

VÍKINGUR

S J Ó M A N N A B L A Ð I Ð

4. tbl. 2019 · 81. árgangur · Verð í lausasölu kr. 1490



Gleðileg jól



SKIPANJÓNUSTA SKELJUNGS

Alhliða þjónusta í sjávarútvegi, útgerð og vinnslu



Skeljungur

Sími: 444-3000
www.skeljungur.is

Breyskleiki mannsins

Við sem eru svo heppin að vera Íslendingar glímum við sömu annmarka og plagað hafa aðrar þjóðir um aldir. Við eigum auðvelt með að falla fyrir freistingum. Aldrei á maðurinn þó erfiðara með að hemja sjálfan sig en þegar vel gengur og sannast þá oft hið fornkvæða að mikið vill meira. Hagfræðingar líta þetta velþóknunaraugum; vöxtur kallar á enn meiri vöxt, segja þeir, og undirstrika að fjármunir sækja þangað sem fjármunir eru fyrir. Hér hafa svo sannarlega risið öflug fyrirtæki sem veitt hafa nýju blóði inn í samfélagið. En stundum verður velgengnin til þess að við hættum okkur út á hálán ís.

Ræðan góða

Fyrir mörgum árum var ég viðstaddur þegar mikill athafna og dugnaðarmaður hélt ræðu yfir starfsfólki sínu. Þar lýsti hann því yfir að fyrirtækið stæði á ákveðnum tímamótum þar sem vöxtur þess og umsvif væru orðin af þeirri stærðargráðu að stjórnendurnir teldu að komið væri að mörkum þess sem þeir treystu sér til að hafa nægilega góða yfirsýn yfir, með það í huga að ákvarðanir og stjórnþök yrðu áfram traust og markviss. Af fyrrgreindum ástæðum væri rétti tíminn til að staldra við og leggja áherslu á að rækta garðinn sinn innan frá og treysta framtíð fyrirtækisins með þeim hætti. Ég held að ég hafi ekki verið sá eini sem komst við og dáðist að þeirri skynsemi, varkárni og framtíðarsýn sem einkenndi boðskap ræðumanns.

Hvað gerðist næst?

Það sem gerðist í framhaldinu var, að í stað þess að yfirlýstum áformum yrði hrint í framkvæmd, þá var keyptur ráðandi hlutur í öðru stóru fyrirtæki og þar með fór boltinn að rúlla. Allar götur síðan hafa umsvifin aukist með ógnarhraða með fjárfestingum vitt og breitt í atvinnulífinu hérlandis sem erlendis. Viðskipti sem vöktu undrun, gleði, reiði, aðdáun eða ófund, hafa endalaust átt sér stað og ýmist verið haldið hátt á lofti ellegar farið fram án áberandi tilstands.

Mikill fjöldi starfsfólks hefur í gegn um tíðina notið góðs af þessum viðfeðma atvinnurekstri á meðan aðrir hafa hratað af vagninum á þessari vegferð af ýmsum ástæðum, stundum óverðskuldað.

Lokaorð

Fyrirtækið Samherji, flaggskips íslensks sjávarútvegs hefur oft í sinni tíð verið hlaðið lofi og það mært til skjáanna þótt stöku sinnum hafi inn á milli mátt heyra eða lesa neikvæða umfjöllun. Flaggskipið hefur allt frá stofnun siglt í blússandi byr seglum þöndum til móts við áskoranir framtíðarinnar en með umfjöllun RÚV um Namibíu útrásina er nú, flestum að óvörum brostin á foráttubræla með brotsjóum og straumhnútum sem dynja á fleytunni. Áfallið er gríðarlegt fyrir marga og alls óvíst hvort eða hvenær óveðrinu slotar og hverjar afleiðingarnar komi til með að verða fyrir fyrirtækið og þjóðfélagið í heild. En aldrei hefur þó brælt svo mikið að ekki hafi lægt á ný.

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

Arni Bjarnason



Forstöðumyndina tók
Haraldur Hjálmarsson.

Efnis- yfirlit

Sjómenn og aðrir lesendur Víkings.

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

Netjið á jonhjalta@simnet.is

- 4 Sjómannablaðið Vikingur 80 ára.
- 10 Kallinn í brúnni er að þessu sinni Víðir Jónsson skipstjóri á Kleifabergi RE.
- 12 Hundgreið var glorsoltið, áhöfnin sömuleiðis, en eigandi skipsins bar sig eins og auðkýfingur. Skipstjórinn Guðmundur Kr. Kristjánsson rifjar upp ferð sína til Antwerpen að ná í Ms. Skaftá, öðru nafni Múlafoss.
- 18 Fyrstu togarar Íslendinga. Helgi Laxdal fjallar að þessu sinni um átta skip og endar á Kára Sölmundarsyni RE
- 20 Hinn hrímaði maður í lestinni er Ægir Oddgeirsson á Hákoní PH.
- 24 Með Dynlce renna upp nýir og byltingarkenndir tímar í fiskveiðum, er skoðun Hjartar Erlendssonar, forstjóra Hampiðjunnar.
- 26 Samherji heldur áfram að endurnýja skipaflotann. Laugardaginn 9. nóvember síðastliðinn lagðist nýr Harðbakur að bryggju á Akureyri.
- 28 Einar J. Gíslason lét sér umhugað um öryggismál sjómanna. Hann var raunar meðal frumkvöðla í þeim efnum, segir Sigmar Þór Sveinbjörnsson.
- 32 „Guðjón var alltaf að rukka mig.“ Hér segir af stýrimanninum Skúla Sveinssyni. Gunnar Finnsson rifjar upp.
- 34 Samráð og samvinna í farmflutningum. Fjórdi hluti greinar Páls Hermannssonar um gámaævæðingu og áhrif hennar.
- 38 Ljósmyndakeppni sjómanna.
- 40 Togaramaður af lífi og sál. Hér segir Jón Þ. Þór af Tryggva Ófeigssyni.
- 41 Úr nýrri bók Guðjóns Inga Eiríkssonar, „Hann hefur engu gleymt ... nema textunum!“, sem inniheldur gamansögur úr íslenska tónlistarheiminum.
- 42 Allt er nú til, sviðsett sjórán! Hilmar Snorrason fer út í heim.
- 46 Vildi ekki skemma fiskinn. Úr nýutkominni bók Sigurðar Ægissonar um Gústa guðsmann.
- 50 Hvaða kirkja er þetta Haraldur? Raddir af sjónum – og harða landinu

Útgefandi: Voluspá útgáfa,

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

Ritstjóri og abyrgðarmaður: Jón Hjaltason, sími 862 6515,

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

Anglýsingastjóri: Katrín Laufey Rúnarsdóttir, sími 856 4250 / netfang: katalaufey@gmail.com

Ritnefnd: Árni Bjarnason, Hilmar Snorrason og Jón Hjaltason.

Prentvinnsla: Ásprent.

Aðstandendur Sjómanna-Blaðsins Víkings:

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

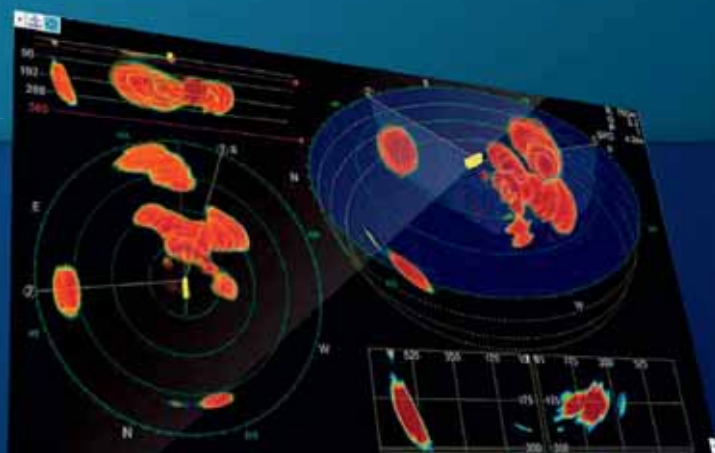
Sjómanna-Blaðið Vikingur kemur út fjórum sinnum á ári

og er dreift til allra félagsmanna ofangreindra félaga.

ISSN 1021-7231

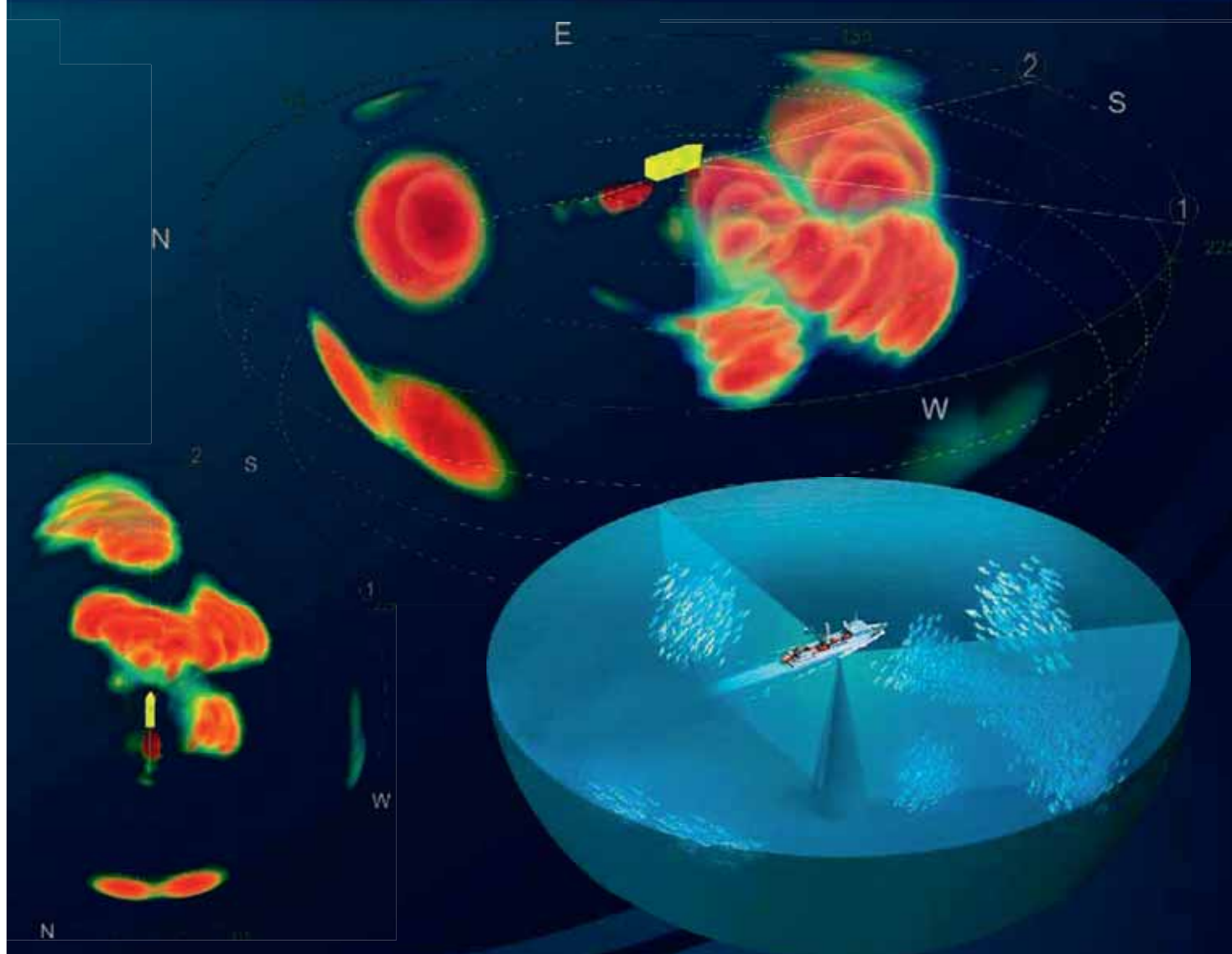
Furuno FSV-25 sónar

3D - Þrívídd í rauntíma



Í þessum sónar eru fiskitorfur skoðaðar í þrívídd og sjávarbotninn má þurrka út

Sónarinn vinnur einnig í hefðbundinni tvívídd (láréttu plani)



Brimrún

Hólmaslóð 4 – 101 Reykjavík – Sími 5 250 250 – brimrun.is

MAREIND

Grundarfirði
Sími 438 6611

Sjómannablaðið VÍKINGUR 80 ÁRA

VÍKINGUR
80 ÁRA

– stofnun tímarits

Á fyrsta þingi Farmanna- og fiskimannasambands Íslands (FFSÍ), í júní 1937, hugleiddu menn hvort sambandið ætti ef til vill að koma sér upp mál gagni. – Jú, endilega svaraði þingheimur allur en þjóðin var fátæk, kreppan mikla svarf fast að og félagið í burðarliðnum. Niðurstaðan varð því að varlega skyldi stigið til jarðar. Sett var nefnd í málið er átti að „athuga möguleika á útgáfu mál gagns fyrir sjómenn“, eins og sagði í ályktun frá þessu fyrsta þingi FFSÍ.

Samvinna við Ægi?

Nefndin, en í henni sátu Hallgrímur Jónsson vélstjóri, Guðmundur Helgi Oddsson stýrimaður og Ólafur Þórðarson skipstjóri, bar víurnar í Fiskifélag Íslands. Myndi Fiskifélagið, sem gaf út Ægi, ef til vill vilja samvinnu um útgáfu tímarits fyrir sjómenn?

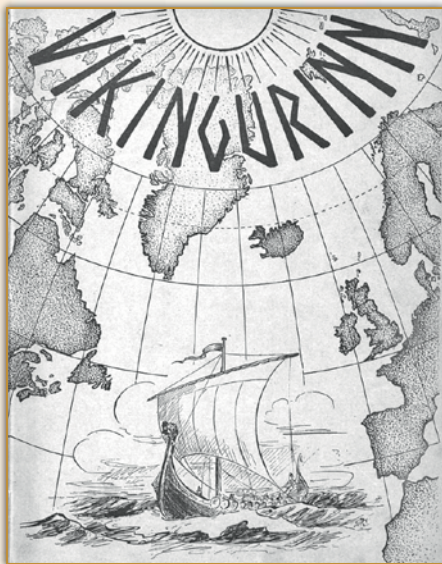
Fyrirspurnin varð upphafið að langvinnnum og stundum hatrömmum deilum á milli félaganna en um þessar mundir stóð Ægir höllum fæti sem hefur ef til vill gert Fiskifélagsmenn viðkvæmari en ella. Hugmynd þremmenninganna var að stækka Ægi um 24 síður – sem FFSÍ fengi til umráða – og sameina hann Sjómanninum sem var þá nýlega byrjaður að koma út á vegum Stýrimannafélags Íslands. Síðan áttu til dæmis skipstjórnarmenn, vélstjórar og loftskýtamenn að fá tiltekinn blaðsíðufjölda, hver hópur, undir sín mál.

Það kom reyndar líka til greina af hálfu FFSÍ að kaupa Ægi.

FFSÍ á ekki að skipta sér af útgerð

Erindið var tekið fyrir á Fiskipingi 1938. Sitt sýndist hverjum. Meiri hluti fundarmanna vildi þó viðræður við FFSÍ um sameiginlega blaðautgáfu. Stjórn Fiskifélagsins var því falið að kanna málið nánar og gera, „ef tiltæklegt þykir“, samning við FFSÍ um útgáfuna sem skyldi gilda til næsta Fiskipings.

Kristján Bergsson, forseti Fiskifélagsins, var hins vegar ekki á þeim buxunum að fara eftir þessum fyrirmælum Fiskipings. Hann, og raunar miklu fleiri Fiski-



Víkingurinn hét frá og með 2. tölublaði 1939, Sjómannablaðið Víkingur og hefur heitið svo síðan.

félagsmenn, kannski flestir, voru á varðbergi. Þeim fannst eins og grundvöllurinn væri smám saman að skriðna undan félaginu. Stofnun Farmanna- og fiskimannasambands Íslands sumarið 1937 varð síður en svo til að róa þá.

„Þó er eitt félag, sem ég tel eiga sáralítið erindi á vettvang fiskveiðimálanna. Það er svonefnt Fiskimanna- og farmannasamband“, skrifaði erindrekin í Vestfirðingafjórðungi, Kristján Jónsson frá Garðstöðum, í Ægi sumarið 1939, en Kristján var málsmetandi innan samtakanna og orð hans ekki léttvæg.

Það var pirringur í mönnum. Ómöglegt er að sjá hvort einhverjar formlegar samningaviðræður áttu sér stað um sameiginlegt blað sjómanna. Að lokum tók þremmenningunum í blaðnefndinni – Henry Hálfðánsson loftskýtamaður var nú kominn í stað Ólafs skipstjóra – að leiðast þófið. Nú var að hrökkva eða stökkva. Það stappaði óneitanlega stálinu í þremmenningana að það var sama hvar þeir báru niður, alls staðar var vel tekið í hugmyndina um útgáfu sjómannablaðs. Sambandsfélögin lofuðu að beita sér fyrir söfnun áskrifenda, sjómenn söfnuðu fé til styrktar útgáfunni, Vélstjórastjórn Íslands ákvað að leggja niður Vélstjóraritið og hið sama gerði Félag íslenskra loftskýtamanna sem hafði gefið út Firðritann.

Nýtt blað af stokkum

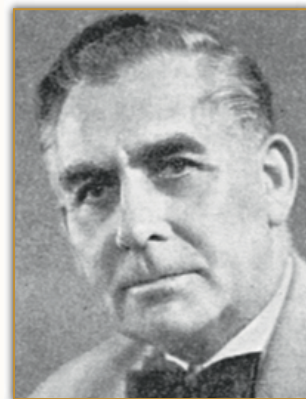
Ákvörðun hafði verið tekin. Og raunar ritstjórinn ráðinn. Þeir höfðu hist á förnunum vegi Bolvíkingarnir, Guðmundur Helgi skipstjóri og hinn hálfþritugi MA-stúdent og lögfræðinemi, Bárður J. Jakobsson, og Guðmundur án nokkurra málalenginga spurt Bárð hvort hann vildi taka að sér ritstjórn sjómannablaðs sem væri í burðarliðnum.

– Þú færð laun, lofaði Guðmundur og Bárður sem var blankur námsmaður um þessar mundir var ekki seinn á sér að játa.

„Satt að segja var ég ekki fær til þessa starfs, því ég vissi næsta fátt um sjómenn, samtök þeirra, viðfangsefni og áhugamál“, játaði Bárður síðar.

Liðu svo nokkrir mánuðir og var Bárður tekinn að örvænta um að nokkuð yrði af blaðautgáfunni. Blaðnefndin sat þó ekki auðum höndum. Huga þurfti að fjárhagslegum grundvelli útgáfunnar, finna blaðinu nafn, semja við prentsmiðju og síðast en ekki síst varð koma á fullri einingu með skipstjórnarmönnum, vélstjórum og loftskýtamönnum um hið fyrirhugaða sjómannablað – sem var ekki fyrirhafnarlaust.

Svo kvisaðist að til stæði blaðautgáfa, beinlínis til höfuðs og helst til að gera að-



Farmanna- og fiskimannasamband Íslands var stofnað sumarið 1937. Stýrr stóð um stofnun félagsins. Töldu margir að FFSÍ ætti engan tilverurétt. Fyrsti foreti FFSÍ var skipstjórinn Ásgeir Sigurðsson en Ásgeir var akafur talsmaður þess að félagið gæfi út sitt eigið sjómannablað.

Halló! Halló!

Nú, þegar sildveiditíminn er að hefjast, vil ég í snarheitum nota tækifærið, og skjóta fram þeirri beiðni til mikils meirihluta þeirra manna, sem með talstöðvar hafa að gera í sumar, að æpa ekki eins ógurlega í þessi tæki, eins og alengt hefur verið, því raunverulega heyrir ekkert betur með þeim gauragangi. Styrkur stöðvarinnar eykst ekkert við það, þótt sá, sem í hana talar, öskri af lífs og sálar kröftum. Allt öskur hlýtur óhjákvæmilega að afskræma röddina, einkum þegar hrópað er í viðkvæman hljóðnema, og gera erfiðara um að skilja það, sem sagt er.

Til þess að fá sem mest út úr talstöðinni, þurfa menn aðeins að finna út, í hvaða námunda við mikrofoninn talið nýtur sín best, og tala svo bara skýrt og rólega, án blóts og formælinga.

Loftskeytamaður.

Áskorun þessi birtist í 1. tölublaði *Víkings* árið 1939.

engu fyrirætlanir FFSÍ. Var þá sem hlýpi eldmóður í blaðnefndina. Í snarheitum var hinu nýja tímariti valið nafnið, *Víkingurinn*, Bárður sat yfir káputeiknaranum og rak á eftir en í Ísafoldarprentsmiðju var setning blaðsins hafin.

Um kvöldið og fram undir morgun kepptist ritstjórinn við að pakka *Víkingnum*; skera til pappírsarkir, líma og brjóta utan um eintökin sem átti að senda áskrifendum – og svo varð að skrifa utan á allan bunkann.

Ásgeir vildi eitt blað

Skeytin héldu áfram að ganga á milli FFSÍ og Fiskifélagsins. Orð Kristjáns Jónssonar, erindreka Fiskifélagsins fyrir vestan, um að FFSÍ ætti ekkert að skipta sér af fiskimönnum og útvegsmönnum, voru sem olía á eld. Hallgrímur Jónsson, fulltrúi í blaðnefnd FFSÍ og formaður Vélstjórafélags Íslands, skrifaði í *Sjómannablaðið* *Víking* í október 1939 og vandaði Kristjáni og Fiskifélaginu ekki kveðjurmar. „Hálffelgju- og varfærnis-pólitík“ félagsins hefur fælt menn frá því, fullyrti Hallgrímur, og hnytti við:

„Mér detta í hug harðar umræður, sem urðu einu sinni við matborðið, er ég var á togara. Héldu hásetarnir því fram, að við vélstjórnarnir værum alls ekki sjómenn, og rökstuddu það með því, að við gengjum ekki í sjómannastökkum, jafnvel ættum þá ekki til.

Svipaðar eru röksemdir erindreka og annarra, sem ekki eru nógu viðsýnir til þess að sjá, að eigi merki sjómannastéttarinnar ekki að falla í gras, þá þarf hún að hefja sig yfir hreppapólitík starfsflokkanna og starfa sameinuð að einu marki.“

Forseti Fiskifélagsins, Kristján Bergs-

son, varð líka fyrir hvössum skeytum á síðum *Víkings*. Honum var meðal annars ráðlagt „fá viðgerð á „toppstykkinu“. Ráðleggingin var að vísu birt nafnlaus en óneitanlega beinast böndin að sjálfum ritstjóra *Víkings*, Bárði Jakobssyni.

Þessi skrif, og fleiri í svipuðum dúr, birtust öll í *Víkingnum* og studdu ekki beinlínis að sameiningu tímaritanna tveggja enda var ekkert um hana rætt á Fiskipingi 1940. Oddvitar Farmanna- og fiskimannafélagsins voru þó ekki úrkula vonar.

Það vissu allir hvern hug Ásgeir Sigurðsson, skipstjóri og fyrsti forseti Farmanna- og fiskimannasambands Íslands, bar til *Víkingsins* og sameiningarmálanna.

