykjavíkur sem hlýtur við eigendaskiptin nafnið **Júpiter RE 161**. Einkennisnúmerið hafði til skamms tíma til-

heyrt nýsköpunartogaranum Fylki sem forst norður af Horni í nóvember 1956.

Reykjavíkurtogarin **Júpiter RE 161** var í febrúar 1962, orðinn 5 ára gamall og hafði reynst afburða vel. Þann 10. febrúar það ár, í aftaka veðri, bjargaði áhöfn Júpíters RE, undir stjórn Bjarna Ingimarssonar, skipstjóra, 26 af 28 manna áhöfn Sigluðartogarans **Elliða SI 1**. Togarin Elliði SI var sjötti nýsköpunartogarin sem tekinn er af skipaskráningu vegna óhappa eða slyss, en um þessar mundir eru liðin rétt 55 ár frá Elliðaslysinu.



Nýsköpunartogararnir, alls 42 skip, komu nýir til landsins á fimm ára

tímabili frá febrúar 1947 til apríl 1952. Á fyrstu 15 árum í útgerð skipanna, frá 1947-62, voru sex þeirra tekin af skipaskrá vegna óhappa. Öll týndu skipin tölunni á seinni hluta tímabilsins sem hér um ræðir. Rifjum upp örlög nýsköpunartogaranna sem teknir voru af skipaskrá á árunum 1947-62.



Tveir togaranna strönduðu hér við land. Einn strandaði erlendis.

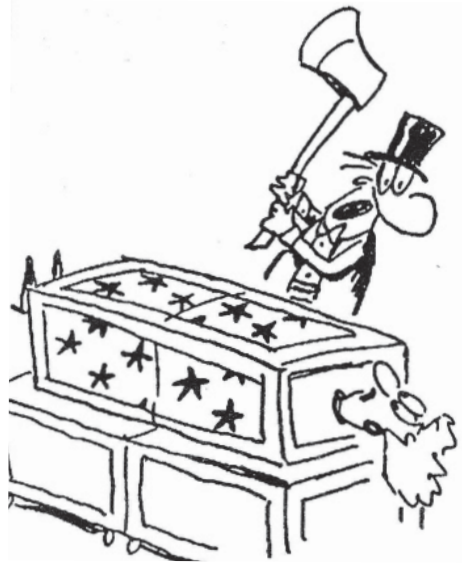
B.v. Egill rauði NK 104. Smíðaður 1947. Strandaði við Grænuhlíð í Ísafjarðardjúpi 26. janúar 1955. Fimm skipverjar fórust.

B.v. Jón Baldvinsson RE 208. Smíðaður 1951. Strandaði við Reykjanes 31. mars 1955. Mannbjörg.



Bjarni Ingimarsson skipstjóri bendir upp bryggjuna. Myndin er tekin í september árið 1965, en þá var Markús Guðmundsson fyrir nokkru tekinn við skipstjórn á Júpiter.

Mynd: Ingi R. Arnason



	○	Fag A-haldið	A- hald	Sjúk- dómur Stöð i skilum	Stíg- arnir	Dropi	Hóf- dyr	Hathar Öfuga	Sæðlandi Ali
		Alög- urnar							
		Málms Æð Keyri			>			>	
		Fugl- arnir		1.					
		Ró				Skít- verki			
		Hrasi Kögur		v		limur			v
H. E.	Skjólu Útna	↓	Öfres- kjan	Anar Líta Tala	Upphr. Fugl	Bar Glápir		Næði Ilmar	
Agirn- din	4.					2.		Hagnað Trufla	v
Ögnaði Reirn- arnar				3.	>				
Samhl. Vinnu- vöðarnar Beitu		↓			v			>	
Fugl Æf	v				>		Duft Rað- aði		Veidar- fötinu
Fiskar				v	Mynt Sönghóp Hlé	Þrasl Maður Dyn		7.	
Siður					Mann Kven- dýrið		Dægur Upphaf og endir	Upphr. Ættar- seturs	
Hólmi			Manni Hnjóðs	5.			Skran Borg		
Ryk Lík		>		v	Sveifl- aði Snúru Maður				
Skammst Ríki Illan		>		v				10.	
Afkom- endur Toma Líður			8.			9.		v	
Fyrstur		↓		6.				L öf ti	

