

VÍKINGUR

SJÓMANNABLAÐIÐ

2. tbl. 2021 · 83. árgangur · Verð í lausasölu kr. 1.490

Til hamingju með Sjómannadaginn



 Skeljungur

Skipaþjónusta Skeljungs

Alhliða þjónusta við sjávarútveg, útgerð og vinnslu - S. 444 3000

Skeljungur hf. | Borgartúni 26 | 105 Reykjavík | S. 444 3000 | skeljungur@skeljungur.is | skeljungur.is



Fiskmarkaðirnir misnotaðir

Um langa hrið hafa allt of margir aðilar misnotað markaðina með þeim hætti að selja afla að hlut eða öllu leyti í beinni sölu í gegn um markaðina án þess að fiskurinn sé boðinn upp í gegnum klukku eins og lagt er upp með og gert ráð fyrir á fiskmörkuðunum. Með þessu háttalagi eru viðkomandi útgerðir að nýta sér þjónustu uppboðsmarkaða án þess fara í gegnum það ferli sem ætlast er til, en draga eftir sem áður frá launum sjómanna 5% uppboðskostnað á fiski sem ekki er boðinn upp. Þarna er um að ræða beina sölu þar sem viðkomandi útgerð hefur samið fyrirfram um sölu aflans til ákveðins kaupanda, oftar en ekki á hærri verði en menn gera ráð fyrir að fá á uppboðsmarkaði þann daginn. Þetta er að sögn þeirra sem til þekkja gert í þeim tilgangi að tryggja sér það hráefni til vinnslu á hverjum tíma, auk þess sem viðkomandi telur sig öruggari með að fá það sem hann vill fá, sé viðkomandi í föstum beinum viðskiptum við ákveðna útgerð eða útgerðir.

Nú er næst frá því að segja að hvergi í kjarasamningum sjómanna er minnst á beina sölu án uppboðs í gegn um fiskmarkaði. Þar af leiðir að háttalag þessara aðila skekkir með neikvæðum hætti reiknigrunninn fyrir verðmyndun í beinum viðskiptum milli skyldra aðila, þ.e. þeirra útgerða sem selja sjálfum sér fisk af eigin skipum til eigin fiskvinnslu. Grunnforsendan fyrir verðmyndun í beinum viðskiptum milli skyldra aðila byggir á verðmyndun gegnum uppboðsmarkaði. Fyrir þá sem ekki eru að fylgjast með gangi mála á þessum vettvangi frá degi til dags þá eru bein viðskipti milli skyldra aðila sá raunveruleiki sem meirihluti íslenskra fiskimanna býr við og þiggja laun sín fyrir. Þar er um að ræða sjómenn þeirra útgerða sem hafa ráðstöfunarrétt yfir afgerandi hluta af aflaheimildum hvers ár. Í grunninn þá byggir verðmyndunarkerfið í sinni einföldustu mynd á því að útgerðir sem selja sjálfum sér aflann til eigin fiskvinnslu greiða 75% af uppboðsverði á mörkuðum, verði sem ákveðið er mánaðarlega af svokallaðri Úrskurðarnefnd.

Um langa hrið hefur aðferðafræðin við verðmyndun sjávarfangs verið aðaldeilufni útgerða og sjómanna og kemur vafalaust til með að verða í þeim farvegi meðan þetta fyrirkomulag er við lýði. Læt hér fylgja með hluta úr grein sem komin er til ára sinna og er frá árinu 2003 þar sem fjallað er um sama óleysta ágreiningsefnið sem er reyndar margra áratuga gamalt.