Ég vil eitt blað sjómanna, lýsti Ásgeir yfir í nýársgrein í *Víkingnum* árið 1942: „Samhent skipshöfn leysir oft vandasöm störf af hendi. Samhent sjómannastétt gæti velt stórum björgum.“

Ög enn var skrifað um mikilvægi sameiningar blaðanna. Það vantar vekjarann í

starf Fiskifélagsins, staðhæfði Hallgrímur, formaður Vélstjórafélagsins, enda hafa stjórnvöld sniðgengið það og hreinlega vantreyst til „gagnlegra framkvæmda.“

– Þetta hefði ekki gerst ef Fiskifélagið stæði traustari fótum á landsbyggðinni en einmitt með *Víkingnum* er möguleiki að snúa þessari öfugþróun við, fullyrti Hallgrímur í árslok 1941. Hann berst nú inn á hátt á fjórða þúsund heimili og sér hver í hendi sér hver áhrif slíkt blað getur haft til að sameina og efla sjómannastéttina.

Vestfirskir sjómenn voru á sama máli og sendu Fiskipingi, sem þá stóð fyrir dyrum, eindregna áskorun um að taka þegar upp samstarf við FFSÍ um útgáfu sjómannablaðs.

Greinilegt var að Ásgeir, og kannski líka Hallgrímur, áttu von á jákvæðari afstöðu Fiskipings en áður. Kristján, forseti Fiskifélagsins, var hættur og Davíð Ólafsson kominn í hans stað. En þegar á hólminn kom reyndist Davíð ekki síður harður andstæðingur sameiningarinnar en Kristján.

Á FRÍVAKTINNI

SPURNINGAR:

1. Hvað eru margar sjómilur frá Langanesi til Horns?
2. Hvar eru sýslutakmörk Ísafjarðarsýslu og Strandasýslu?
3. Hvaða merkingu má leggja í orðið „froðusnakkur“?
4. Hvenær var Jón biskup Arason hálshöggvinnur?
5. Hvað heitir hæsta fjall á Vestfjörðum?
6. Hvað er átt við með orðinu „glas“ um borð í skipum?
7. Hvaðan eru bifreiðar með einkennisbókstafnum L?
8. Hvar er Fagurhólmfyrir?
9. Hver hefir samið bókina „Undir Helgahnjúk“?
10. Hver er fimmti stærsti kaupstaður á Íslandi?

(Svör við öllum getraunum koma í næsta blaði).

Í þingkosningu voru greidd 12784 atkvæði. Sá, sem kosningu hlaut, hafði 1732 atkvæða meiri hluta. Hve mörg atkvæði hlaut hann alls?

Jón og Sveinn höfðu tekið að sér að mála ljósersstólpa í götunni. Jón kom fyrst og byrjaði að mála. Þegar hann hafði málað 3 stólpa, kom Sveinn og sá að Jón hafði byrjað hægra megin, en átti að mála stólpana vinstra megin. Jón flutti sig yfir götuna og tók til að mála þar, en Sveinn hélt áfram, þar sem Jón hætti. Sveinn lauk svo að mála sín megin, og málaði auk þess 6 stólpa fyrir Jón.

Hvor málaði fleiri stólpa og bá hve mörgum fleiri en hinn, þegar stólparnir eru jafn margir báðum megin götunnar?

19

Sigfús og Pétur settust til þess að borða úti á viðavangi. Sigfús hafði þrjár smurðar flatkökur en Pétur fimm. Þegar þeir voru að byrja borðhaldið, bar þar að þriðja mann, sem bað þá að gefa sér að borða. Þeir sögðu það velkomið, og skiptu þessum átta kökum í þrjá jafna hluta. Þegar borðhaldinu var lokið, fékk aðkomumaðurinn þeim 80 aura og fór sína leið. Pétur tók 50 aura en lét Sigfúsi eftir 30. Sigfús vildi ekki setta sig við að þetta væri réttlát skipting og deildu þeir út af þessu, þangað til þeir urðu ásáttir um, að láta einhvern skera úr hvernig skipta skyldi peningunum. Hittu þeir svo speking nokkurn og lögðu málið á hans vald, og skar hann úr þretunni. En spurningin er, hver mikið fékk hvor af peningunum?

Nótabassi nokkur var þekktur að því, að bölvá ósköpin öll. Eitt sinn veðjaði hann um það, að hann gæti látið vera að bölvá heila viku. Einn dag, þegar verið var í bátunum, fór eitthvað í handaskolun, þegar kastað var. Karlí var sýnilega mikið niðri fyrir, en stillir sig þó lengi, en loksins getur hann ekki orða bundizt og segir: „Guð í hæsta himnaríki hjálpi ykkur, piltar! Þið skiljið hvað ég meina“.

„En hvað þetta er skritin kýr“, sagði ung og lagleg kaupstaðarstúlka, „en hvers vegna hefir hún engin horn?“

„Sjáið þér til“, sagði bóndinn. „Sumar kýr eru fæddar hornalausar, og sumar missa sín, og á sumum tegundum er ekki gert ráð fyrir neinum hornum. Það eru margar ástæður til þess að sumar kýr hafa ekki horn, en ástæðan til þess, að þessi hefir engin horn er sú, að þetta er ekki kýr, þetta er — — hestur!“

VÍKINGUR

Frivaktin var strax komin á dagskrá í 2. til 3. tölublaði *Víkings* árið 1939 sem gerir Frivaktina að elsta dagskrárliði blaðsins.

– Ég er því algjörlega mótfallinn að taka upp samstarf við Sjómannablaðið Viking, tilkynnti Davíð á Fiskipínginu 1942 og þótt aðrir þingmenn reyndu að milda svoltið þessa afstöðu stóð hún engu að síður óhöggð. Ægir skyldi ekki sameinaður Vikingnum.

En af hverju?

Sjálfsgættu spiluðu persónulegar ástæður inn í, að minnsta kosti til að byrja með á meðan Kristjánarnir tveir stóðu í eldinum. Það var erjótt á milli félaganna. Fiskifélagið átti í vök að verjast og það var ekki laust við að oddvitum þess þætti sér ógnað af FFSÍ.

Að hafa tvö félög, sem bæði glíma við fiskveiðimálin, hafði Kristján Jónsson frá

Garðstöðum skrifað, „er ekki óáþekkt og að ætla sér að hafa tvær hreppsnefndir í sama sveitarfélagi eða tvær bæjarstjórnir í sama kaupstað.“¹

Hnútukastið í Vikingnum bætti ekki úr skák, enda svo nærri vegið, bæði að Kristjáni forseta og nafna hans Jónssyni, að jaðraði við ærumeiðingar svo ekki sé dýpra í árinni tekið.

Hin málefnalegu rök hafa þó líkast til vegið þingst. Kristján frá Garðstöðum gerði góða grein fyrir þeim í októberblaði Vikings árið 1940:

„Það virðist fara vel á því, að Vikingur hafi það hlutverk að flytja skemmtilegar

1 Kristján Jónsson: „Fiskifélag Íslands og fyrirkomulag þess“, *Tíminn* 16. nóvember 1939.

og gagnlegar frásagnir af lífi og störfum sjómanna, sem Ægir hefir ekki komizt yfir nema að litlu, haldi þétt og þrúðmannlega á hagsmunamálum þeirra og sé jafnframt nokkurskonar málsvari farmanna og sérfróðra sjómanna. En að Ægir sinni einkum fiskiveiðamálunum í víðri merkingu, málefnum útvegsins, upplýsinga og skýrslugerð, styrkveitingum allskonar, og öllu því, sem hið opinbera fæst við, styrkir eða lætur framkvæma og gefi gaum hverskonar nýbreytni varðandi fiskveiðarnar. Annað verði í rauninni sjómannablað, hitt fiskveiðirit.“

Sjómannablaðið VÍKINGUR 80 ára

– ritstjórar frá upphafi –



Bárður J. Jakobsson, fyrsti ritstjóri Sjómannablaðsins Vikings.

1939 (1. tbl.) – 1940 (3. – 4.

tbl.), Bárður Jónas Jakobsson.

Bárður gerðist lögmaður, rithöfundur og afkastamikill þýðandi.

1940 (5. – 6. tbl.) – 1941

(5. tbl.), Guðmundur Helgi Oddsson.

Guðmundur var skipstjóri og stýrimaður á bátum og togurum í 27 ár, auk þess að taka ríkan þátt í félagsstarfi. Hann var meðal annars formaður Skipstjóra- og stýrimannafélagsins Öldunnar í tólf ár og einn af stofnendum Sjómannadagsins í

Reykjavík.

1941 (6. tbl.) – 1944 (11. – 12. tbl.), Halldór Jónsson loftskemtamaður. Þess má geta að Halldór var loftskemtamaður á b/v Hafsteini þegar áhöfnin á Hafsteini, í janúar 1940, bjargaði 62 Þjóðverjum af Bahia Blanca.

1945 (1. tbl.) – 1945 (6. – 7. tbl.), Gissur Ólafur Erlingsson loftskemtamaður og um skeið elstur Íslendinga en Gissur varð 104 ára.

*

Ritstjórar Vikings voru jafnframt skrifstofustjórar FFSÍ. Gissur var seinastur ritstjóri blaðsins til að gegna báðum störfum. Í ágúst 1945 (8. tbl.) tilkynnti stjórn FFSÍ að umsvif sambandsins væru orðin það mikil að ekki væri leggjandi á einn mann að annast bæði um daglegan rekstur skrifstofunnar og Sjómannablaðið Viking:

„Sá háttur hefur því verið upp tekinn nú við mánaðamótin júlí og ágúst, að starfinu hefur verið skipt. Ráðinn hefur verið sérstakur ritstjóri, sem sér um útgáfu blaðsins, efnissöfnun og efnisval með ritnefndinni, svo og annað það, er heyrt getur undir ritstjóran. Þá hefur og verið ráðinn framkvæmdastjóri, er sér um öll dagleg störf á skrifstofunni, tengslin við sambandsfélögin, fjárreiður og viðskipti til allra hliða.“

*

1945 (8. tbl.) – 1954 (6. – 7. tbl.), Gils Guðmundsson, alþingismaður og rithöfundur.

*

Sumarið 1954 var Gils Guðmundssyni vikið frá ritstjórninni. Ekki var þó einhugur um uppsógnina í stjórn FFSÍ en vilji meirihlutans hlaut að ráða.

Þegar Gils kvaddi (í 6. til 7. tbl. 1954) kvaðst hann ekki vilja ræða orsakir uppsagnarinnar en ávallt hefði farið vel á með honum og stjórn sambandsins, framkvæmdastjóra og ritnefnd og hann aldrei dregið neinn pólitískan taum.

– Ég hef kappkostað að taka ekki „flokkspólitíska afstöðu“ enda er það sannfæring mín, skrifaði Gils, „að enginn geti borið mér á brýn pólitíska hlutdrægni í sambandi við störf mín við blaðið.“

Það var engin tilviljun að Gils undirstrikaði rækilega í kveðjuorðum sínum að hann hefði aldrei notað blaðið í pólitískum tilgangi. Hann hafði sumarið á undan verið í framboði til Alþingis og náð kjöri sem fulltrúi Þjóðvarnarflokks Íslands. Og þótt stjórn FFSÍ þverskallaðist við að útskýra ástæður brottrekstrarins töldu margir næsta víst að þær væru af pólitískum toga enda hefði undirróður gegn Gils hafist um leið og hann komst á þing fyrir Þjóðvarnarflokkinn.

*

1954 (8. tbl.) – 1956 (11. – 12. tbl.), Magnús Arnór Jensson loftskemtamaður.

1957 (1. – 2. tbl.) – 1962 (6. – 7. tbl.), Halldór Jónsson (áður ritstjóri 1941 – 44).

1962 (8. tbl.) – 1978 (6. – 7. tbl.), Guðmundur Jensson loftskemtamaður.

*

Guðmundur Jensson hafði verið framkvæmdastjóri FFSÍ og jafnframt séð um afgreiðslu Vikings, innheimtu og reikningshald fyrir blaðið. Í hans tíð var tekin upp sú nýbreytni að hafa tvo ritstjóra að Vikingnum. Guðmundur og Magnús A. Jensson voru bræður.



Gils Guðmundsson. Jafnhliða því að sinna ritstjórninni safnaði Gils efni í bækurnar Báran blá sem Farmanna- og fiskimannasamband Íslands gaf út en frumkvæðið að útgáfunni átti forseti FFSÍ, Ásgeir Sigurðsson. Alls urðu bindin tvö í ritstjórn Gils en átti eftir að fjölga í fimm.

SVEEN- LEYSI OFFPREYTI

EKKI SOFNA Á VERÐINUM

Láttu ekki offreytu sigla þér í strand. Svefnskortur er algeng orsök slysa á sjó. Gætum þess að fá næga hvíld og vökum yfir öryggi okkar.



SAMGÖNGU- OG
SVEITARSTJÓRNARRÁÐUNEYTIÐ
Siglingaráð

Samgöngustofa

*
1962 (8. tbl.) – 1973 (7. – 8. tbl.), Örn Steinsson, vélstjóri og formaður Vélstjórafélags Íslands.

1973 (9. – 10. tbl.) – 1978 (5. tbl.), Jónas Guðmundsson, stýrimaður, rithöfundur og listmálari.

*
1978 (6. – 7. tbl.) – 1982 (2. – 3. tbl.), Guðbrandur Gíslason (ritstjóri að 6. – 7. tbl. 1978 með Guðmundi Jenssyni en einn ritstjóri frá og með 8. – 9. tbl. 1978).

1982 (4. tbl.) – 1982 (5. tbl.), Elísabet Þorgeirsdóttir.

1982 (6. – 7. tbl.) – 1983 (5. – 6. tbl.), Þórleifur Ólafsson.

1983 (7. tbl.) – 1984 (3. tbl.), Elísabet Þorgeirsdóttir

*
Elísabet var blaðamaður Víkinga frá og með 8. tbl. 1981 og síðan aftur eftir að Þórleifur tók við ritstjórn Víkinga og var þá fram í janúar 1983.

Þegar Víkingur fagnaði hálfra aldar afmæli í júní 1989 rifjaði Elísabet upp ritstjórnartíð sína og sagði meðal annars:

„Því er oft haldið fram að sjómenn séu ruddar sem þurfi krassandi afþreyingu. Vissulega er sjómennskan erfitt og kalsamt starf, en þarf að ýta undir það með eintómum kulda? Þegar ég réð efni Sjómannablaðsins neitaði ég að ýta undir þá klisju að sjómenn elski krassandi klámbrandara og fékk ég nokkrar kvartanir þess efnis að „Frívaktn“ hefði minnkað ansi mikið og væri í daufara lagi. Ég er enn sömu skoðunar og leiðist þess vegna að sjá hve grófir brandarar hafa skipað veglegan sess í blaðinu undanfarið. Ég held að völ sé á slíku efni alltof víða og þurfi ekki á það að bæta.“

Þessu mótmælti Þórleifur Ólafsson:

Einn er sá þáttur, sem fylgt hefur Víkingnum frá upphafi, en það er „Frívaktn“, sem mér finnst ómissandi í blaðinu. Sumir



Tvö tölublöð tekin saman í eitt.



Sæmundur Guðvinsson.

hafa sagt, að „þær bláu“, hafi verið helst til dökkar undanfarin ár, – en svo tel ég ekki vera. Þessi þáttur blaðsins er góð upplýfting fyrir sjómenn.“

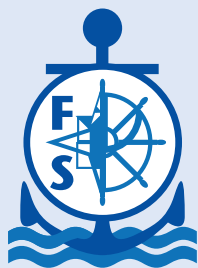
*
1984 (4. tbl.) – 1992 (11. – 12. tbl.), Sigurjón Valdimarsson.

1993 (1. tbl.) – júní 2000 (2. tbl.), Sigurjón Magnús Egilsson.

*
Frá og með ársbyrjun 1993 var tölublöðum Víkinga fækkað í fjögur á ári en höfðu verið átta árið á undan. Ávallt var þó stefnt að tólf tölublöðum árlega en það markmið náðist aldrei. Engu að síður voru á hverju ári skráð tólf tölublöð Víkinga eða þangað til í ársbyrjun 1993.

*
2000 (3. tbl.) – 2005 (1. tbl.), Sæmundur Guðvinsson blaðamaður.

2005 (2. tbl.) og til þessa dags, Jón Hjaltason sagnfræðingur.



Skipstjórnarmenn í Félaga skipstjórnarmanna

Akureyri

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

Léttar veitingar.

Félagar fjölmennið.

Stjórnin.

Reykjavík

Fundur verður haldinn að Hvammi, jarðhæð, Grand Hótel Reykjavík, mánudaginn 30. desember og hefst kl. 14.00.

Léttar veitingar.

Félagar fjölmennið.

Stjórnin.

Alhliða þjónusta í sjávarútvegi

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

Skeljungur — fyrir þá sem ferðast og framkvæma



Kallinn í brúnni

Víðir Jónsson

Nafn og hvenær fæddur og hvar?
Víðir Jónsson, 1956, í Bol-
ungarvík.

Hversu gamall varstu þegar þú byrjaðir á sjó og hve gamall varstu þegar þú fórst í Stýrimannaskólann?

16. júní 1971 var ég lögskráður fyrst á skip, þá 15 ára til að beita á útilegu norður á grálúðumiðum.

Ég var 18 ára þegar ég fór í Stýrimannaskólann.

Hvaða ár laukstu skipstjórnarprófi?
1976.

Á hvaða skipum hefur þú verið og hvert þeirra er eftirminnilegast?

Guðmundi Péturs, Hugrónu, Sólrúnu, Hafrúnu, Gísla Árna, Orra, Mánabergi, Oddeyri, Heiðrónu, Dagrúnu og Kleifaberg.

Kleifabergið er eftirminnilegast.

Eftirminnilegasti skipstjóri sem þú hefur siglt með?

Einar Hálfðánsón skipstjóri á Sólrúnu og Heiðrónu.

Hver er skemmtilegasti maður sem þú hefur verið með á sjó?

Þeir eru margir skemmtilegir, en þeir sem standa upp úr með skemmtilegheit eru æskuvinur minn Kristján Jón Guðmundsson og sögumaðurinn snjalli Sigurður Hólm Sigurðsson.

Hver er besti sjómaður sem þú hefur haft í þinni áhöfn?

Það er erfitt að dæma um það, ég hef verið með svo mörgum frábærum mönnum til sjós. En ég segi bara áhöfnin á Kleifabergi.

Hver er uppáhalds fiskurinn þinn að;

-a - borða? Ýsa.

-b - veiða?

Erfiðast að veiða ufsa, léttast að veiða þorsk. Þannig að það er þorskur.

Hvernig finnst þér best að matreiða fisk?

Steikja hann.

Hver er furðulegasti fiskurinn sem þú hefur veitt?

Ég veit það ekki.

Uppáhalds mið og af hverju?

Þau eru öll göð ef það er fiskur.

Versta veðrið sem þú hefur lent í á sjó?

Febrúar veðrið 1980 þegar rækjubátarnir fórust í Ísafjarðardjúpi og Arnarfirði.

Ég hélt að það gæti ekki orðið svona hvasst og langar ekki að upplifa það aftur.



Kallinn í brúnni, Víðir Jónsson.

Ljós: Jóhann Ólafur Halldórsson

Hefurðu upplifað ótvíræða lífshættu á sjó?

Nei.

Eftirminnileg atvik, eitt eða fleiri?

Á löngum tíma gerist ýmislegt og ég hef upplifað bæði slys og dauðsfall um borð hjá mér. Þessi atvik koma oft upp í hugann.

Hver er mesta breyting siglingatækja sem þú hefur upplifað?

AIS tækið. Það er bylting.

Hvernig finnst þér um kvótakerfið og hvernig það hefur virkað?

Kvótakerfið sem slíkt er ágætt sem veiðistjórnunartæki. En svarti bletturinn á því er hvað margir hafa fengið mikið af peningum fyrir lítið umfram aðra.

Hvernig finnst þér fiskifræðin hafa staðið sig við að meta veiðiþol stofna?

Ég geri mér ekki grein fyrir því. Mér finnst þeir oft reka sig á vegg.



Besti sjómaðurinn? Áhöfnin á Kleifabergi, svarar Viðir. Hér er Kleifabergið að veiðum í mars á þessu ári.
Ljós: Bjarni Þór Hjaltason



Á trolldekki, Steinar Erlendsson, Bergur Rúnar Björnsson og Birkir Gunnlaugsson.
Ljós: Bjarni Þór Hjaltason

Hvað áhrif telur þú að hlýnun jarðar muni hafa á fiskistofna við Ísland í framtíðinni?

Geri mér ekki grein fyrir því.

Hefur þér tekist að vekja áhuga afkomendanna á sjómennsku?

Nei, ekki myndi ég segja það, en öll

mín börn hafa farið á sjó en fóru öll í aðrar greinar.

Mundir þú mæla með sjómennsku eða skipstjórn sem starfsvettvang við ungt fólk í dag?

Já, tvímælaust. Á góðum skipum er þetta mjög góður starfsvettvangur.

Og að lokum fyrir bókaorma, áttu þér uppáhaldsbók og hvað ertu að lesa núna?

Allar barnabækurnar hennar Guðrúnar Helgadóttur finnast mér frábærar. Ég get velst um af hlátri og kiki í þær ennþá annað slagið. Ég er að lesa bók eftir Ragnar Jónasson.



Félag skipstjórnarmanna

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

Félag skipstjórnarmanna

Með fagmennsku og færni í fyrirrúmi

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

Alhliða umbúðarlausnir, salt og íbætiefni fyrir sjávarútveg og allar helstu atvinnugreinar.

Cuxhavengata 1 - 220 Hafnarfjörður
Sími: 560 4300 - Fax: 560 4309 saltkaup@saltkaup.is
www.saltkaup.is

Portúgalski skips- hundurinn „Hvutti“

Forsaga þessara frásagnar var að ég var á þessum tíma hjá Eimskip og ýmist þá sem fyrsti stýrimaður eða skipstjóri í afleysingum. Í ágúst 1986, en ég var þá í sumarfrí í Danmörku, fékk ég boð frá Eimskip um að fara til Antwerpen og taka við skipstjórn á skipi sem Eimskip hafði keypt. Það hafði verið kyrrsett fyrir um tæpu ári en hafði áður verið í eigu Hafskips sem þá var gjaldþrota. Mér var jafnframt tilkynnt að ég væri skrifaður sem eigandi skipsins og er til Antwerpen kom skrifaði ég undir móttöku skips fyrir hönd Eimskips og sel ég þetta ekki dýrara en ég keypti.

Í svelt

Er ég kom til Antwerpen voru þar þegar komnir nokkrir áhafnarmedlimir og var gist eina nótt á hóteli. Síðan var farið um borð í Ms. Skaftá, sem síðar fékk nafnið Múlafoss. Ekki var aðkoman upp á það allra besta. Ekkert drykkjarvatn og hafði vatnsleiðslan að vatnstankinum sprungið um veturinn og ýmislegt var að í vél og í eldhúsi og fleira.

Nokkur tími fór í að gera eldhús og ljósavélar klárar og ýmislegt fleira og vorum við nokkra daga á hóteli yfir nætur en um borð á daginn. Allt komst þetta í lag og við gátum farið að elda og sofa um borð eftir nokkra daga.

Utan á okkar skipi lá annað kyrrsett skip sem var frá Portúgal með um fjöggra manna áhöfn. Einhver samskipti höfðu aðrir skipsmenn á Múlafossi við áhöfn þessa skips til að byrja með og var það aðallega til að lána verkfæri og annað sem ég hafði ekki tölu á.