Ábyrgð Öryggi Traust



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



Skeljungur

Þjónustusími: 444 3100

„SONUR OKKAR PABBA“

Það var fyrir all löngu síðan í sveit einni á Norðurlandi, bú-sældarlegri og grösugri, að á jörð einni bjuggu feðgar tveir. Ráku þeir bú saman af miklum dugnaði, voru sannkallaðir þrifabændur og nutu af því virðingar. Innanhúss var allt annar bragur, þrifnaður og matseld í lakasta lagi. Nú verður að ráði, að með hjálp Bændasamtakanna fyrir sunnan, fengju þeir sér ráðskonu. Var hún á góðum aldri og heldur heppin með andlit og kropp. Brá fljótt til betri vegar innanstokks.

Brátt fór sá orðrómur um sveitina, að ráðskonan byggði ekki rúm sitt ein á nóttum.

Skal nú þess getið, að siðferði í sveitinni var með miklum ágætum og börn utan hjónabands nokkru fátíðari en svartir svanir og sannir kratar.

Konur höfðu með sér félagsskap, sem saumaklúbbur nefndist. Hittust þær einu sinni í mánuði, fjórða hvern sunnudag eftir messu, á heimili prestsins. Tíðindalaust er af hannyrðum, en þær gæddu sér á heitu súkkulaði með ágætum rjóma, þeyttum. Héldu þær litlafingri beinum, eins og gert er í útlöndum; en það höfðu þær séð í kvennaritinu, „Alt for damerne“, sem prestsmaddaman keypti, enda kunni hún dönsku. Ræddu þær einkum siðgæði þeirra feðganna, sem ráðskonuna höfðu fengið. Töldu þær, að þar væri sonurinn að verki, enda lítt ábyrgur og hneigður fyrir glaumgosalegt líferni.

Karlarnir höfðu með sér kór. Æfingar voru annan hvern fimmtudag og sungu þeir ættjarðarlög af elju. Hina fimmtudagana riðu þeir út og höfðu þá þorstavara í hnakktöskunni. Ræddu þeir einnig þetta mál og töldu, að þar væri sá gamli að verki, enda útsmoginn til flestra hluta, þótt hægt færi.

Nú gerist það, að ráðskonan verður barni aukin. Ber hún þunga sinn með þrýði og elur í fyllingu tímans dáfallegan son. Var hann allur í föðurættina. Nefndur var hann eftir afa sínum,

fékk nafnið Jón, en til styttingar kallaður Nonni.

Hið annað ævivor Nonna litla var efnt til skemmtunar í félagsheimili sveitarinnar. Fóru þangað allir, sem heimangengt áttu, einnig sonurinn og Nonni litli. Kjáðu konur mjög í Nonna litla og dásömuðu sakir fríðleiks. Í kurteisi sinni spurðu þær soninn, hvaða barn þetta væri, en hann svaraði af bragði: „Þetta er hann Nonni litli, sonur okkar pabba.“

(Sögn frá síðustu öld.)



Frá Norðurlandi, nánar tiltekið Eyjafirði. Að öðru leyti tengist ljósmyndin titt-nefndum feðgum ekki hið minnsta.

Segulkompás

NORTHROP GRUMMAN

Sperry Marine

VisionMaster FT ratsjá

NAVPILOT 4000 Sjálfstýring

Naviknet Hraðalogg

VisionMaster FT ECDIS

Navigat 200 gýró

Askalind 2
201 Kópavogur

Simberg

www.simberg.is
simberg@simberg.is

Ert þú sjómaður?

Ert þú eldri en 23 ára og hefur unnið í a.m.k. 3 ár við;

- fiskvinnslu
- fiskveiðar
- matartækni-sjókokkinn
- netagerð
- skipstjórn
- vélstjórn

...en vantar réttindi?

Þá gæti raunfærnimat verið svarið!

MEÐ RAUNFÆRNIMATI ER HÆGT AÐ SÝNA FRAM Á REYNSLU, FÆRNI OG
ÞEKKINGU Í STARFI OG LEGGJA MAT Á HVERNIG EINSTAKLINGUR GETUR
STYRKT SIG Í NÁMI/STARFI.