Ekki gildir það sama um Jón og séra Jón

Vafalaust er það vel ljóst í hugum fólks hvað felst í því sem í daglegu tali er nefnt verndaður vinnustaður. Það sem um er að ræða er að flestra mati vinnustaður, sem settur hefur verið á lagginar til handa fólki sem á við einhverskonar fötlun eða veikindi að stríða og getur því ekki sótt sitt lífifbrauð á hinn almenna vinnumarkað í samkeppni við þá sem svo lánsamir eru að ganga heilir til skógar. Ekki þarf ýkja mikið hugmyndaflug til að færa rök fyrir því að ákveðnar atvinnugreinar, þar á meðal sú sem oft er kölluð undirstöðuatvinnugrein þjóðarinnar, búi nú á tímum við starfsumhverfi sem fellur vel að skilgreiningunni um verndaða vinnustaði. Til staðfestingar þessarar skilgreiningar þarf ekki annað en að líta til þess að stærstu útgerðaraðilar landsins hafa um langa hrið haldið þeirri kenningu á lofti að til þess að forða afkomubresti í greininni verði þeir að njóta sérstakrar vildarkjara hvað varðar fiskverð. Í öllu falli er ekki annað að sjá og heyra á forsvarsmönnum stærstu útgerðanna en að það sé talin grunnforsenda fyrir rekstrinum að þeir njóti lögverndaðrar heimildar til þess að kaupa fisk á niðursettu verði af sjálfum sér á meðan þessir venjulegu Jónar sem ekki rúmast innan þessa verndaða umhverfis þurfa að sætta sig við þetta alræmda markaðsverð sem að því er virðist er algjör hryllingur í augum þeirra sem kalla má ráðandi öfl í þjóðfélaginu og kenna sig á hátíðis- og tyllidögum við frjálsa samkeppni.

Ps.: Að sjálf sögðu ættu allir sem róa til fiskjar á Íslandsmið að búa við sömu grundvallarforsendur hvað varðar verðlagningu sjávarfangs. Þ.e.a.s. að verð á fiski myndist alfarið á markaði. Óska sjómönnum, fjölskyldum þeirra og öðrum lesendum Víkingsins gleðilegs Sjómanna dags.

Árni Bjarnason



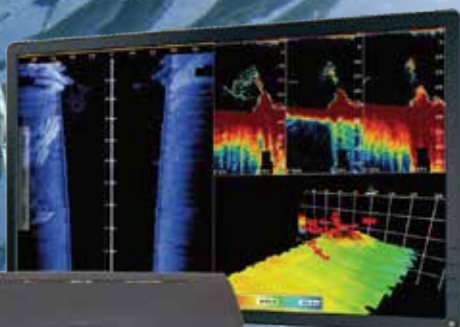
Forsíðumyndina tók: Jón Kr. Friðgeirsson

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

Efnis- yfirlit

- 4 Teitur Björgvinsson á Polonus er Kallinn í brúnni.
- 10 Ekki allt rétt sem sagt er um strand Hvassafells í maí 1975. Heiðar Kristinsson skipstjóri rekur söguna. Fyrsti hluti.
- 18 Nýr Vilhelm kom til heimahafnar á Akureyri hinn 3. apríl síðastliðinn.
- 20 Hverjir voru þessir nýsköpunartogarar? Því svarar Helgi Laxdal.
- 26 Skorti smíðavið en lögðu þó ekki árar í bát. Árni Björn Árnason rekur sögu íslenskrar strandmenningar frá upphaf Íslandsbyggðar til vorra daga.
- 30 Sjómenn, munið ljósmyndakeppnina ykkar. Takið þátt.
- 32 Ævintýri ljósmyndarans. Jón Kr. Friðgeirsson kominn á loft með myndavélina.
- 34 Milljarðagrín? Nei, skútan A er sannarlega ekkert grín.
- 36 Tímamót í dómssal, rórmenn og eingöngu konur í fyrsta sinn. Hilmar Snorrason færir okkur fréttir utan úr heimi.
- 40 StepliteXStormgrip – byltingarkennd stígvél.
- 45 Starfsmenn Rafvers hafa staðið vaktina í 65 ár.

Nýr fjölgeisla dýptarmælir frá Furuno **DFF-3D**



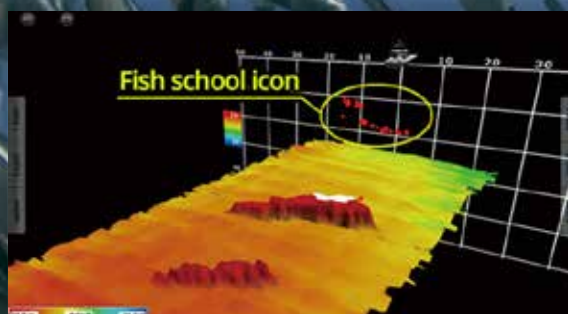
DFF-3D er nýr fjölgeisla dýptarmælir sem Furuno hefur þróað. Ný fjölgeislataekni sem notast er við í mælinum skilar nákvæmum staðsetningum fisk endurvarpa og endurvörpum af botni sem mynda gagnagrunn fyrir myndræna framsetningu botnsins.