Einn daginn ákvað ég að gefa mig á tal við áhöfnina á portúgalska skipinu. Þegar ég var að fara um borð í það portúgalska tók ég eftir hundi sem lá á þilfarinu og var ansi ræfilslegur og leit varla á mig þegar ég kom um borð. Svo ég snéri við og sótti vænan kjötbíta um borð í Múlafoss og gaf hundinum. Þvílíkt sem hann tók við sér þegar hann fékk kjötið, hann hreinlega gleypti kjötið á nokkrum sekúndum. Ég sá að hundgreiði var glorsoltið.

Ég gaf mig á tal við áhöfnina og spurði hvort hundurinn hefði ekkert fengið að borða í einhverja daga? Þeir sögðu að þeir sjálfir hefðu ekki borðað mat í nokkra daga nema óætt snarl og vatn og allur matarforði væri uppurinn. Þeir hefðu látið útgerðarmanninn vita en hann hefði ekki látið sjá sig ennþá. Eins sögðu þeir að skipið hefði verið kyrrsett fyrir þó nokkrum mánuðum út af skipstjóranum sem hefði verið fullur er þeir komu til Antwerpen. Hann hefði skemmt og laskað brú þegar þeir sigldu í höfn í Antwerpen og væri hann nú í fangelsi og óvíst hvenær hann losnaði þaðan. Það var út af skipstjóranum sem skipið hafði verið kyrrsett.

Ég bauð áhöfn portúgalska skipsins að snæða með okkur eina máltíð á dag á meðan málin leystust með „kostinn“ og sambandið við útgerðarmanninn. Þetta var um tíu leytið um morguninn og klukkan 12:00 á hádegi voru þeir allir mættir um borð hjá okkur til að snæða með okkur hádegisverð, kaffi og meðlæti og nesti yfir daginn. En það mætti einn gestur að



Í matsal í Ms. Múlafossi. Talið frá vinstri; Ásgeir Sumarliðason, 1. vélstjóri, Halldór Ágústsson yfirvélstjóri, Guðmundur, sögumaður og skipstjóri, og Hafsteinn Böðvarsson matsveinn.



Ms. Múlafoss (áður Skaftá).



Í brúnni á Ms. Múlafossi.

Óskum landsmönnum
öllum gleðilegra jóla og
farsældar á komandi ári

Starfsfólk Ísfells



ÍSFELL

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

auki í matsalinn hjá okkur óboðinn en velkominn. Það var skipshundurinn úr portúgalska skipinu. Sem hæstráðandi um borð tók ég að mér að gefa „Hvutta“ en þetta nafn gaf ég honum við fyrstu kynni okkar og útbjó fyrir hann matarskál með vænu kjöti og vatnsskál að auki.

Las yfir honum á íslensku

Ekki kunni ég portúgölsku svo ég talaði við Hvutta á íslensku og hann var fljótur að skilja bendingar mínar og augnaráð. Svo hófst fyrsti dagurinn en ekkert fararsnið var að sjá á Hvutta. Ég gekk með honum að hans skipi en hann þóttist ekkert skilja er ég benti honum að fara um borð. Svo ég lét þar við sitja og gekk að vinnu minni um borð í Múlafossi. Hann elti mig hvert sem ég fór fyrstu dagana og þegar að fyrsta kveldi kom lagðist hann inn í herbergi mitt og lét fara vel um sig. Þegar ég fór upp í rúm að sofa stökk hann upp í rúmið mitt og hjúfraði sig upp við mig. En þá las ég yfir honum á íslensku og vísaði honum út á gang en lét hann fá smá mottu til að sofa á fyrir utan herbergið. Þarna svaf hann allar nætur nema þegar hann var látinn vakta landgang skipsins og kem ég að því síðar. Ég sá um að gefa Hvutta mat og þá aðallega kjöt og bein og vatn eftir þörfum. Hann fór að braggast fljótlega og ég keypti veglega hundaól og beisli og við Hvutti fórum daglega í göngutúr milli kl. 17:00-18:00 eftir vinnu.



„Hvutti“ sofandi fyrir framan dyrnar á skipstjóraíbúðinni.

Í mínum fyrsta göngutúr með Hvutta lenti ég í erfiðleikum með hundinn. Það voru fleiri en ég að víðra hunda sína þarna í Antwerpen og varð ég í flestum tilfellum að setja hundaólina fasta í staur eða grindverk er ég mætti fólki með hunda í göngutúrum. Sennilega hafði Hvutti aldrei fyrr fengið að fara í land á sinni skipshunda ævi. Hann var því alls endis óvanur að umgangast aðra hunda og nú vildi hann sýna að hann væri sá sem réði og beraði skoltinn og var til alls líklegur er hann mætti öðrum hundum. Mér var því nauðsynlegt að setja allt fast og biða meðan hundar og eigendur þeirra fóru fram hjá.

Ekki gat ég stoppað Hvutta því hann hreinlega dró mig ef svo bar undir og því varð ég að setja einhvers staðar fast. Í þessum tilfellum var ekkert við hann ráðið og sama hvernig ég talaði við Hvutta og brýndi röddina.

Er frá leið á tímann um borð með Hvutta gátum við notað hann á landgangsvakt yfir nóttina. Vaktin fór þannig fram að hann heyrði alltaf frá svefnstað sínum þegar einhver kom upp landganginn og ef það voru skipsmenn sem hann þekkti af öðru hvoru skipanna tveggja er lágu þarna saman gerði hann ekkert. Hins vegar ef ókunnugur kom upp landganginn fór hann að efsta palli að landgangi og urraði og galti og beraði tennurnar og var til alls líklegur. Ef þetta voru einhverjir sem



„Hvutti“ á vaktinni



„Hvutti“ að slappa af á vaktinni.

ekkert erindi áttu um borð þá snéru þeir snarlega við og létu sig hverfa. Hann vaktaði líka yfir daginn og ef einhverja bar að sem aldrei fyrr höfðu komið um borð stóð Hvutti fyrir þeim og gaf ekki samþykki sitt fyrr en ég, eða annar kunnugur, hafði leitt gestina að Hvutta sem lyktaði af höndum þeirra. Eftir það gátu viðkomandi komið aftur án þess að Hvutti skipti sér nokkuð af þeim meir.

Eins og klipptur út úr tískublaði

Etir tvo til þrjá daga með portúgölsku áhöfnina í mat var ég orðin svolítið óþreyjufullur út af útgerðarmanninum þeirra enda ótækt að láta áhöfnina vera matarlaus svo dögum skipti. Ég kallaði þá því inn til mín í skipstjóraíbúðina að afloknum hádegisverði og spurði hvar ég gæti náð í útgerðarmanninn. Það var fátt um svör annað hvort vissu þeir ekkert um hvar hann héldi sig eða þeir vildu ekki gefa mér neitt upp um íverustað hans.

Ég spurði þá um hagi þeirra og svör þeirra voru að þeir væru bláfátækir og þetta væri eina starfið sem þeir hefðu. Þeir voru hræddir um að allar aðgerðir sem ég hafði í huga gagnvart útgerðarmanninum myndu kosta þá starfið. Eftir um það bil tvo tíma eftir fundinn með portúgölsku skipshöfninni var hvítum Mercedes-Benz lagt við landgang Ms. Múlafoss og út steig maður klæddur eins og klipptur út úr tískublaði.

Hvutti var á landgangs vakt og hreyfði „hvorki legg né lið“ við þessum manni. Ég var staddur ekki langt frá landganginum og sá aðfarir Hvutta og það var auðséð að Hvutti kannaðist við „kauða.“ Ég tók mér því stöðu við hliðina á Hvutta og þegar maðurinn var kominn um borð í Múlafoss spurði ég hann um erindi hans um borð. Hann sagðist vera eigandi portúgalska skipsins og væri að líta á sínar eignir. Ég sagðist vera skipstjóri þessa skips sem hann væri nú um borð í og auk þess hefði áhöfn hans verið í fæði hjá okkur í nokkra daga því að allur matur þeirra hefði verið uppurinn fyrir þó nokkru og ég liti þetta ástand þeirra mjög alvarlegum augum. Hann jánknaði og gerði svo sig líklegan til að halda áfram för sinni um borð í sitt

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 færðbönd 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

skip. Ég stoppaði kauða af og sagði honum að fara og ná í „kost“ fyrir áhöfnina, það væri honum fyrir bestu annars væri komin alvarleg staða fyrir hann. Ég sagðist myndi fara lengra með þetta mál og jafnvel mundi ég hafa samband við dagblöðin og yfirvöld í Antwerpen. Maðurinn hlýddi eins og hundur og flýtti sér upp í hvíta Mercedes-Benz-inn og eftir um tvo tíma kom hann með fullt af matvælum fyrir áhöfn sína. Ekki vildi Hvutti flytja sig um borð í sitt skip þótt þar væri loksins matarbita að fá. Kannski fannst honum öruggari vistin hjá mér.

Hvutti gengur af göflunum

Einn daginn gerði lögreglan í Antwerpen boð eftir mér niður við landgang og spurði hvort skipshundur tilheyrði þessu skipi og gaf mér góða lýsingu á Hvutta. Ég gerði mér strax grein fyrir að Hvutti væri horfinn og að eitthvað hafði komið fyrir hann. Þeir sögðu að Hvutti væri um borð í einni lektunni (fljótabátur, húsbátur) er lá fyrir aftan okkur og væri þar rammlega tjóðraður með stálkleðju við borðstokk lektunnar.

Ég var beðinn að koma og ná í hundinn, því að engin réði við hann. Lögreglan sagði að ef þetta kæmi fyrir aftur að hundurinn færi um borð í önnur skip þá yrði að aflífa hann og það á staðnum. Ég yrði að sjá um allan kostnað og yrði jafnvel kærður með miklum tilkostnaði. Ég fór með lögreglunni um borð í viðkomandi lektu sem lá utarlega í flota tíu eða tólf slíkra báta. Þar fann ég Hvutta tryggilega tjóðraðan. Svo að eitthvað hefur gengið á þarna um borð í lektunum. Ég tók með mér hundaólina og hundanamma sem ég hafði keypt og var við öllu búinn að takast á við Hvutta. Þegar ég kom um borð í viðkomandi lektu þar sem Hvutti var bundinn og hann sá mig varð hann fljótt hinn rólegasti og fagnaði mér ákaflega. Ég gaf honum nammi og setti á hann ólina og gaf svo mig á tal við áhöfn lektunnar.

Þeir sögðu að mikið hefði gengið á er Hvutti gerði viðreist um lekturnar. Þar voru fyrir skipshundar, ýmist rakkar eða tík-ur, og fljótlega hefði allt farið í bál og brand og því ekki verið um annað að ræða en að fanga Hvutta og kalla til lögreglu. Ég lofaði að gæta Hvutta betur og meina honum alla landgöngu nema í minni fylgd. Við Hvutti yfirgáfum svo lekturnar og lögregluna og fórum um borð í okkar skip.

Svo hófst kennslustund. Ég byrjaði á að binda Hvutta all



Ms Fjallfoss (númer IV). Myndin tekin í Noregi þar sem verið er að lesta tómar sildartunnur, trétunnur. Sennilega með síðustu trétunnuförum til Íslands.

rammlega við landganginn á Múlafossi og útlistaði fyrir honum á Íslensku að hann mætti ekki yfirgefa skipið nema í minni fylgd. Síðan leysti ég Hvutta og sagði honum að vera kyrr við landganginn og síðan fór ég niður landganginn og niður á bryggju og beið þarna í kannski fimm mínútur og gaf síðan Hvutta bendingu um að hann mætti koma niður til mín. Þetta endurtók ég marg oft en var alltaf með ólina tilbúna.

Jæja, einn daginn er við Hvutti vorum í göngutúr ákvað ég að bregða okkur inn á björstofu og fá mér einn bjór í hita dagsins. Til að byrja með gekk allt að óskum. Við fengum borð og bjór. Eftir einn til tvo sopa byrjuðu lætin í Hvutta. Allir sem nálgudust borðið eða áttu leið fram hjá urðu skelfilega hræddir er Hvutti beraði vígalegar tennurnar og gerði sig líklegan til að ráðast á viðkomandi. Ég ríghélt í Hvutta er menn nálgudust borðið og átti fullt í fangi með að halda honum. Þetta endaði með að björstofueigandinn kom og vísaði okkur Hvutta út af „kránni“ og áréttaði við mig að svona villidýr væri ekki velkomið á björstofu. Sennilega var Hvutti að verja húsbónda sinn þegar „bjórdrukkarnir menn“ nálgudust borðið okkar, hver veit.

Eftir um mánaðartíma í Antwerpen komu þau skilaboð frá Eimskip til mín að þeir væru búnir að fá kauptilboð í Múlafoss og hefðu tekið því.

Ég átti að taka flug heim eftir tvo daga og taka við skipstjórn á Ms Fjallfossi (númer IV) er lá í Reykjavík. Ég gat nú ekkert sagt við þessu og undirbjó för mína til Íslands. Þá var komið að því að kveðja skipsfélaga og skipshund. Hið fyrra var auðvelt, enda var ég búinn að vera með þeim til fjölda ára og gerði ráð fyrir að sigla með þeim aftur. Þá var komið að því að kveðja Hvutta. Ég var búinn að tala við Portúgalana og segja þeim frá mínum högum og biðja þá að taka við Hvutta aftur og vera góðir við hann. Þeir lofuðu öllu fögru enda ættu þeir mér mikið að þakka. Ég hefði gefið þeim mat í nokkra daga og séð til þess að skipseigandinn útvegaði þeim myndarlegan matarforða. Ég tók Hvutta tali í skipstjóraibúðinni og útlistaði fyrir honum á íslensku að ég væri á förum. Tók ég hundaólina, setti á Hvutta og síðan gengum við um borð í portúgalska skipið og þar var Hvutti kvaddur.

Ég er uppallinn við allskonar dýr, ketti, hunda, kindur, kýr, hæsni og geitur og vandist því snemma að fyrr eða síðar kæmi að kveðjustund. Oftast rann sú stund upp þegar dýrunum var lógað. En þetta var annað með Hvutta. Minningin um hann er greipt í huga mér.

Lokið við í sumarbústað þann 26. október 2019.



Lektuhópurinn sem „Hvutti“ gerði áhlaup á.

Ker Umbúðamiðlunar eru eingöngu ætluð undir matvæli.

 **Umbúðamiðlun ehf.**
Sími: 5556677





Öflugur hreinsibúnaður



Háprýstistöðvar



Ryksugur



Gufudælur



Sópar



Háprýstidælur



RAFVER

KÄRCHER SÖLUMENN

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



VÉLAR EHF



Við látum dæluna ganga



- Dælur
- Dæluviðgerðir
- Áspétti
- Rafmótorar
- Vélavarahlutir



Viðgerðir • Tæringarvarnir
Keramikhúðun

Fyrir



Eftir



Fyrstu togararnir í eigu Íslendinga



Otur RE-245.

– 49 –

Fertugasti- og níundi togarinn í eigu Íslendinga, **Otur RE-245**, skráður hér á landi 16. júní 1924, smíðaður í Lehe í Þýskalandi árið 1921 fyrir h/f Otur í Reykjavík. Lengd 42,92 m., breidd 7,50 m., dýpt 3,56 m., 316 brl., knúinn 600 hö. gufuvél.

Í maí árið 1938 er Útvegsbanki Íslands eigandi togarans. Seldur 30. desember árið 1938 Hrafnafloka h/f í Hafnarfirði, nefndur Óli Garða GK-190. Ónýtur og rifinn hér á landi árið 1955. Hluti af flaki togarans er enn í dag sýnilegt í Fossvoginum og hægt er að komast að því þurrum fótum á fjöru.

– 50 –

Fimmtugasti togarinn í eigu Íslendinga, **Belgaum RE-161**, var skráður hér á landi 18. júní 1924, smíðaður hjá Cochrane & Sons Ltd í Selby, Englandi 1916. Eigandi h.f. Belgum Reykjavík.



Belgaum RE-161.



Trollið á síðunni, forhleri kominn í gálga.

– 51 –

Fimmtugasti- og fyrsti togarinn í eigu Íslendinga, **Baldur RE-244**, skráður hér á landi 23. júní 1924, var smíðaður hjá Schiffsbau Gesellschafts Unterweser í Lehe (Bremerhaven) í Þýskalandi árið 192. Lengd 42,92 m., breidd 7,41 m., dýpt 3,57 m., brl. 314,65, knúinn 600 hö. gufuvél.



Baldur RE-244.

Haustið 1921 eignaðist hf Hængur í Reykjavík skipið. Skipstjóri, Þorgrímur Sigurðsson. Kom til heimahafnar, Reykjavíkur 18. október 1921. Verulegt áfengismagn fannst í skipinu við komuna sem var gert upptækt og sent til Kaupmannahafnar.

Gísli Jónsson (Bildudals-Gísli) eignaðist útgerðarfélagið Hæng í desember 1941 ásamt Fiskveiðahlutafélaginu Njáli á Bildudal sem gerði skipið, frá þeim tíma, út frá Bildudal, sem hélt nafninu en fékk einkennisstafina BA-290. Seldur



UMBÚÐIR & PÖKKUN ERU OKKAR FAG



FERSKFISKKASSAR SEM ERU 100% ENDURVINNANLEGIR

CoolSeal kassinn er umhverfisvænn og því
góður valkostur í stað frauðplastkassa



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

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



í brotajárn til Belgíu og tekinn af skrá 20. febrúar 1952.

Þetta er annar togarinn í eigu Íslendinga sem ber nafnið Baldur RE, sá fyrri sem fjallað var um 1. tbl. Víkingans 2019 bar skráningarstafina RE-146.

– 52 –

Fimmtugasti- og annar togarinn í eigu Íslendinga, Egill Skallagrímsson RE-165, var skráður hér á landi 23. júní 1924, smíðaður hjá Cochrane & Sons Ltd í Selby á Englandi árið 1916 fyrir hf. Kveldúlf, Reykjavík. Lengd 41,4 m., breidd 7,10 m., dýpt 3,23 m., brl. 307,66, knúinn 600 hö. gufuvél.

Þegar smíðinni lauk var skipið tekið í þjónustu breska sjóhersins, notað sem tundurduflaslaðari og bar nafnið Iceland. Kom ekki til landsins fyrr en á árinu 1919. Skipstjóri, Guðmundur Jónsson.

Á árinu 1920 voru sett loftskreytatæki um borð Egil, fyrstan íslenskra togara. Egill var einn af þeim togurum sem lentu í Halaveðrinu mikla og varð einna

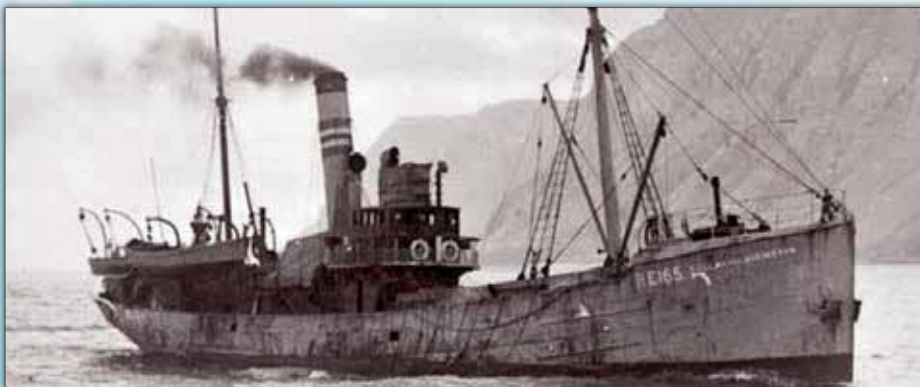


Þórólfur RE-134.

harðast úti, litlu mátti muna að enginn yrði til frásagnar þar um borð. Snæbjörn Stefánsson var þá skipstjóri. Seldur 26 maí 1944, Fiskveiðahlutafélaginu Drangey í Reykjavík, nefndur Drangey RE-166. Seldur 28 febrúar 1945, Engey hf í Reykjavík. Seldur til Svíþjóðar og tekinn af íslenskri skipaskrá 20 maí árið 1948.

– 53 –

Fimmtugasti og þriðji togarinn í eigu Íslendinga, Þórólfur RE-134, skráður hér á landi 24. júní 1924, smíðaður hjá Cochrane & Sons Ltd í Selby, Englandi



Egill Skallagrímsson RE-165.

Missti báða bátana, og bátadekkið brotnaði

Togarin Þórólfur, eign Kveldúlf h.f. varð fyrir áfalli í grennd við Vestmannaeyjar í ofsaveðrinu á föstudagskvöldið. Reið ólag yfir skipið og missti það báða bátana og bátadekkið brotnaði. Skipið lagðast á hliðina við áfallið og urðu skipverjar að moka til í því frá því klukkan 11 um morguninn og þar til kl. 7 morguninn eftir, til þess að rétta það að fullu við. Engan mann sakaði. Skipið kom á Reykjavíkurbíðni síðdegis í gær.

Alþýðublaðið, 19. desember 1948.

1920 fyrir hlutafélagið Kveldúlf í Reykjavík. Lengd 44,32 m., breidd 7,41 m., dýpt 3,51 m., brl. 403, knúinn 800 hö. gufuvél. Skipstjóri, Guðmundur Guðmundsson.

Maðurinn í lestinni

Hann heitir Ægir og er Oddgeirsson Jóhannssonar skipstjóra sem lengi var með Hákon ÞH eða allt til þess er Oddgeir andaðist í apríl 2005. Myndina sem fylgir tók Ægir í afturlestinni á Hákonni hinum nýrri.

– Þetta var þegar ég var að klára hringinn, segir Ægir. Búinn að stafla 384 kössum, en hver þeirra var 24 kíló að þyngd.

– Þuð, nei ekki svo. Kassarnir koma til okkar á færibandi sem er á rafmagnsmótor til hæðarstillingar. Það er helst þarna í afturlestinni sem verður svolítið erfitt en þá þurfum við að teygja okkur upp með kassana og mig vantar nokkra sentimetra til að geta talist hávaxinn. En það kemur á móti að við lægri mennirnir þurfum minna að beygja okkur niður á bandið.

– Myndin? Jú, ég tók hana sjálfur á símann. Er með tónlist í eyrunum sem ég sæki í gegnum símann. Þarna er ég búinn að vera klukkutíma í lestinni við að stafla, búinn með einn hring, sem tekur svona klukkustund eða riflega það.

Ægir er orðinn gamall í hettunni. Hann byrjaði sjómennskuna 1988 á gamla Hákonni, fór síðan yfir á nýja Hákon þar sem hann hefur verið síðan.

– Já, það er satt, ég er ekki mikið fyrir að skipta um pláss. En til hvers líka að flækjast á milli skipa þegar manni líkar vel það sem maður hefur, segir Ægir að lokum.



Sérhönnuð sjómannamappa

Atvinnuskírteini og önnur gögn á vísun stað



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

Sjómannamappan fæst einnig
sem taska með rennilás

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



Sjálfsvirðing og sjálfstraust eflist með vinnu við vel metið handverk.

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

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

Talið ónýtt og tekið af skrá 16. febrúar 1955. Selt í brotajárn til Danmerkur, rífið í Odense (Óðinsvé) sama ár. Þórólfur og systurskipið, Skallagrímur, voru mikil afla og happaskip og einnig afburða góð sjóskip.



Skallagrímur RE-145.