Hafðu samband!
simey@simey.is

www.simey.is
460-5720

Nýverið kom út hjá Bókauktgáfunni Hólum bókin **Híf opp!** og inniheldur hún gamansögur af íslenskum sjómönnum. Höfundur bókarinnar er Guðjón Ingi Eiríksson og hefur hann leitað efnis víða. Þarna koma meðal annars við sögu Eiríkur Kristófersson, Magni Kristjánsson, Jón Berg Halldórsson, feðgarnir Oddgeir og Addi á Grenivík, Ragnar Ingi Aðalsteinsson, Lási kokkur, Einar í Betel, Binni í Gröf, Snæbjörn Stefánsson, Fúsi Axels, Ingvi Mór, Slabbi djó, Doddi hestur og Gunnar Trausti Guðbjörnsson. Eru þá sárafáir upp taldir. Hér á eftir koma nokkrar sögur úr bókinni:

Peir Einar í Betel og Óskar Magnús, bróðir hans, gerðu út Gæfuna VE og var sá fyrrnefndi vélstjóri, en hinn skipstjóri.

Eitt sinn voru þeir bræður á bátnum austur við Hjörleifshöfða. Þriðji maðurinn um borð var Georg Stanley Aðalsteinsson, lunkinn náungi sem sagður var eiga auðvelt með að leysa hin margvislegustu vandamál, ef ekki á borði þá að minnsta kosti í orði.

Skyndilega sjá þeir skipsfélagar að varðskipið Albert kemur öslandi í áttina að þeim. Gæfumenn voru að veiðum innan landhelginnar og því voru góð ráð dýr.

„Tala þú við þá,“ sagði Einar við Stanley.

„Nei“, svaraði Stanley.

„Stanley minn, tala þú við þá,“ hélt Einar áfram í sínum blíðasta rómi.

„Nei, kemur ekki til greina,“ svaraði Stanley eldsnöggt, „þetta er ykkar mál, þið eruð eigendur bátsins, skipstjóri og vélstjóri, en af hverju segið þið bara ekki að þetta séu

algjör mistök, bátinn hafi rekið óvart inn fyrir og þið biðjist fyrirgefningar á því.“

„Stanley, Stanley, minn,“ svaraði Einar að bragði, „þetta er góð hugmynd, en það er betra að þú talir við þá, þú ert vanari að skrökva.“

Guðbjörn Haraldsson segir svo frá fyrsta túrnunum sínum á Hafliða SI-2 árið 1963:

Í fyrsta túrnunum mínum vorum við nokkrir guttar, þetta 14 til 15 ára, að fara í fyrsta sinn á sjó. Þetta voru meðal annarra Júlí litli og Beggi Árna, Óli Jó heitinn, Stjáni Holla og fleiri.

Pegar við vorum að leggja frá kallaði Maggi Guðjóns frá bryggjunni og spurði hvort að eitthvað hefði nú ekki gleymst.

„Hvað áttu við?“ var kallað á móti.

„Nei,“ sagði Maggi, „mér fannst bara vanta sandkassann og rólurnar.“

Í gamla daga tíðkaðist það að krakkar gengju í hús á Sauðárkróki og seldu Sjómannadagsblaðið á sjómannadaginn. Þeirra á meðal var Hjalti Jósefs. Hann bankaði meðal annars upp á hjá Sveini blinda Ingimundarsyni í Græna húsinu og bar upp erindið, kurteisinn uppmáluð.

„Ég get nú ekki lesið þetta,“ sagði Sveinn.

Hjalti gaf sig ekki og kom með krók á móti bragði að hann hélt:

„En þú getur þá alltaf skoðað myndirnar.“

Halldór Einarsson, kallaður Dóri á Bjargi eftir að hann flutti frá Mjóafirði til Neskaupstaðar sagði vel frá og voru frásagnir hans svo myndrænar að unun var af.

Um veðrið hafði Dóri þetta eitt sinn að segja:

„Og veðrið maður það var alveg svakalega óskaplegt. Ég get sagt þér það vinur að hann var svo hvass að skallafljarnaður köttur hefði ekki getað staðið á örökuðu gæruskinni.“

Eiginkonur skipverjanna á Ísleifi VE-63 fengu einhverju sinni kveðju frá þeim í óskalagaþætti sjómanna í Ríkisútvarpinu. Þeir höfðu þá verið lengi að veiðum í Norðursjónum og völdu með Bítalagið „Help“.

Viku síðar fengu þeir kveðju frá eiginkonum sínum í sama þætti með laginu ... „Help Yourself“.