Háþróuð tækni við úrvinnslu endurvarpa sendigeislanna og ný gerð fjölgeisla botnstykkis skilar sér í afar nákvæmri þrívíddarmynd af botninum og smáatriðin koma mönnum á ávart.

Skóðið myndbönd um tækið á brimrun.is



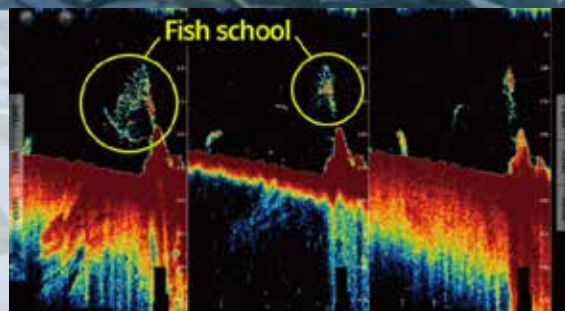
Þrívíddarmyndirnar má vista og vinna með í gagnagrunni Time Zero Professional.



Botnlandslagið og fiskitorfur birtast í ótrúlega nákvæmri mynd í allt að 120° geisla frá stjórn í bak. Hámarks dýpi við enda geislans er 200 m, en 300 m undir miðju skipsins.

Hliða skönnunar (Side Scan) eiginleiki DFF-3D býður upp á nýja leið til að staðsetja holur og hæðir á sjávarbotni. Þessi tækni gerir notandanum auðvelt fyrir að sjá nákvæmlega hvernig botninn liggur.

DFF-3D inniheldur einnig hefðbundinn dýptarmæli með 3 geislum sem er hægt að stilla og færa til. Þetta gerir notanda kleift að staðsetja fiskinn á mjög einfaldan hátt. Breidd og halla hvers geisla má stilla frá miðju.



Brimrún

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

MAREIND

Grundarfirði
Sími 438 6611



Mynd: Þorgeir Baldursson.

KALLINNN Í BRÚNNI

Teitur Björgvinsson

Nafn og hvenær fæddur og hvar?

Teitur Björgvinsson fæddur 26. júlí 1961 á Akureyri.

Maki: Theodóra Kristjánsdóttir.

Börn: Dröfn, Hrund, Siguróli Björgvin, Klara og Gígja.

Hversu gamall varstu þegar þú

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

Byrjaði á sjó 13 janúar 1978 sem vikaþjálfi á M/S Hvassafelli þá 16 ára. Fórst í Stýrimannaskólann haustið 1980 þá 19 ára

Hvaða ár laukstu skipstjórnarprófi?

1982

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

Skipin sem ég hef verið á: Hvassafell, Snæfell EA 740, Haförn EA 155, Ólafur Magnússon EA 250, Eyborg EA 59, Svanur EA 14, Ísborg EA 159, Súlnafell PH 361, Stapavík SI 5, Bjarmi EA 13, Drangavík TS, Eyrún EA 155, Sæþór EA 101, Haförn EA 955, Gullfaxi KE 292, Geiri Péturs PH 344, Áki EA 34, Rauðinúpur PH 160, Oddeyrin EA 210, Margrét EA 710, Ingimundur SH, Sigurður Jakobsson PH 320, Björg Jónsdóttir PH 321, Þórður Jónasson EA ,

Sigluvík SI 2, Harðbakur EA 3, Björgúlfur EA 312, Árbakur EA 5, Kaldbakur EA 1, Háberg GK 299, Norma Mary A110, Baldvin Þorsteinsson EA 10, Akureyrin EA 110, Hjalteyrin EA 310, Odra NC 100, Anders GDY 38, Polonus GDY 36, Súlan EA 300, Polonus GDY 58, Berlin NC 105

Eyrún EA 155 er eftirminnilegust, valt svo mikið að við gengum jafnt á veggjum sem dekki og slagvatnslyktin ógleymanleg. En mjög góður bátur í brælum.