– 54 –

Fimmtugasti- og fjórði togarinn í eigu Íslendinga, Skallagrímur RE-145. skráður hér á landi 25. júní 1924, smíðaður hjá Cochrane & Sons Ltd í Selby á Englandi fyrir h/f Kveldúlf í Reykjavík árið 1920. Lengd 44,32 m., breidd 7,44 m., dýpt 3,51 m., brl. 403,01, knúinn 800 hö. gufuvél. Skipstjóri, Guðmundur Jónsson.

Togarinn var alla tíð í eigu Kveldúlfs, mikið afla og happaskip. Skip og áhöfn bjargaði hinn 16. júní árið 1940 alls 347 skipbrotsmönnum af breska stórskipinu H.M.S. Andaniu, sem þýskur kaþbátur hafði sökkt 85 sjómílum suður af Ingólfshöfða. Er þetta eitt mesta björgunara-frek sem íslenskt fiskiskip hefur komið að fyrr eða síðar. Seldur í brotajárn árið 1955.

Þetta er annar togarinn sem ber þetta nafn, hinum fyrri voru gerð skil í 3. tbl. Víkingans 2018.

Botnvörpungur- inn Kári Sölmundarson RE 153

Nýr botnvörpungur kom hingað í gærmorgun. Heitir sá Kári Sölmundarson og er eign hlutafélagsins „Kára“ í Reykjavík. Framkvæmdastjóri þess er Þorsteinn Jónsson. Skipið er hið vandaðasta. Skipstjóri er Aðalsteinn Pálsson.

Morgunblaðið, 11. ágúst 1920.

– 55 –

Fimmtugasti- og fimmti togarinn í eigu Íslendinga, Snorri goði RE-141, var skráður hér á landi 16. ágúst 1924, smíðaður hjá Kaldnes Mekanika Verksted í

Kári Sölmundarson í kolaflutningum til Grænlands

Mr. Crumrine hefir leigt botnvörpunginn Kára Sölmundarson til þess að fara norður undir Angmagsalik á Grænlandi, þar sem Grænlandsfarið Gertrud Rask er enn í ísnum og er nú kolalaust. Fer Kári með 150 tonn kola. Horfur eru nú sagðar heldur betri á því, að Gertrud Rask komist inn til Angmagsalik.

Morgunblaðið, 12. ágúst 1924.



Snorri goði RE-141.

Tönsberg Noregi, árið 1921 fyrir Det Norske Damptrawlselskab A/S í Álasundi Noregi, nefndur Aalesund. Kveldúlfur h/f Reykjavík keypti skipið 23. nóvember 1925 og nefndi Snorra goða RE-141. Lengd 43,10 m., breidd 7,44 m., dýpt 3,17 m., brl. 372,73, knúinn 650 hö. gufuvél. Skipstjóri, Sigurður Jónsson.

Fiskveiðahlutafélagið Viðey í Reykjavík keypti skipið 21. júní 1944 og nefndi Viðey RE-13. Selt 7. október 1947, Búðanesi h/f Stykkishólmi og fékk þá

nafnið Búðanes SH-1. Enn selt 1. apríl 1952, Vélum og skipum h/f Reykjavík. Seldur til niðurrífs og tekinn af skrá 12. maí 1952. Þetta er annar togarinn sem ber þetta nafn og skráningarstafi, hinum fyrri voru gerð skil í 3. tbl. Víkingans 2018.

– 56 –

Fimmtugasti- og sjötti togarinn í eigu Íslendinga, Kári Sölmundarson RE-153, var skráður hér á landi 4. apríl 1924 smíðaður hjá Cook Welton & Gemmell



Kári Sölmundarson RE-153 í höfn á Patreksfirði.



KONGSBERG



K-Chief 600 víðvörðunarkerfi

SIMRAD



Hytera



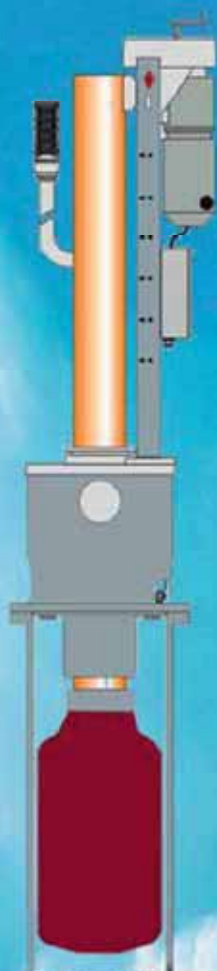
Zodiac
Seacom 200



Hytera MD 785

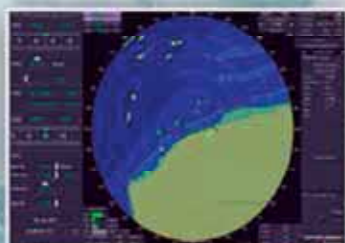
NORTHROP GRUMMAN

Sperry Marine



Simrad
Lågþiðni sönar

JRC



VisionMaster FT ratsjá



JRC JLN-652 Straummælir



Navigat 100 gyrókompás



JRC JMR-6400 Ratsjá

Askalind 2
201 Kópavogur

Simberg

Sími: 414-4414

www.simberg.is
simberg@simberg.is

Ltd í Beverley á Englandi árið 1920 fyrir Fiskveiðahlutafélagið Kára í Reykjavík. Lengd 41,45 m., breidd 7,44 m., dýpt 3,44 m., brl. 343,91, knúinn 600 hö. gufuvél. Skipstjóri, Gunnlaugur Illuga-son.

Á árinu 1924 flytur Kárafélagið aðstöðu sína úr Reykjavík, út í Viðey við það fær skipið skráningarstafina GK-153. Útveggsbanki Íslands er eigandi togarans frá árinu 1931 eftir að Kárafélagið í Viðey fór í þrot. Á árinu 1933 kaupir hf All-

iance í Reykjavík skipið og nefndi Kára RE-111. Fiskvinnufélag A/S í Klaksvík Færeyjum keypti skipið í ágúst árið 1946 og nefndi og nefndi Barmur KG-363. Fór í brotajárn til Odense í Danmörku árið 1955.

„Bylting í sjónmáli“

- segir Hjörtur Erlendsson forstjóri Hampiðjunnar

Menn hafa ýmsar skoðanir á kvótakerfinu en um eitt eru þó allir á einu máli. Nefnilega hinn stóra galla kerfisins sem er að fiskurinn við Íslandsstrendur veit ekki að hann skal veiðast í ákveðnu magni yfir árið. Nú mun brátt verða á þessu breyting.

Ég veit, þetta hljómar eins og einhver firra eða kannski kaldhæðni. Aulabrandari ef til vill eða hrein og klár heimská. Enda er þetta ekki alveg sannleikanum samkvæmt. Fiskurinn á ekki eftir að læra neitt um aflamark Íslendinga en tæknin á hins vegar eftir að gera sjómönnum kleift að velja úr fiska er rata í trollið, sleppa sumum en fanga aðra. Ótrúlegt!

– Já, en satt, staðhæfir Hjörtur Erlendsson, forstjóri Hampiðjunnar. Innan fárra ára munu skipstjórar standa í því að flokka lifandi afla. Þeir munu fylgjast með því á skjáum hvaða fiskar koma í trollið, tegund þeirra, stærð og ásigkomulagi. Vilji útgerðin í það sinnið bara þorsk þá mun öðrum villuráfandi tegundum sleppt úr trollinu, líka undir- málsfiskum og golþorskum sem eru mun duglegri að hrygna en smærri fiskurinn.



Hjörtur kynnir Dynlce.

Í mínum eyrum hljómar þetta eins og vísindaskáldskapur sem allir sjómenn hafa að vísu látið sig dreyma um en enginn talið mögulegt að yrði nokkru sinni að veruleika. Fyrr en núna. Eða fer forstjórinn kannski með ýkjur?

– Nei, alls ekki, svarar Hjörtur og brosir góðlátlega að furðusvipnum á viðmælanda sínum sem á erfitt með að dylja efasemdir sínar. Gerir þó sitt besta.

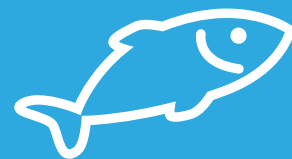
– Sjáðu til, útskýrir Hjörtur. Höfuðlínukaplarinnir sem við notum í dag og flytja ratsjármyndir í brúna eru úr kopar og hafa mjög takmarkaða flutningsgetu. Við ætlum að skipta út þessum koparþráðum og setja í staðinn ljósleiðarakapal, Dynlce Optical Data. Við þessa breytingu - eða öllu heldur byltingu - verður gagnaflutningsgetan nánast ótakmörkuð. Við blökkum auga og einn ljósleiðari getur flutt bíómynd á 1,6 sekúndu, svo ég nefni nærtækt dæmi. Og við verðum með þrjá ljósleiðara í kaplinum svo þú getur rétt ímyndað þér flutningsgetuna.

En er þetta ótrúlega snilldartæki komið í skipin?

– Nei, ekki enn svarar Hjörtur. Þú verður að gæta að því að hér ræðir um mikla þróunarvinnu. Sjálfur ljósleiðarinn er ekki annað en glerþráður, grennri en fínasta mannhár. Já, það er rétt hjá þér, hann er afskaplega viðkvæmur en okkur hefur tekist að koma honum þannig fyrir í kaplinum að hann þolir mikið álag, bæði högg og beygjur. Það hefur því kostað okkur mikinn tíma og fjármagn hjá Hampiðjunni að þróa kapal til að leggja í þennan viðkvæma þráð sem ljósleiðarinn er. Tækniþróunarsjóður Rannís hefur lagt okkur lið og við erum í nánú samstarfi við Síldarvinnsluna og Simrad um prófun á fyrsta ljósleiðarakaplinum. Fyrsti ljósleiðarakapallinn var prufaður um borð í Beiti NK en í fyrstu prófun kom ýmislegt í ljós sem þurfti að betrubæta í tækjabúnaðinum í kring um Dynlce Optical Data kapalinn. Nýr kapall bíður nú þess að vera settur á kapalvinduna og Naust Marine hefur bæst í hóp þeirra fyrirtækja sem vinna að þessu verkefni með því að leggja til tölvustýrða röðun á kaplinum á tromluna. Hún ætti að vera tilbúin til notkunar eftir nokkrar vikur. Beitir er vel útbúinn í slíkar tilraunir því það eru tvær kapalvindur um borð og skipstjórnarnir Sturla Þórðarsson og Tómas Kárasen eru mjög áhugasamir og styðja þetta mikilvæga brautryðjendaverkefni með ráðum og dáð. Og það er sannfær- ing mín, segir Hjörtur Erlendsson að lokum, að þessi nýi ljósleiðarakapall eigi í framtíðinni eftir að nýtast með jafnvel enn fjölbreytilegri hætti en við sjáum fyrir okkur í dag. Og eru þó væntingar okkar til Dynlce Optical Data miklar, svo ekki sé dýpra í árinni tekið.



Hjörtur og Jón Atli Magnússon vörubróunarstjóri með kapalinn góða.



WiseFish
sjávarútvegslausrir

Fullbúin sjávarútvegslausrir í áskrift Microsoft Dynamics BC

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

WiseFish er sérsniðin hugbúnaðarlausn sem er hönnuð til að sinna þörfum sjávarútvegs-fyrirtækja. Hugbúnaðurinn býr yfir fjölbreyttum eiginleikum og tekur tillit til allra hluta virðiskeeðju sjávarfangsins, allt frá veiðum og framleiðslu til sölu og dreifingar.

Sérfræðingar WiseFish eru ávallt tilbúnir að miðla af víðtækri þekkingu og reynslu af þjónustu og hugbúnaðarþróun fyrir sjávarútvegin.

„Lykillinn að góðum árangri er hugbúnaður sem gefur okkur lykilupplýsingar í rauntíma. Við notum WiseFish og WiseAnalyzer, sem tryggir að staða, árangur og framlegð er alltaf ljós í lok dags.“



Guðmundur Smári Guðmundsson,
G.RUN Grundarfröi

Lausrir Wise spanna alla virðiskeeðju sjávarútvegsins frá veiðum til sölu og dreifingar.

Harðbakur EA-3

Gamli Harðbakur Útgerðarfélags Akureyringa kom nýr til landsins í árið 1950. Hinn kunni togaraskipstjóri Sæmundur Auðunsson stýrði skipinu. Seinna tók Vilhelm Þorsteins-son við skipstjórninni og hafði hana með höndum í tæpan áratug eða þangað til hann varð forstjóri ÚA í ársbyrjun 1965.

Nú er kominn nýr Harðbakur til Akureyrar, eign Útgerðarfélags Akureyringa, og vill svo skemmtilega til að Kristján, sonur Vilhelms heitins, og bróðursonur, Þorsteinn Már Baldvinsson, eru í forsvari fyrir skipakaupunum.

Hinn nýi Harðbakur er 28,9 metrar að lengd, breidd 12 metrar og eru káetur fyrir þrettán manns í áhöfn. Skipið er smíðað í Noregi, skipstjóri er Hjörtur Valsson og yfirvélstjóri Friðrik Karlsson.

„Mjög gott skip,“ segir Hjörtur skipstjóri sem náði í Harðbak til Noregs. „Það var aðeins kaldri fyrsta daginn, vindur komst í 14 metra á sekúndu og stóð á stjórnbórðshornið að aftan en gerði okkur lítið. Annars var blíða alla siglinguna og ég sá yfir 10 mílna hraða sem er full

ferð. Annars vorum við þetta mest á 9,3 til 9,5 mílna ferð.“

Starfsmenn Slippsins á Akureyri fá nú í nógu að snúast næstu vikurnar við að setja vinnslubúnað í Harðbak.

„Jú, ég vona að við getum hafið veiðir í janúar á nýju ári,“ segir Hjörtur Valsson

skipstjóri kampakátur með hinn nýja Harðbak.

Þess má geta að sérstaklega hefur verið hugað að góðri orkunýtingu skipsins, vinnuáðstöðu sjómanna, öflugri kælingu og að öll meðhöndlun aflans geti orðið til hinnar mestu fyrirmyndar.



Laugardagurinn 9. nóvember. Harðbakur er lagstur að bryggju og ber sama skrásetningarnúmer og gamli Harðbakur, EA-3. Á bryggjunni fagna (frá vinstri): Kristján Vilhelmsson, framkvæmdastjóri útgerðarsviðs Samherja, Friðrik Karlsson yfirvélstjóri, Hjörtur Valsson skipstjóri, Stefania Elísabet Hallbjörnsdóttir, eiginkona Hjartar, og Þorsteinn Már Baldvinsson, forstjóri Samherja.

Ljós: Haukur S. Valdimarsson

**FRÍÐRIK A. JÓNSSON ehf.**

Tækin í brúna frá FAJ
Fyrir allar stærðir skipa og báta



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

Dýptarmælir

Botnstykki

Radarskjáir

Breðbandsradar

Kortaplotter

Neyðarsíðvar

Hjálmahöfuðból

Talsíðvar

Drívíðvarplotter

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

Siglinga, fiskileitar og rafeindatæki



Harðbakur fánum prýddur á siglingu inn Eyjafjörð. Í lok nóvember 2017 tóku fjórar útgerðir sig saman og sömdu við VARD í Noregi um smíði á sjó samskonar ísfisk-skuttogurum. Harðbakur er eitt þessara systurskipa. Hin felögin eru Bergur-Huginn (með skipin Vestmannaey og Bergey) Gjögur (Vörð og Áskel), Skinney-Pinganes (Steinunni og Pinganes sem eiga að afhendast í desember) og loks ÚA.

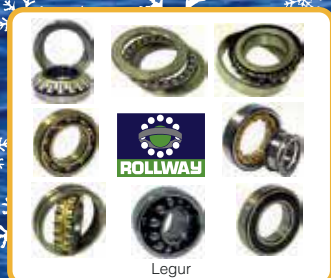
Ljós: Haukur S. Valdimarsson



MARÁS

Fagleg ráðgjöf, sala og þjónusta
Þjóðum aðeins viðurkenndan búnað

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



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

Allt fyrir nýsmíðina

Allt fyrir sjávarútveginn

Einar J. Gíslason vann að öryggismálum sjómanna

Það er fróðlegt að rifja upp frumkvöðla sem unnið hafa gegnum árin að öryggismálum sjómanna. Það hefur aldrei verið auðvelt verkefni að fá bætt öryggi sjómanna en sjómenn hafa átt góða og ákveðna málsvara gegnum tíðina sem vert er að minnast, Einar J. Gíslason var einn af þeim.

Einar var fæddur á Arnarhóli í Vestmannaeyjum 31. janúar 1923. Foreldrar hans voru Guðný Einarsdóttir og Gísli Jónsson skipstjóri og útvegsbóndi. Einar tók skírn í Betelsöfnuðinum 26. nóvember 1939. Hann var forstöðumaður í Betel Vestmannaeyjum í 22 ár og Fíladelfíu í Reykjavík í 20 ár. Fyrir þessi störf var hann landsþekktur enda mikill ræðuskörungur. Ég ætla ekki að minnast hér frekar á störf hans að trúmálum.

Einar fékk vélstjórnarréttindi í janúar

1941 en á þeim tíma sá Fiskifélag Íslands um menntun til vélstjórnar í Eyjum. Frá 30. janúar sama ár var hann ráðinn landvélstjóri í Ísfélagi Vestmannaeyja og var í því starfi til 1948 eða í átta ár. Einar gegndi mörgum öðrum störfum sem vert er að minnast á. Hann var sjómaður og útgerðarmaður, stundaði sjóinn í 17 ár lengst af með Óskari bróðir sínum á Gæfunni VE 9 sem þeir bræður áttu og gerðu út saman.

Í grein sem Guðni Einarsson, sonur Einar skrifði í Sjómannadagsblað Vestmannaeyja um sjómannsferil föður síns segir meðal annars: „Um borð í Gæfu VE var iðkuð jafnaðarmennska í verki og aflahlut skipt jafnt á milli ahafnarinnar. Þetta var óvenjulegt að ekki væri mismunað í launum eftir stöðum um borð. Annað sem frábrugðið var í útgerð Gæfu

VE 9 og öðrum bátum, var að Óskar hélt viðtekinni venju í skipstjórn sinni að róa ekki á sunnudögum og voru þeir bræður samhentir í þeirri stefnu. Þeir stunduðu sjóinn alla rúmhelga daga og Óskar tók oft einu hali meira en aðrir til að geta verið í landi um helgar.“

Seinna var komið á helgarfríum á flot-anum, og vildu margir meina að með helgarfríunum hafi slysum fækkað hjá sjómönnum. Ég held að það sé rétt enda hér áður fyr lítið sem ekkert hugsað um hvíldartíma sjómanna. Þarna hafa þeir bræður verið frumkvöðlar hvað varðar helgarfrí þó það hafi verið fyrst og fremst af trúarlegum ástæðum. Það var einnig örugglega sjaldgæft að hafa jöfn skipti á



Einar J. Gíslason heiðraður á sjómannadegi.



Óskar Gíslason skipstjóri á Gæfu VE 9.

Ljóm: Sigurgeir Jónasson

bátum í Eyjum sama hvaða stöðu menn gegndu, hvort sem menn voru skipstjóri, vélstjóri, kokkur eða háseti, allir voru á sama hlut.

Einar starfaði í nokkur ár hjá Vestmannaeyjahöfn, þar vann hann bæði við hafnargerðina, á hafnarbátum Létti og var verkstjóri á grafskipinu Vestmannaey sem þjónaði höfninni í tugi ára. Því miður var þetta merka grafskip brytjað niður í brotajárn, en það er önnur saga.

Ljóm: Sigurgeir Jónasson

Upphaf á gúmmibátaskoðun



Kjartan Ólafsson Hrauni.

Kjartan Ólafsson Hrauni var fyrstur útgerðarmanna til að kaupa gúmmibát sem hann setti um borð í Veigu VE 291 sem var 24 brl. að stærð. Sama ár keypti Sighvatur Bjarnason skipstjóri og útgerðarmaður á

Erlingi VE einnig gúmmibát. Þetta var árið 1951, þetta voru fyrstu gúmmibátar sem keyptir voru sem björgunartæki um borð í íslensk skip. Ekki leið langur tími þar til þessi björgunartæki fóru að sanna gildi sitt. Veiga VE 291 fórst í róðri 12. apríl 1952 og með bátum tveir menn en 6 menn björguðust í gúmmibjörgunarbátinn sem Kjartan hafði keypt árið áður.



Sighvatur Bjarnason Ási skipstjóri.

Ljós: Sigurgeir Jónasson



Runólfur Jóhannsson skipasmiður og skipaskoðunarmaður.

Gúmmibjörgunarbátarnir á Eyjaflotanum áttu næstu ár og allar götur síðan eftir að sanna enn betur gildi sitt. Einar var áhugamaður um öryggismál sjómanna, og fróðlegt að rifja það upp að hann stofnaði fyrsta verkstæðið sem

skoðaði gúmmibjörgunarbáta í Vestmannaeyjum. Það var í vetrarbyrjun árið 1954 að Runólfur Jóhannesson þá skipaeftirlitsmaður í Eyjum hafði samband við Einar og tjáði honum að nú ætti að fara að hefja eftirlit með gúmmibjörgunarbátum á vegum Skipaeftirlits ríkisins, hafði Hjálmar R. Bárðarson þá skipaskoðunarstjóri beðið Runólf að útvega mann til þessara starfa í Vestmannaeyjum. Átti sá að fara á námskeið í Reykjavík og læra verkið, setja upp verkstæði í Eyjum og vinna síðan eftir reglugerð þar um. Verið var að lögleiða gúmmibjörgunarbáta á þessum tíma, því fylgdi að eftirlit þurfti að hafa með því að menn

útveguðu sér þessi björgunartæki og að þau væru skoðuð og í lagi þegar á þurfti að halda. Eftir nokkra umhugsun ákvað Einar að taka boðinu og gerast eftirlitsmaður. Námskeiðið var haldið í Reykjavík í byrjun árs 1955 og stóð yfir í hálfan mánuð, kennari var Óli Barðdal, segla-
saumari og eigandi Seglagerðarinnar, en samhliða störfum sínum við seglagerðina vann Óli einnig við skoðun og kynningu á gúmmibjörgunarbátum.

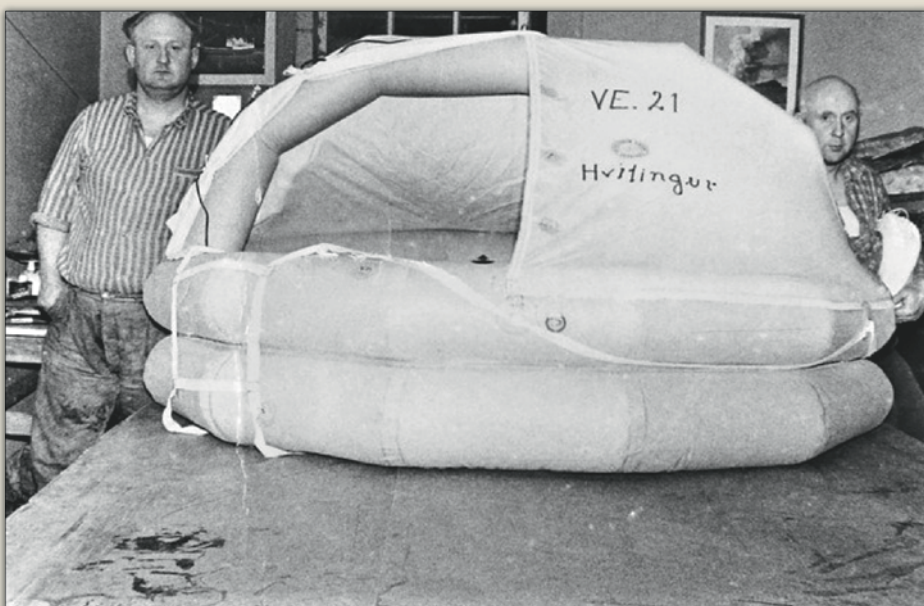
Einar setti á stofn verkstæði í húsnæði sem Þorsteinn Sigurðsson á Blátindi útvegaði honum í Fiskiðjunni. Síðan flutti hann í Pálsborg sem hann leigði af Helga Benediktssyni þar var hann í 5 ár en þá flutti hann í stærra og hentugra húsnæði að Hrauni. Með Einari vann við þessar gúmmibátaskoðanir Óskar Gíslason skipstjóri bróðir hans og Kjartan Ólafsson, Hrauni sem keypti fyrsta gúmmibátinn.