Vöttur gamli var í eigu Fáskrúðsfirðinga, en lengi var hann þó gerður út frá Eskifirði. Á þeim tíma var „maður að sunnan“, sem kallaður var Jói finni, framkvæmdastjóri útgerðarinnar. Hann hafði lítið vit á sjávarútvegi og komu menn iðulega að tónum kofanum hjá honum þegar mál tengd sjómennsku bar á góma.

Eitt sinn slitnaði trollið aftan úr Vetti. Steinn Jónsson skipstjóri hringdi í land og sagði Jóa fina tíðindin. Framkvæmdastjórnann setti hljóðan um stund, en síðan kom:

„Fór pokinn líka?“

Það var í Lónsbugtinni fyrir mörgum áratugum síðan. Minni skipin máttu veiða nær landi en þau stærri og mörg voru um hituna.

Á þessum tíma þurftu sum skip að taka svokallaðar saltfiskprufur. Þá voru flattir nokkrir þorskar úr hverju holli og kannað hvort að mikið eða lítið væri um orma í þeim.

Auðunn Auðunsson var þarna með Hólmatind frá Eskifirði og Ragnar Franzson með Þorkel Mána úr Reykjavík. Þessir togarar tilheyrðu stærri skipunum á þessum slóðum og fiskuðu vel.

Svo gerðist það eitt sinn að Ragnari þótti Auðunn vera kominn býsna nálægt landi – meira en hann mátti. Gat hann ekki orða bundist á þessu athæfi kollega síns og sagði kíminn við fyrsta stýrimann sinn:

„Það verða ekki ormar í prufunum hjá Auðunni. Það verða ánamaðkar.“

Pegar Júlíus Júlíusson var skipstjóri á Lagarfossi, sat hann einhverju sinni til borðs á fyrsta farrými og gerðust þá nokkrar fiskiflugur, er sveimuðu um borðsalinn, nærgöngular við hann. Kallaði þá Júlíus í þjóninn og spurði með þjósti:

„Hvernig var það, maður! Sagði ég yður ekki í gær að reka út flugurnar?“

„Jú, skipstjóri og ég gerði það,“ svaraði þjóninn auðsveipur.

En Júlíusi ofbauð blygðunarleysi þjónsins og mælti:

„Ó, Jesús minn, góður guð! Hvaða þvaður

HÍF OPP!

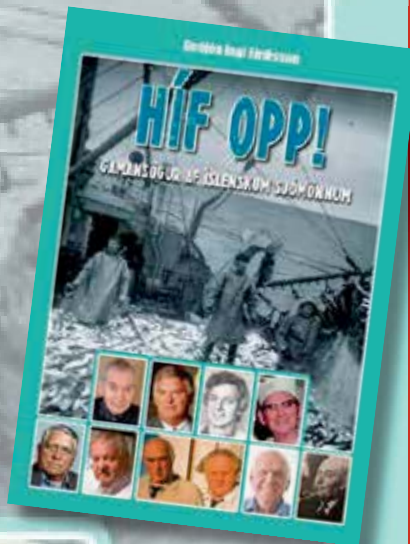
- Gamansögur af íslenskum sjómönnum

Hér er veitt innan landhelgi og ekki töluð nein tæpitunda. Menn eru ýmist bláedru, blindfullir, vel rakir eða skelpunnir en umfram allt bráðskemmtilegir.

Þessa bók verður þú að lesa!



BÓKAÚTGÁFAN HÓLAR
holabok.is / holar@holabok.is



HÁGÆÐA HRÁEFNI

ÞARFNAST HÁGÆÐA VINNSLU

Til hamingju með
sjómannadaginn!

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

marel.is

ADVANCING
FOOD PROCESSING

The Marel logo consists of a stylized red swoosh followed by the word "marel" in a bold, blue, sans-serif font.

er þetta? Haldið þér að ég sjái ekki að þetta eru akkúrat sömu flugurnar og voru hér í gær?“



Eitt sinn stóð Sigurður Árnason, skipherra hjá Landhelgisgæslunni, Binna í Gröf að veiðum í landhelgi austur á Vik. Binni var ferjaður í borð um varðskipið og þar deildu þeir lengi því að Binni þrætti og sagðist ekki hafa verið fyrir innan. Endaði það með því að Sigurður skipaði honum að sigla í land þar sem dæmt yrði í málinu. Þegar Binni var á leið frá borði, kominn út að lunningu, sneri hann sér við, horfði í augu Sigurði og segir:

„Siggi, ég var ekki fyrir innan, ég sver það við svip augna minna.“

Eitt andartak var þögn og Sigurði þótti svo mikið sakleysi skína úr því auganu sem hann



Líkast til hefur Sigurður P. Árnason verið með Maríu Júlíu þegar hann féll fyrir sakleysinu í glerauga Binna í Gröf.
Mynd: Landhelgisgæslan

horfði í að honum rann allur móður og sagði:

„Binni, ég trúi þér, farðu, við gerum ekki meira úr þessu.“

Binni lét ekki segja sér það tvisvar og fór frá borði.

Allnokkru síðar frétti Sigurður hvernig í pottinn var búið og sagði þannig frá því:

„Binni hafði lent í slysi nokkru áður en fundum okkar bar saman þarna á Víkinni og augað, sem ég féll fyrir vegna fullfermis af sakleysi, var glærauga.“



Jón Einarsson frá Ísafirði, kallaður Jón lappari sökum þess að hann var skósmiðssonur, var lengi kokkur á togurum fyrir sunnan, en var nú kominn aftur vestur í leit að vinnu.

Auglýst hafði verið eftir matsveini á Ísborgina, sem þá var undir skipsstjórn Einars Jóhannssonar, og sóttist Jón eftir starfinu. Skipstjórinn vildi fá nánari upplýsingar um sjómennskuferil hans og það stóð ekki á svarinu:

„Ég get sagt þér það, Einar minn, að ég er búinn að vera kokkur til sjós í 30 ár og hef aldrei misst mann.“

Jón lappari var að sjálfsgöðu ráðinn á stundinni.



Það var togaranum á Surprise - „Præsanum“ - frá Hafnarfirði. Við vorum á karfaveiðum við

Nýfundnaland og Doddi hestur fékk torkennileg eymsli í lillann. Fyrsti stýrimaður, sem var nýr og ferskur í starfinu, úrskurðaði samstundis, að um væri að ræða sýfilis. Doddi var settur í einangrun og haldið nánast eins og fanga. Honum var færður matur og enginn notaði sömu mataráhöld og hann. Þannig leið túrin, sem tók 15 daga. Hesturinn bara las allt sem til var í skipinu og klóraði sér á pungnum á meðan aðrir fiskuðu og hlóðu skipið. Og þegar að landi var komið var hann umsvifalaust sendur til læknis. Skömmu seinna lágu leiðir Dodda hests og skipsfélaga hans, Jóns í Mýrinni, saman í Hafnarstræti í Reykjavík. Þeir voru hvor á sínu fortóinu og Doddi kallaði yfir götuna, svo vegfarendur gátu heyrt: „Nonni, þetta var ekki sýfilis, þetta var forhúðarbólga.“



Friðmundur Herónumsson, oftast kallaður Freddi, formaður og útgerðarmaður í Keflavík var bæði fljóthuga og óðamála.

Eitt sinn kom Freddi um borð í bát sinn í talsverðri ylgju í Keflavíkurhöfn og varð ekki manna var ofan þilja. Snaraðist hann þá fram í lúkarsopið og óskraði niður:

„Eruð þið vitlausir, strákar, að skilja bátinn svona einan eftir uppi á dekki?“



Við látum dæluna ganga



- Dælur
- Dæluviðgerðir
- Áspétti
- Rafmótorar
- Vélavarahlutir



Viðgerðir • Tæringarvarnir Keramikhúðun

Fyrir



Eftir



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

SCANBAS 365

Veiðistýringarkerfi framtíðarinnar



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

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



SCANMAR

www.scanmar.is

TIL HAMINGJU MEÐ DAGINN SJÓMENN!



Í gegnum árin hafa aðstæður til sjós breyst mikið og tækniframfarir orðið í öryggismálum sjómanna. Á meðfylgjandi mynd eru sjómenn Eimskipafélagsins, en myndin var tekin á fyrri hluta síðustu aldar. Í dag eru skip félagsins búin nýjustu tækni og öryggisbúnaði og skiptir þar aðbúnaður og öryggi sjómanna miklu máli. Sjómenn Eimskips hafa verið mikilvægur hlekkur í flutningum félagsins í rúmlega öld og siglt við erfiðar aðstæður yfir Norður-Atlantshafið.

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