Hvernig myndir þú lýsa skipinu sem þú ert á núna og hvað heitir það?

Gott skip í flesta staði og gott að vinna á því, lætur mjög vel að stjórn en er þungt og blautt. Heitir Polonus.

Eftirminnilegasti skipstjóri sem þú hefur siglt með?

Það er bara einn KALL og hann heitir Árni Kristinsson.

Svo eru nokkrir aðrir flottir kallar, Heiðar Kristins á Hvassafellinu, Íbba Bald á Snæfellinu, Árni Ingólfs á Óla Magg, Sveinn Hjalmarsson heitinn á Kaldbak, Jói Varða á Polonus og Flosi Arnórs á Polonus.

Einn félagi minn sagði um mig eftir að ég varð skipstjóri, að það væri ekki von á góðu, alinn upp hjá Íbba Bald og Árna

Krist. Viðkomandi átti við að ekki væri von á góðu þar sem þeir félagar Árni og Íbba höfðu sækja stift og kölluðu ekki allt ömmu sína.

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

Sveinn Gunnarsson (Svenni Gunn).

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

Margir góðir en ef ég þarf að nefna einn þá nefni ég Mikhail Trunov bátsmann. Þegar hann kemur inn eftir mikið bras eða langa bætningu í miklu frosti, segir hann brosandi: „I love my job“ og hlær svo.

Hver er uppáhalds fiskurinn þinn að;

-a- borða? Síginn fiskur.

-b- veiða? Þorskur.

Hvernig finnst þér best að matreiða fisk?

Utan við að sjóða siginn fisk, þá eru til margir góðir fiskréttir sem mér finnst góðir. Sá sem er í uppáhaldi núna er lúxus fiskréttur með eplum, mangó chutney og rjómaosti.

Hver er furðulegasti fiskurinn sem þú hefur veitt?

Sennilega vogmær.



Til hamingju með daginn sjómenn

Eimskipafélag Íslands sendir öllum sjómönnum og fjölskyldum þeirra heillaóskir
í tilefni dagsins með kærri þökk fyrir þeirra mikilvæga starf

 **EIMSKIP**

Uppáhalds mið og af hverju?

Svalbarðalögsagan, þar eltir maður fiskinn lengst í norður allt sumarið og svo suður á haustin. Alltaf að kynnast nýjum svæðum og fjölbreytileikinn á göngunum mikill milli ára.

Versta veðrið sem þú hefur lent í á sjó?

Það er svo huglæg upplifun eftir því hvað þú ert á stóru skipi. Minnisstæðast er mér þegar við fórum frá Rífi á Snæfellsnesi á Svaninum, 60 tonna báti, heim í páskafrí og lentum í snarvitlausu veðri í Bjargtangaröstinni. Veit svo sem ekki hver vindstyrkurinn var eða ölduhæðin. Það sem er minnisstæðast er að lensan í lestinni stíflaðist og við urðum að ausa með vatnsfötu – nokkur hundruð sinnum – áður en spýtan náðist sem var fyrir lensirörinu.



Björgulfur EA 312. Ljósmynd: Jón Hjaltason.

Hefurðu upplifað ótvíræða lífshættu á sjó?

Já þegar ég fékk gilskrök í andlitið, 5 cm ofar og nær mér hefðu gert útslagið. Slapp með nefbrot.

Svo mætti nefna tvö atvik sem voru svæsin en fóru vel.

Á Haferinum 150 tonna fengum við brot á okkur á heimleið, það kom skáhallt á rassgatið, þeytti okkur á hliðina og á kaf þannig að allt var á kafi. Líklega kom annað á okkur meðan við vorum þvert á ölduna því síðan á bátinum var töluvert bogin á eftir. Þá reyndi ég að líkja eftir því sem maður hafði heyrt um að keyra báta upp, ég sló af þegar ég náði í stöngina og allt var á kafi, setti allt í botn og stýrið í borðið, þegar við komum út úr öldunni snérum við uppí.