Á þessum tíma voru gúmmibátar,



Einar styrkti fangalinur gúmmibjörgunarbáta.

Ljós: Sigurgeir Jónasson



Bræðurnir Einar og Óskar Gíslasynir skoða gúmmibjörgunarbát

Ljós: Sigurgeir Jónasson

geymsla og geymslustaðir þeirra um borð í bátum að þróast og tók Einar virkan þátt í því enda eins og áður sagði áhugamaður um öryggismál sjómanna. Ekki var alltaf einhugur um þær breytingar sem áttu að vera til batnaðar. Í æviminningum sínum EINAR Í BETEL segir Einar frá einu ágreiningsatriði hvað varðar fangalínu gúmmíbjörgunarbáta en þar stendur meðal annars: „Línan sem opnar fyrir loftstreymið er jafnframt fangalína gúmmíbjörgunarbátsins. Mikið lá við að þessar línur héldu. Sorglegt var til þess að vita að þær áttu til með að slitna þegar verst stóð á og sjómenn í hafsnauð urðu að sjá á eftir björgunartækinu út í buskann. Fyrir beiðni skipstjóra og útgerðarmanna breytti ég um línu og setti mun sterkari línu. Byggði ég þetta á reynslu manna sem bjargast höfðu í gúmmíbát, svo sem Þorleifi Guðjónssyni og skipshafnar hans á Gláð VE. Þetta braut í bága við reglugerð. Kom nú Runólfur til mín sem yfirmaður minn, settur undir margar reglur. Það hann mig blessaðan að hætta þessu því störf mín hjá skipaefirlitinu væru í veði. Mjög var ég fúsari að láta af þeim heldur en að grenna líflínurnar. Það var mér og málstaðnum til bjargar, að framleiðendur fóru sjálfir að setja sverari línur í bátana, voru þær úr ofnu næloni og sterkari en áður voru notaðar.“

Eyjamenn gerðu fleiri breytingar á búnaði gúmmíbátanna, settu t.d. í þá vasaljós og vatn sem ekki var í þeim áður. Þess skal getið að samkvæmt reglum á þessum tíma átti fangalínan að hafa styrkleika upp á 180 kg en var seinna eftir miklar umræður og blaðaskrif styrkt í 360 kg. Það er fróðlegt að lesa blaðagreinar um þessi mál frá árinu 1962 þegar mikil umræða var um það að nauðstaddir sjómenn misstu frá sér gúmmíbátana áður en þeir komust í þá, þetta gerðist á þessum árum vegna þess að fangalínan slitnaði, var ekki nógu sterk til að halda bátunum í vondum veðrum jafnvel þótt þeir væru mannlausir. Í dag er styrkur þessarar línu á 12 manna gúmmíbjörgunarbát um 1000 kg þannig að þarna var rétt að málum staðið hjá Einari eins og svo oft áður.

Einar var skipaskoðunarmaður Siglingastofnunar ríkisins í 17 ár þar sem hann skoðaði meðal annars vél og skrufubúnað samhliða skoðunum gúmmíbjörgunarbáta Vestmannaeyjaflot-



Mokað frá minnisvarðanum á sjómannadaginn 1973.

Ljóm: Guðmundur Sigfússon

ans. Þar gerði hann góða hluti sem bættu öryggi sjómanna. Ég held að vinna hans við þessi störf og hin tíðu sjóslys sem þá voru allt of algeng hafi kveikt hjá honum áhuga á öryggismálum.

Einar skrifaði á sínum tíma blaðagreinar um öryggismál, meðferð gúmmíbáta og fleira tengt öryggismálum sjómanna. Hann varð í sínu starfi vitni að ýmsu sem betur mátti fara til dæmis í geymslu gúmmíbjörgunarbáta og því kom hann á framfæri í blaðagreinum og viðtölum við sjómenn og útgerðarmenn.

Í Sjómannadagsblað Vestmannaeyja skrifaði Einar eftirfarandi: „Þó svo að skip og fargögn öll séu í fullkomnu lagi, gúmbátur skoðaður og skipshöfn hafi kynnt sér ástand hans og notkun, á gúmbáturinn stöðugar hættur yfir sér, nema því betur sé fylgt með ástandi hans um borð í bátunum. Óvin númer 1 tel ég nudd. Nái gúmbáturinn því að vera laus í kassanum (hyllkinu), sem geymir bátinn, þá nuddast umbúðir og margfalt strigagúmlag efnisins, sem báturinn er gerður úr, fær á sig göt, sem engu lofti halda. Þetta vita sjómenn og útgerðarmenn. Herra skipaefirlitsmaður Runólfur Jóhannsson hefur af sinni kunnu samvizkusemi, viti og handlagni

fundið upp „patent“, sem hefur gefið ágæta raun. Allt nudd á að vera útilokað í kössum Runólfs sé þess gætt að hafa borðana, sem báturinn situr í, hæfilega stífa. „Patent“ Runólfs, sem hann hefur þó ekki tekið einkarétt á, ætti að vera kunnugt um land allt og víðar og verða notað meira en er. Það gæfi ómetanlegt öryggi. Óvinur nr. 2 er raki. Er hann furðu lífseigur í árlegri skoðun og stafar eingöngu af of litlum dragsög, sem þarf að myndast við loftgöt á kössunum, er geyma bátana. Óvinur nr. 3 er eldur, sem gúmbáturinn stenzt ekki fyrir, ef magnað eldhaf nær honum. Af erlendum blöðum sé ég að óvinur nr. 4 sé rottan; ef hún kemst um borð í báta og skip, þá nagar hún allt er tönn á festir, umbúðir og sjálfan bátinn, til að komast í matarpakka bátsins. Síðast en ekki sízt má segja, að öll óhírða og trassaskapur sé höfuðóvinur þessara góðu, en í mörgu viðkvæmu tækja. Ósk mín til útgerðarmanna og sjómanna í Vestmannaeyjum á sjómannadag 1962 er sú, að tæki þau, sem grein þessi fjallar um, megi njóta umhyggju sem sjáaldurs. Í því er öryggi, sem kemur að góðu á hættustund.“

Þarna er Einar að vitna í geymslukistur sem Runólfur Jóhannsson hannaði fyrir gúmmíbáta og þóttu bera af fyrir gæði en það var oft sem kom fyrir að gúmmíbjörgunarbátarnir voru illa skemmdir eftir núning og raka þegar þeir höfðu verið í lélegum geymslukistum í eitt ár, oftast geymdir uppi á stýris-húsi á þessum litlu bátum.

Það tekur á menn

Það tekur meira á en menn halda, fyrir þá sem hafa sterka ábyrgðartilfinningu að berjast fyrir bættu öryggi sjómanna, vera ábyrgur fyrir skoðunum gúmmíbjörgunarbáta og einnig skoðun skipa og búnaði þeirra. Þessu starfi fylgir að vera vandvirkur og samviskusamur því líf sjómanna veltur oft á að skip og búnaður sé í lagi þegar á reynir. Einar kemur inn á þetta í sínum æviminningum en þar segir orðrétt: „Gúmmíbáttaefirlitinu fylgdi alltaf andlegt álag og sálarleg byrgði. Af þeim sökum gáfust margir kollegar mínir úti um landið upp við þetta starf.“ Ég held að þetta hafi verið rétt hjá Einari, og þetta á auðvitað líka við um skoðanir á skipi og öllum búnaði þess. Ef skip ferst sem skipaskoðunarmaður hefur skoðað, þá er gott að hafa það á hreinu



VÉLAR EHF



Við látum dæluna ganga



- Dælur
- Dæluviðgerðir
- Áspétti
- Rafmótorar
- Vélavarahlutir



BELZONA

Viðgerðir • Tæringarvarnir
Keramikhúðun

Fyrir



Eftir



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

VSV
VESTMANNAEYJAR
ICELAND



Gledileg Jól

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



Gummibátur sýndur á sjómannadaginn í Eyjum 1955.

Ljóm: Friðrik Jesson

að viðkomandi skoðunarmaður hafi skoðað skipið eftir bestu getu og reglum og hafi þannig góða samvisku.

Vinna við sjómannadaginn

Á Sjómannadaginn í Eyjum er ávallt haldin minningarathöfn og borinn blóm-sveigur að minniskerkinu við Landa-

kirkju um þá sem hafa farist í sjóslysum, hrapað eða farist í flugslysum. Um þessa athöfn sá Einar J. Gíslason frá árinu 1957 til 1993 eða í 37 ár og gerði það óaðfinnanlega. Ég er viss um að í hugum sjómanna og þeirra sem voru viðstaddir þessar minningarathafnir var þetta eftirminnilegasta stund sjómannadagsins í

Vestmannaeyjum. Mér er minnisstætt að gosárið 1973 lét Sjómannadagsráð Vestmannaeyja hreinsa ösku frá minnisvarðanum og var Einar fenginn til að fara út í Eyjar með einkaflugvél til að flytja minningarathöfn við minnisvarðann svo þessi þáttur sjómannadagsins félli ekki niður, þó hátíðarhöldin hafi að öðru leyti verið haldin í Reykjavík.

Vestmannaeyingar hafa lengi verið í forustu hvað varðar öryggismál sjómanna og þurft að hafa fyrir því að koma sínum sjónarmiðum um öryggisbúnaði á framfæri, má þar nefna gúmmíbjörgunarbatana. Verðugt er að halda minningu þeirra manna á lofti sem unnu hér áður fyrr gott brautryðjendastarf að öryggismálum sjómanna, Einar J. Gíslason var einn af þeim.

Einar lést 14. maí 1998. Blessuð sé minning hans.

Heimildir:

Sjómannadagsblað Vestmannaeyja, Minningargrein eftir Friðrik Ásmundsson, Einar í Betel æviminningar, Morgunblaðið.

Taldi ekki sjálfur...

Skúli Sveinsson, sem lést á síðasta ári, var einn af hinum nafnkunnu Hvannstöðsbræðrum. Hann var stýrimaður, vert og ferðamálafrömuður og sóttu um 400 manns jarðarför hans, sem sýnir hversu vinsæll hann var.

Á námsárum Skúla í Stýrimannaskólanum á níunda áratug síðustu aldar var stofnaður sérstakur styrktarsjóður sem nemendur voru látnir greiða í fyrir hverja önn. Síðan gátu þeir sótt um styrk úr sjóðnum ef þeir voru illa staddir fjárhagslega. Skúli hóf nám um haustið en hætti tímabundið um áramót.

Ásgeir Logi, sonur Sæunnar Axels útgerðarmanns, var í stjórn sjóðsins, ásamt Guðjóni Ármanni Eyjólfsyni skólastjóra. Þegar Skúli kemur svo á ný í skólann seinna um veturinn fara þeir að rukka hann aftur um gjald til sjóðsins sem hann var auðvitað búinn að borga um haustið. Skúli segir svo frá:

„Ég er náttúrulega þrjóskur eins og ég á kyn til og vildi ekki borga þetta aftur og þeir voru með mér í þessu strákarnir þarna í skólanum að ég ætti ekki að gera það. Og svo er Guðjón alltaf að rukka mig og búinn að fá ritarann í lið með sér. Ég var nú orðinn helvíti leiður á tuðinu í karlinum þannig að ég fer í bankann og læt skipta upphæðinni allri, sem var eitthvað tvöþúsundkall þá, í krónur og fimmtíuaura. Síð-

an fer ég með þetta inn á skrifstofu til karlsins og skelli pokanum með smáaurunum á borðið. Hann var svolítið kindarlegur þegar hann tók við þessu en sagði seinna að hann hefði nú ekki talið þetta sjálfur!“

— * —

Og Skúli heldur áfram:

„Svo var Guðjón Ármann alltaf að setja eitthvað út á mig og segja mér að girða mig. Einu sinni sem oftast, í frímínútum á skólaganginum, innan um fullt af nemendum, kallar hann yfir hópinn: „Skúli! Girtu þig, þarna.“ Og margendurtók þetta. Ég var nú orðinn leiður á þessu helvítis þrasi. Horfi svo á hann drygklanga stund og segi síðan: „Ja, þér veitti nú ekki af að greiða þér ef út í það er farið!“

En Guðjón Ármann er nauðsköllóttur eins og menn vita! Eftir þessa verkun steinhætti hann öllum aðfinnslum í garð Skúla.

— * —

Ný ráðskona kom til Skúla um sumarmál. Hún kynnti sig með þessum orðum: „Ég heiti Sigríður og ég er lesbísk.“ „Ég er það nú líka,“ svaraði Skúli. Þóttist nú Skúli hafa himin höndum tekið að fá konu til sín af svipaðri gerð. Leið nú og beið þangað til Sigríður hætti snögglega

í vistinni og vissi Skúli ekki gjörla hver ástæðan var.

Hann komst seinna að því að hér hefði orðið skemmtilegur misskilningur. Skúli var nefnilega lesblindur og hélt að stúlkan væri það líka!

— * —

Bjarni Sveins bróðir Skúla er oft skemmtilega annars hugar og þá koma mörg gullkorn frá honum. Þeir voru saman til sjós Bjarni og Eiður frændi þeirra Hvannstöðsmanna. Bjarni fer að segja Eiði að hann hafi skotið álfir þegar hann var yngri og það væri besta ket sem hann hefði smakkað.

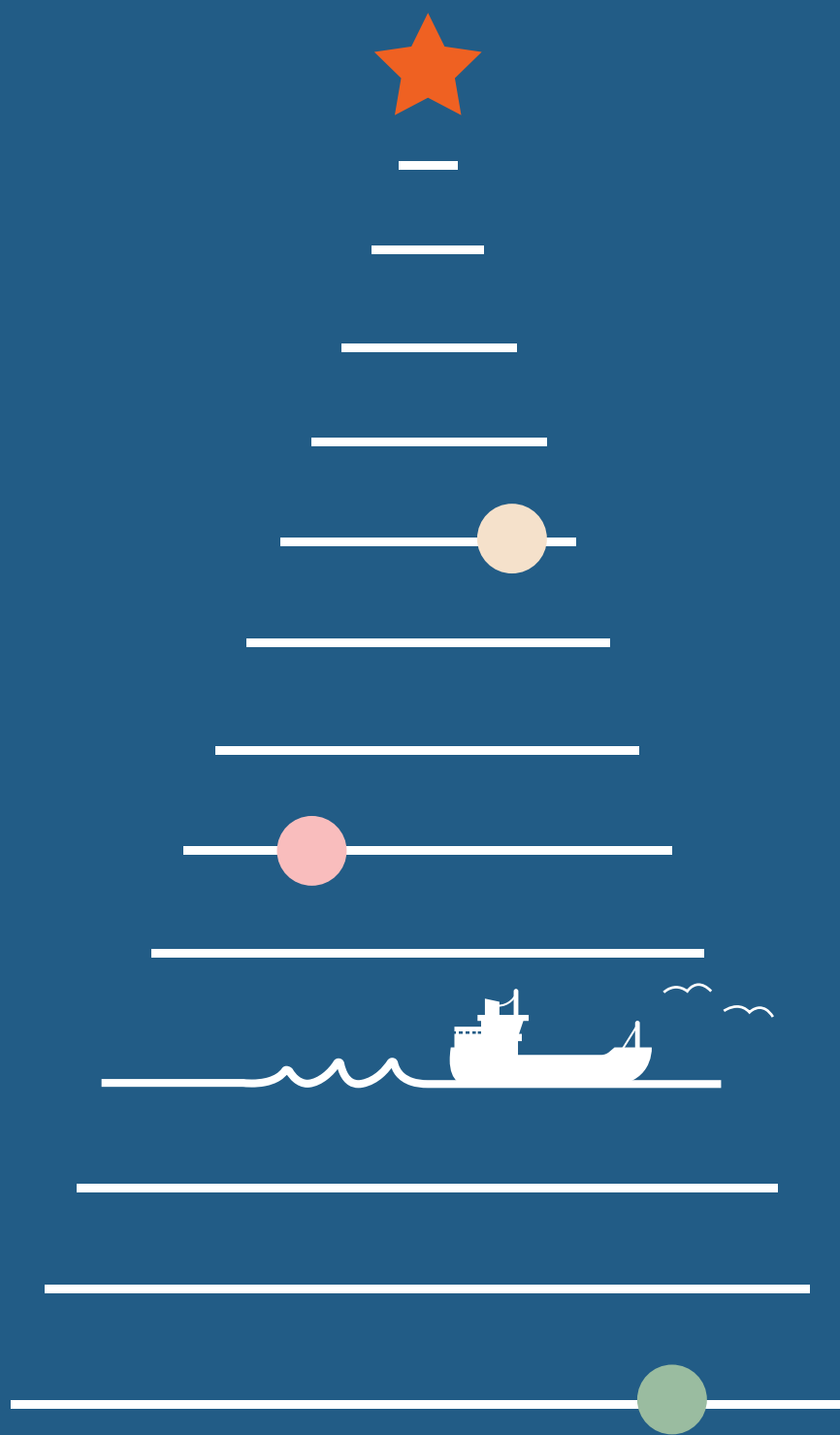
Síðan eru þeir frændur að búa sig í róður og stoppa aðeins á leiðinni út í höfn hjá Lómatjörn til að virða fyrir sér spekingulegar álfirnar.

Bjarni er alveg hugfanginn og Eiður segir: „Þú færð bara vatn í munninn.“

Bangsi svarar náttúrulega engu enda í leiðslu yfir þessari fallegu sýn á tjörninni. Nema þegar þeir eru komnir út í höfn og búnir að leysa landfestar, þá kippist Bjarni allt í einu við, snýr sér að Eiði og segir:

„Eiður. Hvað varstu að segja þarna áðan í sambandi við vatnið?“

Úr nýutkominni bók Gunnars Finnssonar „Það eru ekki svellin“, sögur og sagnir af Borgfirðingum.



Jólaakveðja

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



GÁMAR OG SKIP

Gámavæðingin og áhrif hennar

4. hluti

Samvinna og samráð

Um það leyti sem Suesskurður opnaði komst nokkuð skipulag á heimssiglingar. Þá þegar var til umtalsverður skipastóll sem hafði áður siglt suður fyrir Afríku. Þá komu gufuskipin til sögunnar. Allt þetta olli offramboði og verðstríði.

Áður en við höldum lengra er rétt að skilgreina þær siglingar sem við tölum um. Evrópusambandið skilgreinir: „*Liner shipping is the provision of regular, scheduled maritime freight transport, chiefly by containers.*“

Línusiglingar halda uppi reglulegum áætlunarsiglingum skipa, að mestu með gáma. Hér getum við talað um línusiglingar og línuskip sem starfsemi fyrir gámavæðingu og reyndar samhliða gámavæðingu fyrstu árin. Gámasiglingar eru í eðli sínu áætlunarsiglingar og verður því notast við hugtökin gámasiglingar og gámaskip hér eftir sem hingað til.

Frá upphafi fengu menn leyfi til samráðs um verð, framboð skipastóls og áætlanir í félagsskap sem heitir á ensku Conferences. Hér verður notað heitið Samráð með upphafsstaf. Slík Samráð voru lengi lokuð en seinna var samþykkt að taka inn nýja þátttakendur. Þegar vart var við samkeppni sendi Samráðið skip á sömu hafnir og samkeppnin sigldi á og bauð mun lægri verð þar til samkeppnin gafst upp. Slík viðbrögð voru seinna aflögð vegna gagnrýni og þeirrar hugsunar að samkeppni væri nauðsynleg að einhverju leyti.

Samráðið ákvað áætlanir, sem á nútímamáli flokkast undir þjónustustig, skipastól, sem þyddi í raun að takmarka framboð og verð á þjónustu. Hugsunin var að verð yrði að vera sanngjarnt fyrir bæði útgerð og farmeiganda. Þá var lengi það fyrirkomulag að farmeigandi gerði flutningssamning við Samráðið sem deildi tekjum meðal þátttakenda.

Saga Samráða er löng og ýmiss afbrigði notuð en meginstefið var að til að tryggja þjónustu þyrfti að búa svo um hnúta að útgerðirnar gætu lifað og það sem til þurfti var að stjórna framboði og lengi vel að stjórna verðum.

Nánast frá upphafi gámavæðingar gengu Samráð svo langt að meðlimir létu saman smíða skip fyrir siglingarnar. Hafa þau

Samráð væntanlega tekið við af samsvarandi línu samvinnu.

Eftir því sem Samráðin veiktust með fleiri „utanbæjarmönnum“ voru hin samþykktu verð notuð til viðmiðunar en hver lína samdi fyrir sig á markaði sem verðið réði miklu um val á flutningsaðila.

Vaxandi samkeppniseftirlit er víðast hvar hluti af nútíma samfélagi og sú hugsun að samráð í samkeppni er gegn hagsmunum heildarinnar. Gámasiglingar eru nú um allan heim en þetta verk er að meginhluta um heimssiglingar og því verða umræður um samráð aðallega um Samráð á meginleiðum. Hvert land getur haft sínar eigin samkeppnisreglur og eftirlit eins og Federal Maritime Commission, FMC, í Bandaríkjunum, þar sem hafa orðið breytingar með nýrri hugsun, nýjum lögum. Síðast með Ocean Shipping Reform Act, OSRA sem gekk í gildi 1998 og veitti farmeigendum meira frelsi og leysti af hólmi Shipping Act of 1984, sem var sett vegna verri stöðu minni fraktkaupenda sem töldu að stærri kaupendur fengju lægra verð og meiri afslætti. Fyrir vikið urðu flutningasamningar opinberir. OSRA leyfir enn samráð milli skipafélaga. Flutningssamninga verður þó að senda til FMC en eru leynilegir.

Upp úr aldamótum var uppi sú hugsun í Evrópu að samkeppni bæri að styrkja með laga umhverfi. Í gámaflutningum gerðu menn sér grein fyrir að erfitt var að verja stöðu Samráða því verðtilkynningar þeirra voru að mestu notaðar til viðmiðunar bæði fyrir utanbæjarmenn sem og Samráðsmenn, nema hvað varðaði aukagjöld eins og BAF og CAF, sem almennt fór eftir því sem Samráðið sagði.

Því var ákveðið 2006 að frá október 2008 væru Samráð ekki lengur leyfð í flutningum til og frá Evrópu, það er að segja verðsamráð og gagnkvæm upplýsingagjöf. Hins vegar var Siglingasamvinna í svokölluðum Consortia leyfð sem undanþága með fjórum skilyrðum. Það þýðir að útgerðir með samtals minna en 35% markaðshlut mega samsigla, það er hafa sameiginlega áætlun og samnýta skip og sömuleiðis semja saman við gámahafnir og ná fram lægri kostnaði vegna meira magns (sem getur verið tvíþent sverð eins og kemur fram annars staðar). Í Bandaríkjunum, þar sem það sem eftir er af útgerðarstarfsemi

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



Sökk- og hæðarnemi



Hleranemi



Dýpis-, halla- og hitanemi



Aflanemi



Flæðinemi



Trollauga

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



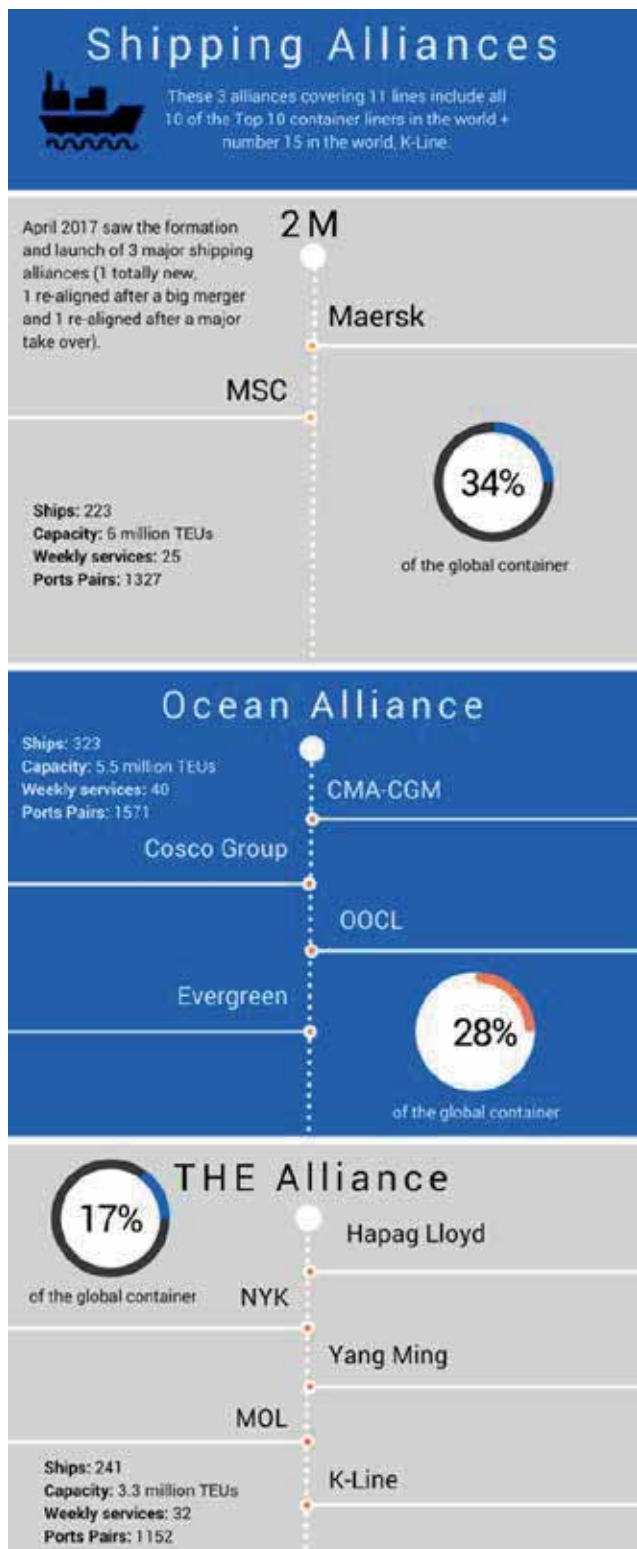
SCANMAR

www.scanmar.is

hefur sterka aðstöðu til að verja hagsmuni sína, hafa hagsmunaaðilar ráðist gegn því að samsiglandi útgerðir noti samningsstöðu sína til að ná fram betri verðum frá dráttarbátafyrirtækjum.

Skilyrði fyrir samningum um samsiglingar eru:

- Samningurinn verður að stuðla að bættri framleiðslu eða vörudreifingu eða efla tæknilegar og efnahagslegar framfarir.
- Neytendur verða að njóta sanngjarnrar hlutdeildar í þeim ávinningi sem af þessu hlýst.
- Hömlurnar verða að vera ómissandi til að unnt sé að ná þessum markmiðum, og;
- Samningurinn má ekki gefa fyrirtækjunum færi á að koma í veg fyrir samkeppni að því er varðar verulegan hluta framleiðslu varanna sem um er að ræða



Textinn er upphaflega frá 1995 en þá hafði engum dottið í hug að æ stærri skip yrðu svo stór að aukning ytri kostnaðar (aðalega dýpkun hafna og öflugri kranar sem þurftu burðarmeiri hafnarbakka) væri nánast jafnstór ávinningi við hagkvæmni stærðarinnar í skiparekstri.

Þá hefur það sjálfsagt verið talið ólíklegt að eftir yrðu aðeins þrír áætlunarmöguleikar fyrir farmeigenda til að flytja vörur milli heimsálfa.

Eins og rætt er um annars staðar í þessari grein hafa útgerðir leitast eftir samstarfi við keppinauta á margan hátt. Lengi vel með formlegu samráði og samstarfi á sem flestum sviðum en hin síðari ár í formlegri Siglingasamvinnu, þar sem þátttakendur hvers hóps koma sér saman um samnýtingu skipastóls, leiðakerfi, áætlun og framboði flutningsgetu.

Æ stærri skip gera slíkt samstarf nauðsynlegt því engin útgerð getur bæði haldið uppi ásættanlegri þjónustu og fyllt skipin.

Það eru 3 megin Siglingasamvinnur: 2M sem samanstendur af Maersk og MSC, Ocean Alliance, sem samanstendur af CMA-CGM, Evergreen og Cosco, sem hefur keypt OOCL. Þá THE Alliance sem samanstendur af Hapag Lloyd, Yang Ming og Ocean Network Express (ONE), sem tekur við af japönsku félögum um NYK, MOL og K-Line.

Vefritið Hellenic Shipping News birti yfirlit frá ráðgjafarfyrirtækinu XENETA um stöðu fylkinga, sem hér er birt án leyfis.¹

Fyrst markaðshlutur:

2M	34%
Ocean Alliance	28%
THE Alliance	17%
Others	21%

Niðurstöðurnar teknar saman:

	2M	OA	THE A
Höfn til hafnar	1.327	1.571	1.152
Vikulegar áætlanir	25	40	32
Skip	223	323	241

Það er athyglisvert að Ocean Alliance tengir saman flestar hafnir (Port Pairs) eða 1.571, þótt stærð þeirra sé einungis 80% af 2M, og að þeir nota flest skip, sennilega minni en aðrir (þá mögulega Evergreen og OOCL) og hafa flestar ferðir/áætlanir.

Þetta gefur í skyn betra þjónustu framboð, sem gæti versnað þegar stærri skip verða tekin í notkun

Hér ber þess að gera að Hyundai Merchant Marine, HMM, sem hefur 2% markaðshlut samsigldu með 2M án þess að vera fullgildir meðlimir. Eftir nýfjármögnun og mikil skipakaup hefur HMM gengið til liðs við The Alliance.

Þannig var raunverulegur markaðshlutur 2M 36%. Aðrir skiptu á milli sín 19% markaðarins.

Samsiglingasamvinna er á austur vestur leiðum. Í þessu samhengi má geta þess að 36% flutnings Maersk er á austur vestur leiðum, en þær leiðir eru að jafnaði lengri svo það er líklegt stærra hlutfall flotans er notað

¹ <https://www.xeneta.com/blog/shipping-alliances>

Kostnaðarlækkun og þjónusta viðfraktkaupendur

Sú breyting sem orðið hefur á skipum; stærð og hraða og samvinna útgerða í samsiglingasamvinnu, (Alliances) hefur átt sér stað án nokkurra umræðna milli seljanda og kaupanda; útgerða og farmeigenda, BCO, að mati alþjóðasamtaka farmeigenda, Global Shippers Forum, GSF.² Þeir benda á að útgerðir hafi hægt á flotanum þannig að tími frá lestunarhöfn til losunarhafnar hafi aukist verulega og því séu dýrmætar vörur marga daga um borð sem leiðir til meiri fjármagnsbindingar vörueigenda, sem er hluti af svokölluðum ytri kostnaði, þar sem aðgerð eins aðila, sem getur leitt til sparnaðar í hans rekstri, leiðir til kostnaðar fyrir annan aðila (eða samfélagið) sem (flutnings) aðillinn tekur á engan hátt þátt í að bæta.

Með aðeins þremur siglingasamvinnum eru í raun aðeins þrír valkostir þegar kemur að ferðatíðni og áreiðanleika, siglingatíma, og vegna stærri skipa fækkar ferðum sem líka leiðir til bindingar fjármagns, samkvæmt GSF. Bent hefur verið á að framleiðslufyrirtæki sem byggja á „just in time“ birgðastjórnun reyni að dreifa sendingum sínum á meira en einn aðila, þannig að komi eitthvað upp á hjá einni útgerð sé næsta sending á leið með annarri útgerð innan fárra daga/ klukkutíma þegar best gengur.

Þá er bent á að innan hversar samsiglingasamvinnu sé ein stjórnun á flutningaframboði, og fylkingarnar aðeins þrjár. Þannig sé hægt að draga svo úr framboði að farmgjöld hækki. Ekki hefur verið hægt að færa sönnur á að slík markaðsmisnotkun hafi átt sér stað en þetta er engu að síður möguleiki sem þarf að hafa í huga.

GSF leggur mikla áherslu á þörf á almennri og virkri umræðu um flutningamál þannig að framkvæmd sé ekki talinn einkamál útgerða, einkum vegna þess að valkostum hefur fækkað. Erlendis er umræðu haldið uppi af samtökum farmeigenda og útgerða og öðrum slíkum samtökum, einnig af háskóla-samfélaginu þar sem er mikið um greinaskrif um flutninga í allnokkrum ritrýndum tímaritum, og alþjóðasamtökum eins og heimssamtökum flutningahagfræðinga, International Association of Maritime Economists. Þá gefa sum ráðgjafarfyrirtæki og flutningsmiðlarar upplýsingar á vefsíðum, og síðast en ekki síst eru til mörg tímarit, vef og prent, sem beina sjónum sínum að öllum greinum flutninga. Bent er á að framkvæmd flutninga hefur áhrif á samkeppnishæfni viðskiptamanna útgerðanna.

Hér skal á bent, sem kemur ekki beint frá GSF, að ef það er veruleg mismunur milli stórra viðskiptamanna og þeirra smærri í verðum og afsláttum, skaðar það samkeppnishæfni þess minni sem er oft í samkeppni við þann sem hefur betri verðin.

Í alþjóðlegu samhengi eru til upplýsingar um verðþróun sem fara nærri um nýleg farmgjöld, meðan á Íslandi er enginn farvegur fyrir slíkar upplýsingar.

Almennt má segja að útgerðir kappkosta að lækka kostnað sinn, ekki bara með byggingu og rekstri skipa þar sem miklum árangri hefur verið náð, heldur líka í landrekstri. Flestar ákvarðanir eru nú byggðar á stöðlum sem settar eru af aðal-skrifstofu þannig að mönnun skrifstofa erlendis hefur miðast



Útgerðir hafa gefið skipstjórum sínum fyrirmæli um að sigla hægar en áður tíðkaðist. Fólkið í fjörunni lætur sig gámaskipið litlu varða en veður út í sjóinn þar sem tvö höf mætast, Skagerrak og Kattegat, úti fyrir nyrsta odda Jótlands, Grenen.

Ljós: Finn Salomon Nielsen

við lágmark. Hjá Maersk er sú tíð liðin að einn Dani eða tveir væru á hverri skrifstofu. Heldur eru fleiri skrifstofur settar undir sömu yfirstjórn, svæðisskrifstofur og því stjórnunarkostnaður lækkaður.

Samkvæmt Journal of Commerce 231017, kvarta fraktkaupendur (BCO, Beneficial Cargo Owners) yfir því að enginn sé til svara þegar haft er samband við útgerðir og menn noti nú meira sjálfstæða flutnings smásala (NVOCC Non Vessel Operating Common Carriers) til að kaupa frakt frá útgerðum sem oft eru í viðmóti eins og heildsalar. Þessir milliliðir hafa á mögum mörkuðum haft stóran markaðshlut og þeir ráða því æ meir hvaða útgerð er valin, venjulega byggt á lægsta verði sem þeir geta fengið og væntanlega betri álagningu án þess að kaupandinn verði fyrir tjóni. Þetta eykur enn á það verðstríð sem leikur allar útgerðir grátt.

Sálarstríð útgerða er um hlut milliliða. Sumar, eins og Maersk og CMA-CGM vilja hafa beint samband við flutningskaupendur í gegnum smásölu undirfyrirtæki þeirra, og CMA hefur keypt stóra flutningsmiðlun CEVA í þessum tilgangi og slíkt fyrirtæki í eigu Maersk sem lengi hét Damco reynir ekki jafnmikið og áður að bjóða viðskiptamönnum flutning með öllum flutningaðilum heldur er það stefnan að beina sem mestum flutningum til Maersk. Á hinn bóginn er COSCO og aðrir sem vilja rækta samband við milliliði í stað þess að keppa við þá.



Erlendis er vel fylgst með allri verðþróun er varðar gámaflutninga. Á Íslandi er hins vegar enginn farvegur fyrir slíkar upplýsingar og raunar lítið skrifað um slík málefni hérlandis á meðan erlendis eru liflegar umræður um gámaflutninga. Þar er háskóla-samfélagið ekki síst ótult við að láta ljós sitt skína með greinaskrifum í ritrýnd tímarit. Myndin sýnir hið tæplega 51.000 tonna skip Laust Mærsk við hafnarbakka í hafnarborginni Lyttelton á Nýja Sjálandi.

Ljós: Anders Hjørso

² The Implications of Mega-Ships and Alliances for Competition and Total Supply Chain Efficiency: An Economic Perspective, Global Shippers forum, nóvember 2016.

Ljósmyndakeppni sjómanna 2019



Þriðjudaginn 3. desember fór ljósmyndakeppni sjómanna á vegum Sjómannablaðsins Víkings fram í 17. sinn.

Að þessu sinni var met þátttaka en aldrei fyrr hafa jafn margir sjómenn tekið þátt í keppninni, alls 23 og sendu inn 221 mynd. Það var því gífurlega erfitt verk fyrir dómnefndina að velja 15 ljósmyndir sem fara áfram í Norðurlandakeppni sjómanna sem fram fer í febrúar hér á landi. Þriggja manna dómnefndin sem skipuð var Sigrúnu Elínu Svavarsdóttur stýrimanni, Sigrúnu Sigurðardóttur áhugaljósmyndara og Sigurði Ó. Sigurðarsyni atvinnuljósmyndara átti erfitt starf fyrir höndum.

Að loknum tveggja tíma dómnefndarfundi var það niðurstaða dómnefndar að mynd Sigurðar Arnars Baldurssonar matsveins á Múlaberginu SI hlyti fyrsta sætið í keppninni í ár. Í öðru sæti varð mynd Guðmundar Guðmundssonar bátsmanns á Frosta PH og í þriðja sæti mynd Hlyns Ágústssonar háseta á Þórunni Sveinsdóttur VE.

Eins og áður sagði fara til viðbótar þeim þremur vinningsmyndum 12 myndir til viðbótar í Norðurlandakeppni.



Hilmar Snorrason með dómnefndinni: Sigrúnu Elínu Svavarsdóttur stýrimanni, Sigrúnu Sigurðardóttur áhugaljósmyndara og Sigurði Ó. Sigurðarsyni atvinnuljósmyndara

ina. Þeir sjómenn sem þátt tóku í keppninni að þessu sinni auk þeirra sem unnu til verðlauna eru Anna Kristjánsdóttir, Aron Sveinbjörnsson, Baldur Hólmsteinsson, Bergþór Gunnlaugsson, Björg Ástríðardóttir, Elvar Víkingsson, Friðrik Björgvinsson, Guðmundur St. Valdimarsson, Halldór Jóhannesson, Halldór Steinþórsson, Halldór Torfason, Haraldur Hjálmarsson, Haukur Grettisson, Hjörtur Björnsson, Jón Axelsson, Jón Páll Ás-

geirsson, Jósef Stefánsson, Kristján Birkisson, Þorgeir Baldursson og Þröstur Njálsson.

Sjómannablaðið Víkingur þakkar öllum þessum ljósmyndurum fyrir innlegg þeirra til þessarar keppni og vonast til þátttöku þeirra í næstu keppni sem hefst þegar í næsta mánuði. Í næsta blaði verður niðurstaða Norðurlandakeppninnar kynnt.



Hlutskörpust varð mynd Sigurðar Arnars Baldurssonar matsveins á Múlaberginu SI sem hann nefnir, Fuglar í ágjöf.

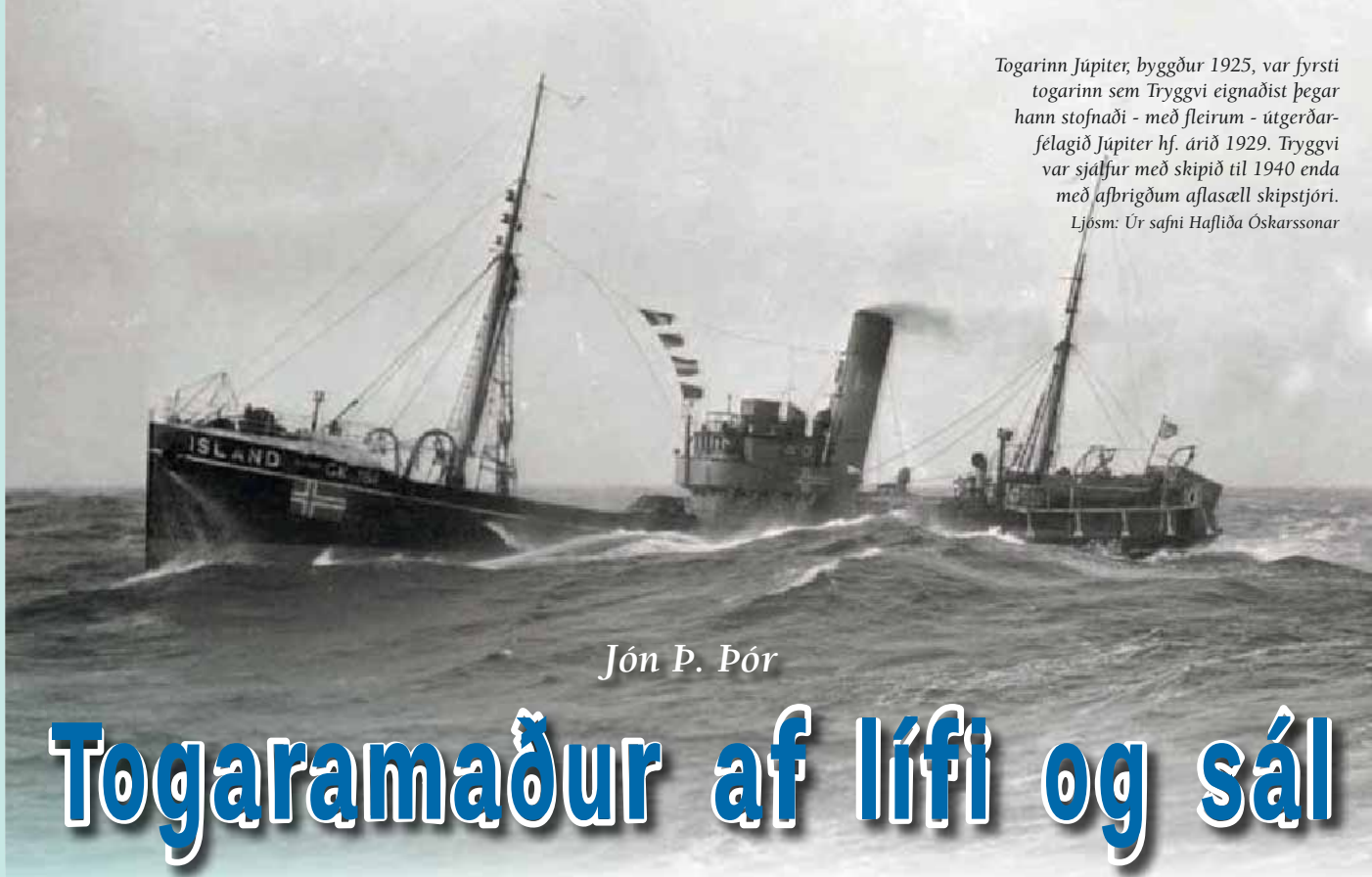


Í öðru sæti varð mynd Guðmundar Guðmundssonar bátsmanns á Frosta ÞH.



Í þriðja sæti varð mynd Hlyns Ágústssonar háseta á Þórunni Sveinsdóttur VE.

Togarinn Júpiter, byggður 1925, var fyrsti togarinn sem Tryggvi eignaðist þegar hann stofnaði - með fleirum - útgerðarfélagið Júpiter hf. árið 1929. Tryggvi var sjálfur með skipið til 1940 enda með afbrigðum aflasæll skipstjóri.
Ljósmynd: Úr safni Hafliða Óskarssonar



Jón Þ. Þór

Togaramaður af lífi og sál

– Tryggvi Ófeigsson (1896-1987) –

Med tilkomu togaraútgerðar á öndverðri 20. öld bættist ný vidd í útgerð og sjósókn Íslendinga og ekki leið á löngu uns tekið var að tala um nýjan og sérstakan hóp innan sjómannastéttarinnar: togaramenn. Fyrsta kynslóð þeirra samanstóð að mestu af mönnum sem áður höfðu haft sjósókn á þilskipum og árabátum að árstíðabundnu hlutastarfi, en togarasjómennskan var frá upphafi fullt starf, þótt fyrstu togararnir sæktu ekki sjó nema átta til tíu mánuði á ári. Tekjur á þeim voru hins vegar svo háar, að margir togaramenn gátu leyft sér að sinna ekki annarri vinnu. Þetta þóttu mikil hlunnindi sem heilluðu unga og framgjarna menn.

Þótti fínt að vera togaramaður

Smám saman óx úr grasi kynslóð, sem aldrei hafði kynnst að ráði sjómennsku á annars konar skipum en togurum. Sumir þeirra höfðu verið á erlendum botnvörpuskipum, einkum breskum, og lært þar vinnubrögð og handtök við togveiðar.

Flestir komust hins vegar ungir í skipsrúm á fyrstu íslensku togurunum og lærðu þar sjó, eins og kallað var. Allir byrjuðu þeir sem hásetar eða kyndarar, en unnu sig síðan upp, og þeir sem gátu fóru í stýrimanna- eða vélstjórnarskóla. Margir þeirra urðu landskunnir aflamenn og nokkrir komust í álnir, eignuðust eigin skip eða hlut í skipi og stunduðu útgerð síðari hluta ævinnar. Langt fram eftir 20. öld lék ljómi um nöfn þessara manna á Íslandi, þeir færðu björg í bú, voru sannkallaðir máttarstólpar samfélagsins og á sjó voru þeir eins og kóngar í ríki sínu. Á þeim árum þótti fínt að vera togaramaður á Íslandi.

Fæddist í Leiru

Fáir menn gátu frekar talist samnefnari

íslenskra togaramanna og þess sem þeir fengu áorkað en Tryggvi Ófeigsson, og var hann þó aðeins einn af mörgum afreksmönnum í sinni stétt.