Nýverið fengum við hnút á okkur á Polonus á leið til löndunar í Noregi. Brotnuðu þrír gluggar í brúnni og mikill sjór kom inn. Misstum við allflest tæki og rafmagn fór af brúnni. Stuttu seinna dó á vélinni og lágum við flatrekandi í 25-30 m/sek vindi og 6-7 metra ölduhæð og þá taldi ég að við værum í töluverðri hættu. Skipið valt mjög djúpt en verst var að hnútar komu úr öllum áttum þar sem vindátt var að breytast. Eftir einhverja klukkutíma náðum við vélinni í gang og gátum stýrt frá stýrisvélar-rými. Þá vorum við í góðum málum og gátum haldið uppí þar til við fengum fylgdarskip tveimur

tímum síðar sem fylgdi okkur til Noregs. Gátum við siglt undir eigin vélarafla og stýrt eftir tilsögn fylgdarskipsins. Allt fór þetta vel miðað við aðstæður og enginn meiddist.

Eftirminnileg atvik, eitt eða fleiri?

Ég var með Hjalteyrina á snurvoð og við vorum inni á Húnaflóa að leita að þorski. Það var komið fram á kvöld þegar við köstuðum á smá þúst á botninum og

langbesti dagurinn okkar á voðinni og ég held, að þegar ég hugsa til baka að mér hafi þótt snurvoðin skemmtilegasti veiðiskapur sem ég hef stundað.

Hver er mesta breyting siglingatækja sem þú hefur upplifað?

Þegar ég var á Hvassafellinu voru þrjú tæki í brúnni, sjálfstýring, einn radar og einn dýptarmælir sem var notaður spari. Og svo Pálmi loftskeytamaður að taka mið.

Nú er brúin full af skjáum með allskonar upplýsingum um skip og veiðarfæri, þú þarft að vera greindur með talsverða ofvirkni til að komast yfir það allt saman.

Þín skoðun á kvótakerfinu og hvernig það hefur virkað?

Hef ekki verið að vinna á Íslandsmiðum lengi og fylgist lítið með hvernig þetta hefur þróast.

Hvernig finnst þér fiskifræðin hafa staðið

sig við að meta veiðiþol stofna?

Veit það ekki, þessi fræði er nú svona og svona, á endanum er það pólitíkin sem ræður hvað er veitt og enn er fiskur í sjónum.

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

Veit ekki. Þar sem ég starfa færast göngurnar meira norður og austur, en svo koma ár sem allt er eins og fyrir nokkrum árum. Hitastigið hefur ekki breyst svo mikið í hafinu.



Polonus GDY 58. Mynd: Sigurður Helgi Védísarson.

Gleðilega hátíð





Eyrún EA 155 og Svanur EA 14.

Hefur þér tekist að vekja áhuga afkomendanna á sjómennsku?

Held að þau hafi öll áhuga á sjó og sjómennsku á einhvern hátt.

Elstu börnin Dröfn (er með pungaprófið), Hrund, Olli (prófaði fyrir sér á línu, trolli og síld) fengu að fara með mér rækjutúra á Hafnerinum, Klara (sjávarútvegs-

fræðingur) fór með mér á snurvoð á Hjalteyrinni. Klara var einnig á Kristínu EA. Gígja hefur siglt með mér styttri vegalengdir en ekki á veiðar enn sem komið er. Barnabörnin eru að byrja að hafa áhuga, sérstaklega sonur Hrundar, Patrekur Ingólfsson hann leggur fast að afa að fá sér trillu.

Mælir þú með sjómennsku eða skipstjórn sem starfsvettvang við ungt fólk í dag?
Hiklaust.

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

Uppáhaldið er Jónatan Livingston mávur. Er ekki bókaormur en tek stundum rispur í að lesa. Hafði gaman af því að lesa Sextíu kíló af sólskinu eftir Hallgrím Helga, þar sem mannlysingarnar eru góðar. Gervilmurur Gísla Rúnars finnast mér algert meistaraverk.

Til hamingju með daginn sjómenn!

Ryðfrír
stálbarkar

Barkasúða Guðmundar ehf.
Hvaleyrrarbraut 27 · 220 Hafnarfjörður
Sími: 564 3338

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



Félag skipstjórnarmanna

Aðalfundur Félags Skipstjórnarmanna

verður haldinn föstudaginn 4. júní 2021
á Grand Hótel í Hvammi, 1. hæð kl. 14:00.