Ævi Tryggva var ævintýri líkust og hann náði að kynna togarasjómennsku og togaraútgerð frá öllum hliðum. Hann fæddist suður í Leiru árið 1896, í þann mund sem útlendir togarar tóku að sækja í stórum hópum í Faxaflóa á sumrum. Sem ungur drengur fylgdist hann hugfanginn með þessum stóru skipum og átti sér þann draum æðstan að komast á togara. Það tókst og eftir tilskilinn tíma sem háseti fór hann í Stýrimannaskólann í Reykjavík.

Að námi loknu var Tryggvi stýrimaður og skipstjóri á íslenskum og enskum togurum, m.a. á Imperialist, sem Hellyersbræður gerðu út og var stærsta skip í breska togaraflotanum á 3. áratug 20. aldar.

Úranus og Júpiter

Árið 1929 stofnaði Tryggvi útgerðarfélag ásamt fleiri mönnum og varð þá skipstjóri á eigin skipi. Því stýrði hann um árabíl og eftir síðari heimsstyrjöld eignaðist hann fyrirtækið að mestu og rak það af myndarskap í um það bil aldarfjórðung.

Á 6. og 7. áratugnum var fyrirtæki hans, Júpiter og Marz hf., stærsta togaraútgerðarfyrirtæki landsins í einkaeign og skip hans, Neptúnus, Úranus, Júpiter og Marz, voru fræg aflskip.

Þá reisti Tryggvi einnig mikla fiskverkuunarstöð og hraðfrystihús á Kirkjusandi við Reykjavík. Hann hætti útgerð í þann mund er skuttogarar leystu síðutogarana af hólmi og hraðfrystihúsið seldi hann árið 1973. Það voru síðar höfuðstöðvar Íslandsbanka í ein tuttugu ár en nú er það líka breytt og óvíst hver verða örlög hússins sem um langt skeið hýsti eitt öflugasta útgerðarfyrirtæki landsins.



Tryggvi Ófeigsson.

„Hann hefur engu gleymt ... nema textunum!“

Út er komin bókin „Hann hefur engu gleymt ... nema textunum!“, eftir Guðjón Inga Eiríksson, og inniheldur hún gaman-sögur úr íslenska tónlistarheiminum.

Hér á eftir verður gripið niður í bókina:

Hinn kunni hljómborðsleikari Hjörtur Howser stjórnaði á sínum tíma útvarps-þætti á Bylgjunni og þurfti þá að ná sam-bandinu við Bubba Morthens. Hann fann hins vegar hvernig símanúmer Bubba og kom því að máli við Björgvin, sem var þarna nærstaddur, og spurði:

„Veist þú nokkuð símanúmerið hjá Bubba? Hann er nefnilega ekki skráður í símaskrána?“

„Símaskrána!“ svaraði Björgvin, steinhissa á vankunnáttu Hjartar. „Stjórnum-er eru ekki skráðar í símaskrána. Bara undirleikarnir.“

— * —

Norðfirska hljómsveitin SúEllen var einhverju sinni að spila á Hótel Íslandi. Guðmundur R. var þá nýorðinn varabæj-arfulltrúi fyrir Alþýðubandalagið í bæjar-stjórn Neskaupstaðar og hann langaði til að stríða pólitískum andstæðingum sín-um aðeins, svo að fyrir fullu húsi til-kynni hann með miklum lätum:

„Næsta lag er fyrir alla Sjálfstæðis-menn í salnum!“

Gríðarleg fagnaðarlæti brutust út og fólk þyrptist út á gólfid.

Svo hófst Bítalalagið góðkunna:

„I’m a loser. I’m a loser ...“

— * —

Hinn góðkunni tónlistarmaður, Magnús Kjartansson, var einhverju sinni að leika fyrir dansi á Hótel Sögu ásamt hljómsveit sinni þegar til hans kemur roskinn maður og biður hann með þjósti nokkrum að lækka í tónlistinni.

Magnúsi blöskraði frekjugangurinn og segir:

„Heyrðu, góði! Ættir þú ekki frekar að vera hinum megin við götuna?“

Ballgesturinn skildi ekki alveg hvað Magnús átti við og spurði:

„Hver fjandinn er þar?“

Og svarið kom um hæl:

„Þjóðminjasafnið.“

— * —

Eftir að Pétur Kristjánsson var hættur eiginlegu hljómsveitastússi tróð hann stundum upp með hinum og þessum hljómsveitum, sér og öðrum til óblandinnar ánægju. Ein af þeim var Sál-in hans Jóns mín og þegar kom að því

að kynna gamla brýnið á svið gerði Stef-án Hilmarsson, aðalsöngvari hennar, það iðulega með þessum orðum:

„Góðir gestir, næstur stígur á svið Pétur Kristjánsson. Hann hefur engu gleymt – nema textunum.“

— * —

Ragnheiður Ásta Pétursdóttir var eitt sinn sem oftari við hljóðnemann í Ríkis-útvarpinu og spilaði í þetta skiptið „O sole mio“ með Luciano Pavarotti. Hún lifði sig inn í tónlistina og söng með af hjartans lyst, en áttaði sig ekki á því, fyrr en að laginu loknu, að hún hafði gleymt að setja hléttakann á, svo að söngur hennar barst út til hlustenda, ekki síður en það sem kom úr barka óperusöngvar-ans.

En gamall og reyndur þulur lætur slíkt ekki á sig fá og afkynnti Ragnheiður Ásta umrætt lag með þessum orðum:

„Luciano Pavarotti og fleiri sungu „O sole mio“.“

— * —

Álftagerðisbræður hafa oft sungið á elli-heimilum og ávallt verið aufúsugestir þar.

Eitt sinn voru þeir að syngja á Hlíð á Akureyri. Að loknu síðasta laginu urðu þeir að hraða sér út til að komast á næsta tónleikastað í tæka tíð. Sá þá starfsstúlka, sem var nýliði á elliheimil-inu og hafði ekki verið viðstödd söng þeirra, til þeirra þar sem þeir nánast hlaupa við fót út um aðaldyrnar og var Sigfús, elsti bróðirinn, síðastur í röðinni. Hún stökk til, greip létt í öxl hans og spurði:

„Hvert ert þú að fara, góurinn?“

— * —



Hljómsveit Svavars Gests naut mikillar vinsælda á sjöunda áratug síðustu aldar og spilaði meðal annars á héraðsmótum sjálfstæðismanna vítt og breitt um landið við góðar undirtektir.

Eitt sinn, á ströngu ferðalagi milli dansstaða á landsbyggðinni, gerði rúta sveitarinnar stuttan stans til þess að menn gætu rétt úr sér og slappað af í guðs grænni náttúrunni. Svavar Gests hljómsveitarstjóri stjórnaði öllu af festu og öryggi og gætti þess vandlega að hljómsveitarmeðlimir væru ekki að drolla eða teygja lopann. Hann blés því til brottferðar að nýju eftir 10 mínútna stopp og þótti ýmsum það æði skammur tími. Garðar Karlsson gítarleikari var einn þeirra og dvaldist honum nokkuð við að „hlusta á lækinn sem hjalar við mosató“.

Þegar Svavar ítrekaði skipun sína kvaðst Garðar ætla að fá sér kalt vatn úr læknum og bætti svo við:

„Ég ætla bara að láta renna aðeins lengur.“

Ryðfrír stálbarkar

Barkasúða Guðmundar ehf.
Hvaleyraþbraut 27
220 Hafnarfirði
Sími: 564 3338

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

Utan úr heimi

Sjóbúnaður frá skipverjum

Um næstu áramót ganga í gildi nýir samningar á vegum Alþjóðaflutninga-verkasambandsins (ITF). Samkvæmt honum eiga áhafnir ekki lengur að sjá um sjóbúnað skipa sinni nema að ekki séu hafnarverkamenn í þeim höfnum sem skip þeirra er að lesta í. Sameiginlegur samingahópur, sem er samanstendur af útgerðum og ITF, hefur hvatt útgerðir til að fara eftir þessum nýju samningum í einu og öllu en samkomulagið nær til bæði allra farma auk gámasjóbúnaðar.

Það var í febrúar 2018 sem þetta samkomulag var gert af hálfu alþjóðasamningateymis (International Bargaining Forum - IBF) en það nær til allra aðilda-útgerða um allan heim. Hafnarvinnuákvæði samningsins setur verklagsreglur um losun og lestun skipa í höfnum sem er ætlað að vernda réttindi bæði áhafna og hafnarverkamanna. Undanfarin ár hefur orðið aukning á banaslysum meðal sjómanna sem hafa verið að vinna við sjóbúning skipa sinna og vildu menn sjá breytingar á þessu ástandi og þar af leiðandi yrði að verða breyting hjá þeim aðilum sem annast losun og lestun skipa í höfnum, leigutökum og þriðja aðila. Samkomulagið nær til gámaskipa sem sigla í Austursjó, vestur Evrópu að meðtöldu Miðjarðarhafi, Kanada og norður Evrópu.

Svartlisti útgerða

Indverska ríkisstjórnin hefur gefið út „svartlista“ yfir þau fyrirtæki og útgerðir sem hafa brotið landsreglur varðandi að greiða ekki laun til sjómanna sem þau hafa ráðið og síðar skilið eftir umkomulausa þegar útgerðir hafa farið á hausinn. Þegar listinn var gefinn út voru á honum fjögur fyrirtæki þar af eitt mönnunarfyrirtæki. Þá eru átta skip á þessum sama lista.

Strand í ljósi umhverfisverndar

Í október 2017 strandaði Panamaskipið Glory Amsterdam undan ströndum Þýskalands en skipið er 77 þúsund tonn að stærð. Niðurstaða rannsóknarnefndar á strandinu komst að þeirri niðurstöðu að orsök strandsins væri skortur á samskiptum milli kínverska skipstjórans, björgunardráttarbáts og þýskra yfirvalda þar sem vélarafli skipsins var ekki nægjanlegt í því veðri sem skipið strandaði í. En þar er ekki öll sagan sögð því til að mæta nýjum umhverfisreglum var vélar-



Glory Amsterdam strandaði vegna mengunarvarna.

Ljósmynd: Netty

afl skipsins minnkað sem varð til þess að það hafði ekki nægjanlegt afl til að koma í veg fyrir að skipið strandaði. Hefur stéttarfélag sjómanna í Evrópu, Nautilius, vakið athygli á því að öryggi sjómanna sé ógnað með nýjum kröfum IMO um niðurfærslu vélarafils skipa til að mæta umhverfissjóðarmiðum.

Sviðsett sjórán

Þegar þrengir að í útgerðinni, bankar loka á lánalínur og heimta greiðslur getur verið erfitt að halda áfram rekstri. Söluverðmæti skipsins er heldur ekki nægjanlegt til að laga stöðuna og hvað er þá til ráða. Grískur útgerðarmaður sem kominn var í þessa stöðu fór að skoða alvarlega kosti þá sem í stöðunni væru. Hann komst að því að ef eitthvað kæmi fyrir skipið og það dæmt óbjarganlegt fengi hann fúlgur fjár sem myndi bjarga öllu hjá útgerðinni. Þá var bara að finna leið til að ná áhöfninni frá borði áður en skipið yrði látið „farast“ og komast upp með glæpin. Þetta er ekki handrit að bíómynd heldur raunveruleiki sem átti sér stað í Aden flóa í júlí 2011. Skipið sem hér átti í hlut var 150.000 tonna tankskipið Brillante Virtuoso sem smíðað var 1992. Gríska útgerðin Suez Fortunes Investments Ltd, sem var í eigu Grikkjans Marios Iliopoulos, keypti skipið í ágúst 2008 á 46 milljónir dollara. Tímasetningin á kaupum á skipinu gat ekki verið verri enda skall heimskreppan á skömmu síðar og markaðir hrundu.

Árið 2011 var verðmæti skipsins komið niður í 13,5 milljón dollara og eftir nokkrar endurfjármagnanir voru allar

lánalínur lokaðar og allt að sigla í strand. Brillante Virtuoso var reyndar tryggt fyrir 77 milljónir dollara eða sex sinnum verðmæti þess. Sú staðreynd freistaði Iliopoulos.

Þann 23. júní 2011 lestaði skipið olíu í Kerch í Úkraínu sem átti að fara til Kína en fyrir flutninginn átti að greiða 3,2 milljónir dollara en hálfa milljón átti að greiða fyrirfram þegar skipið færi í gegnum Súesskurðinn. Þann 30. júní fór skipið í gegnum skurðinn og nú skyldi því siglt yfir Adenflóa þar sem sjóræningjahættu var til staðar. Því voru gerðar ráðstafanir um að fá vopnaða verði um um borð í skipið þegar það kæmi til Yemen 6. júlí.

Skömmu fyrir miðnætti 5. júlí kom lítill bátur að skipinu með sjö vopnaða menn um borð og sögðust þeir vera vopnuðu verðirnir sem ættu að koma um borð í skipið. Hleypti skipstjórinn því mönnunum um borð en um leið og þeir voru komnir á skipsfjöl tóku þeir alla skipverjanna til fanga en fóru með yfirvélstjórnann niður í vél og skipstjórnann upp í brú. Fyrirskipuðu þeir að haldið skyldi til Sómalíu en skipstjórinn tók stefnuna á Djibouti í staðinn. Aðalvélina var stöðvuðu kl. 2 aðfaranótt 6. júlí og 45 mínútum síðar braust út eldur í vélarúminu. Við rannsókn málsins kom í ljós að kveikt var í vélarúminu með sprengju efni sem vopnuðu mennirnir komu með um borð. Klukkan 3 um nóttina kallaði yfirstýrimaður skipsins á bandaríska herskipið USS Philippine, sem var til varnar skipum á svæðinu, og sagði að skipið lægi undir árás sjóræningja. Við rann-

sókn málsins kom í ljós að þá hefðu „sjóræningjarnir“ verið á bak og burt að líkindum með sama bát og ferjaði þá um borð. Korter yfir fjögur um nóttina gaf skipstjórinn fyrirskipun um að skipið skyldi yfirgefið. Var klukkutíma síðar mikill eldur sjáanlegur en skipverjum var bjargað um borð í herskipið. Síðar um morguninn kom björgunar- og dráttarskip á staðinn og hóf slökkvistörf. Það var þó ekki fyrr en tveimur dögum síðar sem endanlega tókst að slökkva eldinn. Skipið var dæmt ónýtt og rífið í kjölfarið.

Útgerðarmaðurinn krafðist bóta í samræmi við tryggingaskilmála en tryggingafélagið fór með málið í dóm en þá neitaði útgerðarmaðurinn að leggja fram gögn auk þess að ljúga að dómranum. Þótti öll sagan afar ótrúverðug og ekki minnkun grunsemdirnar þegar í ljós kom að sjóræningjarnir höfðu ekki tekið neitt herfang um borð í skipinu og að þeir hefðu verið starfsmenn Yemensku strandgæslunnar. Engar bætur hafa verið greiddar fyrir skipstapann.

Barist um toppinn

Samkeppnin hefur verið hörð á gámaskipamarkaðinum þar sem risarnir hafa barist um hver eigi stærstu skipin og mestu flutningsgetuna. Mærsk skipafélagið hefur verið um langt skeið á toppnum en nú er ítalska útgerðin Mediterranean Shipping Company (MSC) á góðri leið að stínga Mærsk af á næstu tveimur árum. Nýlega samdi útgerðin um smíði á fimm 23.000 tuttugu feta gámaeininga (TEU) skipum frá Daewoo í Suður-Kóreu en auk þeirra á útgerðin 11 önnur gámaskip í smíðum en samtals eru þessi 16 skip með flutningsgetu upp á 305.352 TEU einingar. Risaskipin fimm munu kosta hvert 152 milljónir dollara (19 milljarða ISK) og eiga þau að afhendast fyrir lok ágústmánaðar 2021. Með þessum skipum mun floti útgerðarinnar geta flutt rétt um 4 milljónir TEU en reyndar er Mærsk með í dag 4,2 milljónir TEU en forstjóri útgerðarinnar segir að kjörstærðin sem hann vill sjá útgerðina í eru rétt undir 4 milljónum TEU.

Mærsk hefur aðeins í smíðum gámaskip sem samtals geta flutt 45.000 TEU. Það er langt um liðið síðan sú útgerð hefur státað af stærsta gámaskipi heims líkt og það gerði til marga ára en MSC er eigandi heimsins stærsta gámaskips, MSC Gulsun, sem getur flutt 23.765 gáma í einni ferð. Er skipið 11 sinnum stærra en nýju skip Eimskips, Brúarfoss og Dettifoss, sem hafa verið í smíðum í Kína. Þau skip verða þau stærstu sem hafa verið í eigu íslenskrar útgerðar nokkru sinni. Þessi mikla aukning MSC í flutningsgetu hefur valdið mönnum hjá Mærsk áhyggj-

um og að sögn eins af framkvæmdastjórum útgerðarinnar þá er það hans mat að MSC passi ekki lengur í stigvélina sín og það þurfi að berjast með afli til að stöðva þenslu þeirra.

Skip vöruð við

Hvíta húsið hefur sent út aðvörun til kínverska skipafélagsins COSCO um að slökkva ekki á AIS merkjum skipa sinna þar sem þeir eru að vakta siglingar olíuskipa frá írönskum höfnum sem brjóta gegn refsiaðgerðum Bandaríkjamanna.

Tveir háttsettir stjórnendur staðfestu við Reuters að þeir hafi verið í nánum samskiptum við COSCO skip og bent stjórnendum þeirra á hversu ótrúlega hættuleg og ábyrgðarlaus hegðun það væri að slökkva á AIS merkjunum. Jafnframt stofnuðu þau öryggi siglinga um svæði í hættu og ógnuðu öðrum skipum með þessu háttalagi.

Pann 25. september lögðu Bandaríkin refsiaðgerðir á COSCO Shipping Tanker (Dalian) ásamt nokkrum öðrum kínverskum útgerðum sem höfðu vitandi tekið þátt í umtalsverðum viðskiptum vegna flutnings á olíu frá Íran og ekki farið eftir þeim viðurlögum sem sett voru í nóvember 2018. Pann 7. október slökktu olíuskip í COSTCO flotanum á sendingum á AIS merkjum sínum.

Landrafmagn til skipa

Fyrir nokkrum árum var því hafnað að koma upp möguleikum fyrir skemmtiferðaskip sem komu til hafnar í Kaupmannahöfn að tengjast landrafmagni. Nú hafa orðið umskipti á því hjá sveitarfélaginu sem í samstarfi við Kaupmannahafnar Málmeyjar höfn ætla í sameiningu að hanna landtengingarkosti fyrir þessi skip í Norðurhöfninni.

Vaxandi fjöldi skemmtiferðaskipa fylla höfnina í Kaupmannahöfn með þúsundum af verslunarþyrstum farþegum en þessi skip menga gifurlega meðan þau liggja við bryggju með vélar í gangi. Ekki ólíkt því sem við þekkjum af heimsóknunum þeirra hingað til lands. Tekist hafa samningar milli sveitarfélagsins Kaupmannahafnar, Kaupmannahafnar Málmeyrar hafnar og By&Havn um að koma upp landtengingu fyrir skemmtiferðaskip eigi síðar en 2021 og hefur hver aðili lagt til 1,5 milljónir DKR til verkefnisins.

Kaupmannahafnarbúar og þeir sem búa við höfnina eiga heimtingu á að geta dregið að sér ferskt og heilbrigt loft að sögn yfirborgarstjóra borgarinnar Frank Jensen. Þessi umskipti hafa verið borginni dýr því að þegar hætt var við að rafvæða við höfnina 2016 en þá fengu þeir tilboð frá Powercon sem ætlaði að koma upp tengingu þeim að kostnaðarlausu.

Var það verðmetið á 30 milljónir DKR en í staðinn var búnaðurinn gefinn til Noregs. Bent hefur verið á að skemmtiferðaskip sem liggur við bryggju í átta tíma mengar álika og 10.000 fólksbílur sem aka frá París til Berlínar. Vonandi munu þeir næst banna reykingar á götum úti svo fólk geti dregið enn ferskara lofti að sér.

Útblástunarhreinsibúnaður

Skipafélög um allan heim hafa varið milljörðum í að útbúa skip sín með blekkingarbúnaði að sögn dagblaðsins Independent. Er það skoðun þeirra að útgerðir séu að búa skip sín með búnaði sem einungis er ætlaður til að sniðganga nýjar loftmengunarkröfur. Um er að ræða svokallað Scrubber kerfi sem á íslensku hefur verið kallaður útblástunarhreinsibúnaður. Yfir 12 milljörðum dala hefur verið varið í að búa skip þessum búnaði sem ætlað er að draga úr brennisteinsútblæstri skipa sem keyra vélar sínar á svartolíu.

Tvennskonar kerfi eru í boði sem eru opin eða lokað kerfi. Lokaðu kerfin safna úrgangsefnunum um borð í skipunum og síðan er þeim komið á land til förgunar. Opnu kerfin hinsvegar eru þannig að úrgangurinn er settur í sjóinn.

Um næstu áramót ganga í gildi nýjar kröfur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um losun koltvísyrings í útblæstri skipa. Independent benti á að hér væri aðeins verið að færa mengunina úr lofti og niður í sjó. Samkvæmt upplýsingum frá DNV GL flokkunarfélaginu, sem er stærsta flokkunarfélag heims, hafa verið og/edá verið að breyta alls 3.756 skipum með því að koma fyrir útblástunarhreinsibúnaði. Einungis 23 þeirra hafa verið búin lokaðum kerfum en gert er ráð fyrir að alls verði 4.000 skip komin með þennan búnað um áramót.

Eitt skip í íslenskri eigu er búið opnu kerfi en það er Lagarfoss í eigu Eimskips en búnaðinn var komið fyrir fyrr á þessu ári. Skipafélagið er með tvö skip í smíðum í Kína en þau verða bæði búin lokaðum kerfum. Alþjóðaráð um hreinar samgöngur (International Council on Clean Transportation - ICCT) áætla að um 4 milljónir tonna af svartolíu fari á næsta ári í gegnum þennan búnað og að um 180 milljón tonn af menguðum efnun verði dælt fyrir borð á sama tíma frá skemmtiferðaskipum og þá eru öll önnur skip ótalin. Hafa skal samt í huga að þau skip eru að sækjast eftir að sigla inn á viðkvæmt náttúrusvæði sem t.d. gámaskip sækjast síst eftir að heimsækja. Þá mun olíunotkun skipa með útblástunarbúnaði eyða um 2% meira eldsneyti.

Í janúar tilkynntu hafnaryfirvöld í



Skorsteinn Lagarfoss hækkaði umtalsvert við að koma opnum útblátunarhreinsibúnaði fyrir í skipinu.

Fujairah í Sameinuðu arabísku fursta-dæmunum að þau hefðu bannað notkun opinna útblátunarhreinsibúnaðar á um-ráðasvæði þeirra. Í júlí tilkynntu Kínverj-ar að þeir hefðu í huga að setja bann við

losun í sjó frá þessum búnaði innan 12 sjómílna frá ströndum landsins. Þá hafa yfirvöld í Belgíu, Þýskalandi, Írlandi og Bandaríkjunum sett bann við losun á ákveðnum svæðum.

Brotajárnsfréttir

Á fyrsta árshelmingi þessa árs voru 181 skip rifin í heiminum. Þar af voru 142 þeirra rifin í Suður Asíu þar sem enn er notuð sú aðferð að sigla skipum á land til niðurrifs. Slíkar aðferðir eru óheimilaðar innan Evrópu sem og ekki er heimilt að selja skip í eigu evrópskra útgerða til niðurrifs hjá slíkum niðurrifskaupmönnum. Ástæðu þessa banns má rekja til fjölda alvarlegra slysa á starfsmönnum hjá þessum niðurrifsstöðvum en þrjú banaslys og fjögur alvarleg slys urðu í Bangladesh. Engin alvarleg slys voru þó tilkynnt á þessu tímabili frá stöðvum í Indlandi og Pakistan. Að vísu stöðvuðu stjórnvöld í Pakistan í október s.l. niðurrif skipa eftir röð alvarlegra slysa og hafa um 70% verkamanna misst vinnu sína síðustu sex mánuðina.

Í Evrópu er gert ráð fyrir að fjöldi þjónustuskipa við borpalla fari brátt að sigla síðustu mílurnar til niðurrifskaupmanna en í kjölfar oliukreppunnar í Norðursjó var mörgum skipum lagt og liggja enn. Í dag er floti þessa skipa talinn vera um 4.000 skip en af þeim eru 1.100 sem enn liggja verkefnaless þrátt fyrir að heldur hafi lifnað yfir þessum markaði. Greiningaaðili hefur vakið athygli á því að 500 þeirra skipa hafi legið lengur en í þrjú ár án verkefna auk þess að vera flest orðin eldri en 15 ára. Líkur á því að þessi skip fái verkefni eru þverrandi og því stutt í að þau sigli brátt í pottinn hjá evrópskum niðurrifsstöðvum.

GÚSTI var annálað
hraustmenni, kjarnyrstur
og bölvæði út í eitt og
ragnaði, en betra hjarta
var ekki til. Hann studdi
fátæk börn úti í heimi til
náms og gaf til þess
nánast allt sem hann
aflaði á litlu trillunni
sinni.



Þetta er sannkallað stórvirki
sem öllum er hollt að lesa!


BÓKAÚTGÁFAN HÓLAR

holabok.is / holar@holabok.is



Óskum viðskiptavinum okkar
gleðilegra jóla
og farsældar á komandi ári.
Þökkum samskiptin.



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

HAMPIÐJAN

FROST
Kælismiðjan Frost ehf.

HUGINN VE
Vestmannaeyjum



Sildarvinnslan hf
Eyrargötu 3
740 Neskaupsstað
Sími: 4700 7000

bænda
FERÐIR



TVG-ZIMSEN
FLUTNINGSMIDLUN



FISKIÐJAN · SKAGFIRÐINGUR

Faxaflóahafnir sf
Associated
Icelandic
Ports



GILDI

FISKMARKAÐUR
ÍSLANDS



Hafnarsjóður
Bólungarvíkur



Hafnarsjóður
Þorlákshafnar



SAMHERJI HF



Fjallabyggð

RARIK

HVALUR HF

Reykjavíkurvegi 48, Hafnarfirði



Sjómannafélag
Íslands

Gústi

– alþýðuhetjan, fiskimaðurinn og kristniboðinn

Út er komin hjá Bókautgáfunni Hólum bók séra Sigurður Ægisson um Gústa guðsmann (Guðmund Ágúst Gíslason) sem Sigurður hefur unnið að í hartnær tvo áratugi. Sigurður veitti Vikiingnum góðfúslegt leyfi til að birta stuttan kafla úr bókinni sem er um 300 blaðsíður að lengd. Við gripum niður í tíunda kafla bókarinnar þar sem Sveinn Björnsson hefur orðið:

Ég kynnst Gústa árið 1964 þegar við förum að róa á trillunni, ég og gamli maðurinn [: faðir Sveins], þá fer maður að kynnst honum, þá kemur maður inn í þennan vettvang, inn í þetta líf, þessa trillukarlaveröld sem þá var að byrja að verða til herna svona aftur. Hún hafði nátt úrúlega verið til hér áður fyrr en hafði dáið út, en var svo að koma aftur þegar að handrúllurnar fóru að koma, slóðarnir og nælonið, þá fóru menn að fara af stað aftur. Og líka annað það, að á sumrin tók enginn við fiski meðan að síldin var á fullu, það tók enginn við fiski, og menn sem voru að þessu, þeir voru bara með línubala uppi á torgi og voru að selja fisk bara upp úr balanum því þá voru ekki fiskbúðir, þannig að það var ekki nokkur leið að losna við fisk þó að menn hefðu viljað það. Og þeir sem voru að þessu, það voru orðnir gamlir menn sem voru þá kannski á árabátum bara herna á firðinum. Þá voru þeir bara að selja í braggana og selja herna á götunni húsmæðrum sem að vildu kaupa fisk, því það vantaði náttúrulega alltaf fisk. Fjarðarfiskurinn var nú ekki vinsæll, það var svo vont bragð af honum, því hann lá hér í damminum og menn voru ekkert að fara lengra, það var nógur fiskur á firðinum. Og menn voru alltaf spurðir: „Hvar varstu? Varstu úti í Neskrók?“ og menn lugu því alveg villt og galið, þó þeir hefðu verið að veiða hér fram af bryggjunum. Karlinn var náttúrulega í þessu. Hann var ekkert að fara lengra en hann þurfti og menn voru ekki sáttir við fiskinn hjá honum, mikið til út af því að hann fór svo stutt. Svo hirti hann hvern einasta fisk, hvort hann var stór eða smár, og þetta var náttúrulega bölvæð kóð, sumt af þessu, rauðir þaratittlingar, og þeir vildu þetta ekkert í salt, hvorki Dengi Matt [: Steingrímur Matthíasson, fiskisali] eða bílstjórnarnir. Það var stundum hávaði á bryggjunni þegar karlinn var að koma með þetta. Hann var að gá ofan í trillurnar hjá okkur hinum og ef hann sá smáfiskana oní bátunum þá óð hann af stað og sagði: „Komdu og sjáðu herna hjá þessum.“ Og

þá skipti engu máli þó að menn hefðu verið búnir að taka þetta frá og setja til hliðar, ætluðu bara handa sjálfum sér, hann sá þetta, og þá var alveg eins gott að taka af honum eins og okkur.

En aðalfiskimiðin hans voru herna í fjarðarkjaftinum, fram af Sauðanesvitanum og á Hellunni, hann fór ekkert lengra, enda var báturinn orðinn ansi lélegur, það var orðinn fúinn í honum botninn og hann vissi það karlinn að hann var ekkert sérstakur. Enda var þetta alveg nóg fyrir hann.

Ég man eftir því eitt skiptið, það var oft þannig herna og er það kannski ennþá að seinnipart sumars, svona í byrjun ágúst og um miðjan ágúst, það fer eftir hitastigi í sjónum og átu, þá er oft ágætis fisk að fá herna fram af Hellunni, svona á 15–20 fœðmum, og herna austur með nesinu, Siglunesinu. Og þá er hann uppi í sjó, vænn fiskur, og svo eru aftur kóðin niður við botninn. Maður gerði það oft, skal ég segja þér, að þegar maður sá að karlinn var farinn að hanga kyrr lengi, þá vissi maður það að hann var kominn á slóðina, fiskurinn. Ég man eitt skipti snemma morguns, ég ætlaði að fara vestur á Fljóta-mið og ég sé að karlinn er kominn, hann fór alltaf svo snemma, 4 á nóttunni, 5 á morgnana, sem hann var kominn af stað, því hann var svo lengi að hafa sig út. Og hann er kominn herna fram af Hellunni og ég hugsa með mér, það er best að renna bara til hans og kjafta við hann áður en maður fer vestur, heyrir í honum hljóðið. Svo ég keyrir til hans og þá er hann að innbyrða ágætis þorsk, hann var með heilás, beitufæri, og ég segi:

„Ertu að fá hann, vinur?“

Já, hann hélt það nú, sko, að hann væri að koma núna, þetta væri það fyrsta. Hann tók upp fiskinn og sýndi mér. Hann var hvítur, þú veist, hann var ekki rauður eins og oft er á grunnfiskinum.

„Hann er að koma,“ sagði hann, „þetta er það fyrsta sem ég verð var við hann. Ég held að hann sé ..., ertu ekki með mæli?“

Ég segi jú. „Lónaðu herna í kring um mig og vittu hvort þú sérð hann ekki.“

Og ég segi: „Það lóðar herna upp í sjó,“ ég héldi að þetta væri bara áta. „Nei, það er fiskur í henni,“ sagði hann, „ég veit það.“

Svo það endar með því að ég fer fram fyrir hann, svona 20 fœðma, ég var með slóða, og ég renni niður og í svona lóðningar, það var svona dreift, eins og oft er



herna á grunnslóðinni, og ég flýti mér svo að hala upp aftur svona upp í miðjan sjó og þar er fiskur; ég fæ þarna 3 eða 4 fiska bara strax þarna á slóðann. Og karlinn hefur fylgst með mér, því hann er að reyna að kalla í mig, ég heyrir hávaðann í honum, hann hafði svo hátt, ég heyrði í honum, en gat ekki greint orðaskil. Ég ansaði ekkert og ég renni þarna nokkrum sinnum, yfirleitt stoppar þetta stutt við, maður þarf alltaf að vera að hreyfa sig. Svo ég er að þvælast þarna fram og aftur og karlinn er þarna yfirleitt kjurr bara, og ég er búinn að fá þarna ein 300 kíló þarna fyrir hádegi og þótti bara gott þá. Svo ég fer til hans að fá mér kaffisopa og kjafta við hann og þá er hann eitthvað voða dapur og segir að hann sé alveg steinhættur að taka og ég segi:

„Ertu ekki með slóða, maður?“

Nei, hann var ekki með neinn slóða.

Og ég segi: „Ég skal bara gefa þér slóða, ég á nógan slóða; ég er með sökku og öngla, ég lét þig bara hafa þetta, það er vonlaust fyrir þig að vera með helvítis heilásinn,“ segi ég, „því að hann tekur ekki beitu þegar hann er kominn upp í sjó, væni fiskurinn.“

Og hann horfir á mig og segir:

„Etlarðu að gefa mér þetta?“

„Já, já, þú mátt eiga þetta,“ segi ég, „en ef þú vilt endilega borga mér þá geturðu gert það einhvern tímann seinna, taktu bara við þessu.“

Svo ég leggst bara upp að honum þarna í bliðunni og lét hann hafa slóða, set krókana á fyrir hann og gekk alveg frá þessu, og hann sker heilásinn frá, hann var með svona rúlluræfil, fyrstu gerð.

Og ég segi við hann: „Svo skaltu passa þig á því, vinurinn, að um leið og sakkan kemur í botn að rúlla upp í sjó aftur, vegna þess að annars ertu kominn með smáfiskinn á um leið.“

Á, já, hann hélt það þyrfti nú ekki að kenna honum neitt. Svo kveðjumst við

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



FROSTI ehf.
Grenivík



Útvegsmannafélag Suðurnesja

LOFT
& RAFTÆKI
www.loft.is



**Fiskafurðir
umboðssala ehf**
Fiskislóð 5–9 • Reykjavík



Gjögur hf
Grindavík



Í Bátadokkinni á Siglufirði árið 1970. Gústi og fleiri skoða veiði dagsins. Sverrir Páll Erlendsson, menntaskólakennari á Akureyri, ritaði bókarrhöfundur 3. janúar 2018 eftirfarandi: „Ég man eftir að hafa tekið eftir því að þegar Gústi kom að landi við Batabryggjuna þá kastaði hann fiskinum upp á bryggjuna – ekki eins og allir hinir, sem voru með sting og sveifluðu fiskinum með honum upp á bryggjudekkið, heldur tók hann hvern fisk með höndum og kastaði honum upp, tók ýmist undir tálknin eða krækti fingrum í augnatóttirnar. Ég man að ég spurði hann af hverju hann gerði þetta og hann sagðist ekki vilja skemma fiskinn með því að stinga í hann.“ Fleiri heimildarmenn nefndu þetta einnig.

Ljósmyndari: Hafliði Guðmundsson

þarna bara með mestu virktum og ég fer lengra fram og ég sé að karlinn er byrjaður að rúlla bara rétt eftir að ég er farinn. Hann náttúrulega hafði nú engan mæli svo hann lét bara reka, rak bara þarna austur með nesinu. Hann er á sama rekinu bara allan daginn og ég var að þvælast þarna fram og aftur og svo klukkan að verða eitt-hvað sjö um kvöldið þá er ég kominn með 700 kíló og það þótti bara mjög gott, ágætisfiskur. Og ég fer svo til karlsins, og þá er hann kominn bara með ein 300 kíló, einn stærsti róður sem hann hafði bara fengið í langan tíma, bara yfir allt sumarið, en hann hafði náttúrulega hirt allt, sko, þú veist, bæði stórt og smátt.

Og ég segi við hann: „Ég er að fara í land, viltu ekki koma aftan í, við förum bara inn. Er þetta ekki orðið gott hjá þér?“

Nei, hann ætlaði að vera aðeins lengur, það væri ekki orðið svo framorðið. „Láttu nú ekki svona,“ segi ég, „komdu bara, þú sérð það, að ef þú ætlar að fara að róa í logninu, maður, ef að vélin er biluð hjá þér, þá ertu ekki kominn inn fyrr en klukkan hálf tíu í kvöld. Komdu bara, þetta er orðið nóg, skaparinn er búinn að gefa okkur nóg í dag.“ Um leið og ég fór að minnst á það, að skaparinn væri búinn að gefa okkur nóg, þá var það ekkert mál.

„Jú, þetta er sennilega rétt,“ sagði hann, „þetta er búinn að vera góður dagur. Maður þakkar Guði fyrir það.“

Og ég dró hann svo bara inn að bryggju og hann var svo rígmontinn, maður, hann gekk um bryggjurnar, karlinn, til þess að segja þeim frá því að ég hefði látið sig hafa slóða og sökku og öngla og ég hlyti að vera gæfumaður, það gæti ekki annað verið, sko, svona gerðu menn ekki.

Nú, einhverra hluta vegna þá minntist hann nú ekkert á það að láta mig hafa slóða eða öngla eða sökku í staðinn, enda var það hið besta mál; ég ætlaðist nú ekki til þess. Ég held hann hafi verið með þetta

um borð í bátum allt sumarið. Yfirleitt henti maður nú slóðanum eftir daginn og passaði nú krókana, en ég held að hann hafi verið með þetta bara, þú veist, dinglandi með sér allt sumarið, það sem eftir var af því.

En það var rosalegur metnaður í honum. Og þó hann, af því að hann var nú yfirleitt aldrei með mikinn fisk, sem eðlilegt var á þessum slóðum, þá fann maður það á honum, meðan maður var að spjalla við hann, þá var hann að spyrja hvar maður hefði verið og hvað maður hefði fengið og svona og maður var að segja honum það, og hann var alltaf að tala um ... „Já, það er dýptarmælirinn, þetta er alveg stórkostlegt apparat.“ Hann hélt bara að maður sæi bara eins og maður væri að horfa út um glugga og niður í sjóinn og gæti hreinlega bara stúderað þetta. „Já, það er dýptarmælirinn, mikið lifandis óskaplega er þetta gott tæki,“ sagði hann, en það þýðir nú ekkert að tala um það, sko, hann vissi sem var að hann gæti aldrei haft hann um borð í trillunni sinni. En maður fann það á honum að hann var ekki sáttur við sjálfan sig, yfir að hann skyldi ekki geta veitt eins mikið og við. Maður skildi hann ósköp vel, vegna þess að á meðan ég var nú að byrja á þessu þá vorum við mælislausir fyrstu 3 árin, ég og gamli maðurinn, þannig að maður varð að gera þetta á brjóstvitinu og eftir því hvar maður hélt að væri fiskur, og þá fann maður það að maður var ekki jafnoki hinna sem voru með dýptarmæli og gátu fundið lóðningar og rennt í þær og áttað sig á botni og öðru slíku, þannig að ég skildi hann ósköp vel.

Og svo var hann með rauðmaganet framan við Selgilið og fram af klöppunum hérna innan við Landsendavíkina og var að fá í þetta grásleppur, og hirti náttúrulega úr þeim hrognin og hann lét grásleppuna signa og svo var hann að reyna að selja rauðmaga í fiskbúðina. Það var mikið

framboð. Hansi Egils [: Jóhannes Egilsson] var að kaupa rauðmaga í reyk og vildi ekki nema bara stóra rauðmaga því hann rýrnar svo rosalega í reyk, þetta verður bara eins og hendingin á manni, þessir litlu. Rauðmagninn sem þú færð í rauðmaganetin, hann er smærri vegna þess að það eru smærri möskvar í netunum, eða var það þá. Og karlinum gekk svo illa að selja rauðmagann. Og það voru oft ljótar umræður, drengur. Þá var hann kannski búinn að kippa upp rauðmaga, 10–15 stykki á snæri, og var að bera þetta upp í reykhus til Hansa og ætlaði að reyna að selja þetta. Og Hansi vildi ekki taka við þessu og þá byrjuðu umræður um það hvaða djöfulsins pólitík væri í honum, það var allt pólitík ef menn voru á móti honum, hvaða helvítis pólitík þetta væri eiginlega, af hverju hann keypti ekki af sér eins og hinum og Hansi greyði var að reyna að segja honum það að þetta væri miklu vænni rauðmaga sem að kæmi í grásleppunetin, þetta væru bara kettlingar sem hann væri að veiða þarna inni á firðinum. Karlinn var nú aldeilis ekkert á því og var að sýna honum þá stærstu og það endaði alltaf með því að Hansi tók þetta af honum – þó hann gerði ekki annað en að henda þessu bara, hann sagði að það þýddi ekkert að reykja þetta – til þess að gera karlinn ánægðan. En það hófust alltaf upp umræður, því Hansi var að reyna að koma honum af sér og eins var það þegar hann var með grásleppuhrognin, þetta var svo lítið sem hann fékk, þetta var kannski 5–10 lítrar sem hann var með í lögn, og hann var að reyna að koma þessu inn á menn sem voru að hræra, voru með grásleppuverkun, hvort þeir vildu ekki kaupa af sér þessa lítra. Hann þurfti ekkert að borga það strax, það mátti bara gera það þegar það væri búið að selja hrognin og allt komið í burtu. Það gekk nú miklu betur, menn tóku þetta af honum og borguðu honum svo bara þegar að hrognatunnurnar voru farnar; hann vissi alveg upp á líter hvað hver hafði tekið af sér og menn voru ekkert að svindla neitt á honum, karlinum. Hann náttúrulega hafði enga getu til þess að vera með neitt úthald, og þetta kom í grásleppunetin og hann hirti þetta og það var bara alveg sjálfsagt að taka við þessu þegar hann kom með þetta.

Fyrst vissu menn ekkert hvað hann gerði við þessa peninga en svo fór það nú að fréttast svona hægt og rólega hvert þessir aurar sem hann fékk nú fyrir þessi kóð sín og allt þetta sem hann var að bardúsa, hvert þetta fór, og eftir það voru menn held ég allir reiðubúin til þess að hjálpa honum á allan mögulegan máta.¹

1 Sveinn Björnsson, 2002 (hljóðupptaka); Sveinn Björnsson, 2016b (hljóðupptaka).

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



KÓPAVOGSBÆR
HÖFNIN



DALVEGI



Skeljungur

Jón Bergsson ehf.

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



BOOTS BUILT TO LAST



www.isfelli.is

Barkasúða Guðmundar ehf.

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



VÉLAR EHF.

Vatnagarður 16 Reykjavík sími 588 6625 fax 588 0216



Umbúðamiðlun ehf.



SAMHENTIR
UMBÚÐALAUSNIR



MARÁS



Friðrik A.
Jónsson ehf



MÚLALUNDUR

Simberg ehf

Siglinga- og fiskuleitartæki



WISE



Stólpi Gámar

SALA • LEIGA • VIÐGERÐIR

Samgöngustofa



Brimrún

FURUNO



BÓKAÚTGÁFAN HÓLAR



RAFVER

www.rafver.is



FÉLAG
SKIPSTJÓRNARMANNA



SALTKAUP EHF.

Tækniskólinn

skóli atvinnulífsins



SCANMAR

Raddir af sjónum – og harða landinu

Jón Hjaltason jónhjalta@simnet.is



Lesandi vildi fá að vita hvar Haraldur H. Hjálmarsson hefði verið að flækjast þegar hann tók ljósmyndina sem birtist á forsiðu jólablaðs Vikings í hittifyrri. Ritstjórinn kom af fjöllum, var við öðru að búast? Hilmar Snorrason var hins vegar með á nótunum og svaraði um hæl:

– Þetta er Kálfatjarnarkirkja á Vatnsleysuströnd.

Og Hilmar gerði það ekki endasleppt við okkur heldur lét fljóta með þennan tengil inn á netið:

http://www.kirkjukort.net/kirkjur/kalfatjarnarkirkja_0193.html

Sem rifjar upp gamla tíma þegar hann sigldi reglulega með okkur um netheima. En ekki meira um þær góðu siglingar.



Þetta er hin umrædda kirkjumynd Haralds H. Hjálmarssonar og sýnir Kálfatjarnarkirkju á Vatnsleysuströnd.



– Vertu ekki með þessi læti, kona. Jólasveinninn færði mér hana meðan þú varst í burtu. . .

◆◆◆
Er ekki rétt svona í árslokin að ljúka aftur upp hinna bráðskemmtilegu bók Gunnars Finnssonar, „Það eru ekki svellin“, þar sem hann rifjar upp sögur og sagnir af Borgfirðingum? En Gunnar var um árabíl skólástjóri þar eystra. Gefum Gunnari orðið:

Blómleg byggð var löngum í Brúnavík og þangað kom til dæmis fyrsta útvarpstækið í hreppnum. Sjórinn þar gat verið gjöfull og stundum ekki aðeins fiskur sem úr honum fékkst heldur jafnvel eðalveigar.

Sumarið 1942 er á Borgarfirði kallað „rommsumarið mikla.“ Þá fór mikið af rommkútum í sjóinn af bresku skipi, úti fyrir Austurlandi, og rak þá víða. Í Brúnavík fóru menn ekki varhluta af þessum gæðum, jafnvel í meira mæli en svo að þeir vildu sitja einir að. Þeir sendu því einhverjar flöskur til ættingja og vina syðra. Parna varð að nota pósthjónustuna en ógjarnan vildu menn að eðli og/eða innihald þessara sendinga spyrðist út – pósthjónustarinn auk þess annálaður bindindismaður.

Parna voru góð ráð dýr en fundust þó.

Í Brúnavík hafði hin skaftfellska Grasa-Pórunn, Pórunn Gísladóttir (1846-1937), búið í upphafi 20. aldar og afkomendur hennar lengi eftir það. Grasalækningalistin var auk þess kunn í ættinni syðra.

Því vöktu flöskur úr Brúnavík, merktar „Grasavatn“ engar grunsemdir!

THERMOLITE

Jón Bergsson ehf.

BEKINA

BOOTS BUILT TO LAST

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

Stólpi Gámar

fyrir atvinnulífið



Stólpi Gámar bjóða gámalausnir fyrir atvinnulífið - til leigu eða sölu

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

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



www.stolpigamar.is

 **Stólpi Gámar**

Klettagörðum 5 | 104 Reykjavík | Óseyrarbraut 12 | 220 Hafnarfirði



✦
Gleðilega hátíð

Eimskip óskar landsmönnum öllum gleðilegrar hátíðar og farsældar á komandi ári með þökk fyrir viðskiptin á árinu sem er að líða.

EIMSKIP