Dagskrá:

1. Kosning fundarstjóra og ritara.
2. Skýrsla stjórnar.
3. Endurskoðaðir reikningar félagsins og sjóða þess lagðir fram og bornir undir atkvæði.
4. Umræður um skýrslu formanns og ársreikninga.
5. Lagabreytingar
6. Kjaramál.
7. Kjör fulltrúa félagsins í stjórnir, ráð og nefndir.
8. Önnur mál

Stjórnin

Til hamingju með daginn sjómenn!



ENNEMM / SIA / NM-003851



Við tökum þjónustuna alla leið

Það er okkur sönn ánægja að bjóða nú upp á enn betri þjónustu með nýrri og öflugri vefverslun N1 sem nýtist sjómönnum og útgerðarfirmum hvort sem er á sjó eða í landi. N1 sendir hamingjuóskir í tilefni sjómannadagsins og þakkar fyrir ánægjuleg samskipti alla leið!

440 1000 n1.is



ALLA LEIÐ



Mynd: Hilmar Snorrason

„HVASSAFELL“

Björgun Hvassafells af strandstað á Flatey á Skjálfanda í mars til maí 1975.

Þann 7. mars 1975 strandaði flutningaskipið Hvassafell í Hnisuvík við norðanverða Flatey á Skjálfanda. Þegar skipið strandaði var norðaustan stórvíðri með mikilli fannkomu. Björgunarveitin Garðar á Húsavík ásamt áhöfnum bátanna Svans og Jóns Sör frá Húsavík vann frækilegt björgunaraufrek við björgun skipbrotsmanna við mjög erfiðar aðstæður. Í þessum skrifum verður ekki fjallað frekar um strandið aðdraganda þess né björgun áhafnar. Þeim þáttum hafa verið gerð skil í grein Tómasar Knútssonar í Víkurfréttum 7. mars 2018 og bréfi TK til Mbl. 12. mars 2000. Þá vísast í frásögn Jóhannesar Sigurjónssonar í vikublaðinu Skarpi á Húsavík þegar 35 ár voru liðin frá strandinu.

Tílefni þessa pistils er sú að 14. maí árið 2020 skrifaði Þorgrímur Aðalgeirsson inn á Facebook hópinn „Gömul íslensk skip“ innlegg í tílefni þess að 45 ár voru liðin frá því að „Hvassafell“ skip Skipadeildar Sambandsins náðist á flot af strandstað á Flatey á Skjálfanda. Í ummælum við innleggið segir. „Þegar Ægir dró Hvassafellið á flot hafði dráttarvirkinn milli breska dráttarskipisins Lifeline slitnað, þannig að það var Ægir einn sem náði skipinu á flot“.

Áfram er í ummælum. „Lifeline var búinn að reyna einn að ná skipinu á flot en ekkert gekk, þá var leitað til

Landhelgisgæslunnar og Ægir sendur á vettvang, á fyrsta flóði eftir að Ægir kom á vettvang, tókst að snúa skipinu og á öðru flóði nær Ægir skipinu á flot, en áður slitnar virkinn milli Hvassafells og Lifeline“.

Hér er farið rangt með í ummælum við færslu Þorgríms dráttartaugin frá Ægi slitnaði um klukkustund áður en Hvassafell náðist á flot en ekki dráttartaug frá Lifeline sem lauk verkinu og náði Hvassafelli á flot. Það er mat undirritaðs að nauðsynlegt sé að leiðrétta þessa skekkju og uppá síðari tíma sé þessu verki gerð skil eins og kostur er. Ég þekki nokkuð vel til þessa máls var yfirstýri-maður og afleysinga skipstjóri á Hvassafelli frá 1. febrúar 1974 til 3. mars 1975 með eðlilegum frítökum á tímabilinu. Þegar Hvassafell strandaði þann 7. mars 1975 var ég í fríi en átti að taka við skipinu meðan skipstjóri þess færi í frí eftir að ferð þeirri lyki sem skipið var í þegar það strandaði. Ég var síðan skipstjóri á Hvassafelli frá 15. júlí 1975 til 27. júlí 1979 með nokkrum frávikum.

Fundur á Skipadeild

Nokkrum dögum eftir strandið boðaði Hjörtur Hjartar framkvæmdastjóri Skipadeildarinnar mig á sinn fund. Tílefnið var að ræða þá stöðu sem upp var komin við strand Hvassafells og hvaða

möguleikar væru í stöðunni varðandi það að lágmarka skaðann sem af þessu hlytist. Hjörtur var með í huga að senda menn á staðinn og helst ef hægt væri að vera um borð í skipinu meðan séð yrði hvað yrði með framhaldið og halda þar öllu í eins góðu horfi og frekast væri mögulegt við þessar aðstæður.

Uppi væri áform tryggingafélags farmsins sem var Brunabótafélag Íslands um að reyna björgun á áburðinum sem kallaði þá á að hægt væri að hafa gangfæra krana og spil við bómur skipsins við þá vinnu. Hilmar Pálsson forstjóri Brunabótafélagsins hafði ásamt Kristni Guðbrandssyni forstjóra Björgunar farið á strandstað til að kanna möguleika á björgun farmsins. Þeir voru nýlega komnir úr þeirri ferð og töldu meiri líkur en minni á að reynt yrði við björgun farmsins. Ætlun þeirra var að fá flatbotna grunnristan pramma, leggja honum að síðu Hvassafells og losa farminn yfir í prammann og flytja til lands. Allt var þó óráðið hvort farið yrði í verkið þegar hér var komið sögu.

Erindi Hjartar við mig var að mælast til þess að ég færi ásamt vélstjórum og fleiri mönnum um borð í Hvassafell á strandstað til að freista þess að koma í gang ljósavélum og gera skipið íbúðarhæft. Vera síðan á staðnum um óákveðin tíma að sinna þeim verkum sem



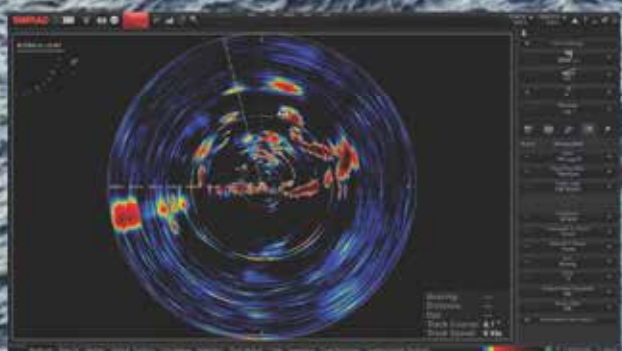
KONGSBERG

SIMRAD

Fyrir
sjálfbærar
fiskveiðar

*Hringsónar fyrir
minni skip og báta*

SIMRAD SY50



Nýtt



*Óskum sjómönnum og fjölskyldum þeirra
til hamingju með daginn*

Tíðni stillanleg frá 54 til 60 kHz
Langdrægni allt að 2000m
Innbyggður veltuskynjari
360° lárétt sending
Tilt frá +10 til -60°
Þröngur geisli
Sneiðmynd



Askalind 2
201 Kópavogur

Simberg
Sími: 414-4414

www.simberg.is
simberg@simberg.is



GLORÍAN

sem bylti flottrollsveiðum

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

***Á síðustu 32 árum hefur Hampiðjan
framleitt og selt yfir þúsund Gloríur
til útgerða í 28 löndum.***

HAMPIÐJAN

– veiðarfæri eru okkar fag

hampidjan.is

baðvatnshita var komið ágætis sturtuvatn. Á enda frárennisslöngu þvottavélarinnar var síðan settur sturtuhaus og vélin látin dæla úr sér yfir þann sem fór í sturtuna. Þar með var komin ágæt sturtuaðstaða en ekki notaði maður þessi þægindi daglega lét duga að skola það mesta af sér í lok vinnudags sem oftast en ekki voru langir.

Það var mikil vinna hjá vélstjórunum Jóni Erni og Ásmundi við allskonar reddingar meðan á björgun skipsins stóð og þeir skiptust á að standa næturvaktir því viðvörunarkerfið fyrir vélarnar var óvirkt. Svo heppilega vildi til að sjór hafði ekki komist í tankana með díselolíu og höfðum við nægjanlega olíu á ljósavélnar og síðar aðfengna dísel loftpressu allan tíman.

Pegar við við komum um borð í „Hvassafell“ voru komin á svæðið olíuskipið „Stapafell“ þar sem Bernharð Pálsson skipstjóri var í forsvari, gættinn maður og traustur, og „Olgeir“ hafnarbáturinn frá Akureyri þar sem þeir Björn Baldvinsson og Jón Rögnvaldsson starfsmenn Akureyrarhafnar voru um borð. Skipin lágu skammt undan og biðu þess að við á Hvassafelli gætum dælt upp olíunni. Við höfðum tvær rafmagnsdælur sem fengnar voru að láni hjá Esso ásamt slöngum til að ná upp olíunni og koma henni um borð í Olgeir. Það tók nokkurn tíma að gera klárt til að dæla upp olíunni, við þurftum að opna lestarlúgur og koma dælu fyrir á millidekki þar sem tekið var í sundur loftrör að þeim tanki sem reynt var við hverju sinni.

Svartolíutankarnir voru miðju tankar en til hliðar við þá voru sjókjölfestutankar. Svartolíutankarnir voru þrír. Tankur 1 tók 48m³, tankur 2 tók 60m³ og tankur 4 tók 65m³. Tankur 1 átti að vera tómur og við fórum ekkert í hann. Tankur 2 var undir framlestinni aftanverðri og tankur 4 undir afturlest í þeim áttu að vera um 100 tonn af svartolíu sem ætlunin var að ná úr þeim.

Eftir nokkra byrjunarörðugleika hafðist að koma dælingu af stað en hægt gekk



Hvassafell á strandstað. Ljósmynd: Björn Sigurðsson.

það, kalt í veðri og olían þykk af þeim sökum og mikið blönduð sjó. Það gekk þó að ná upp þessari blöndu og setja um borð í Olgeir sem flutti þetta um borð í Stapafell. Þegar þessum aðgerðum var hætt á þriðja degi vegna slæmrar veðurspár og lítið náðist orðið af olíu var talið að náðst hefðu um 90 tonn af svartolíu og ekki væri meira í tönkunum sem hægt væri að ná með þessum hætti. Eitthvað olíumagn hafði lekið út sem sást á svörtu olíubelti á hlið skipsins sem sneri til sjávar. Þá höfðu bátar orðið varir við olíubræk á sjónum norður af Flatey. Þetta var þó óverulegt magn miðað við það sem orðið hefði ef ekkert hefði verið að gert. Þegar skipið var tekið í slipp á Akureyri var sett olíugirðing aftan við það til að taka við hugsanlegum olíuleka. Í girðinguna kom mjög lítið af olíu sem sýndi það að aðgerðin við að ná svartolíunni úr skipinu hafði tekist vonum framar.

Hásetarnir þeir Sigurbjörn og Jón fóru til síns heima fljótlega eftir að lokið var við að ná olíunni. Þá var enn allt í algjörrri óvissu um framhaldið.

Ákveðið að reyna björgun Hvassafells

Það gekk upp með hvassa norðan

átt og varð töluvert brim pusaði yfir og ísaði nokkuð. Á flóðinu um nóttina lét skipið illa í briminu veltist til og lyftist greinilega upp, skall svo niður og var heldur óþægileg vistin um borð og engum svefnsamt. Allt var þó hættulaust að mínu viti. Skipið sem við höldum að stæði fast í fjörunni virtist ekki fastara en svo að það var á mikilli hreyfingu. Þegar hjart var orðið að morgni sást að fjörugrjótið var á hreyfingu, brimsorfið grjótið rúllaði upp þegar brimið ruddist upp í fjöruna og rúllaði svo til baka á útsoginu. Eftir að hafa horft á þetta nokkra stund kom upp í hugann að skipið væri með um 1100 tonn af farmi um borð en léti samt svona. Hvernig verður þetta þegar búið verður að létta það, gæti grjótið ef til vill virkað eins og kúlulegur ef hægt væri að snúa skipinu til hafs og ná því af stað? Myndi þá brimsorfið grjótið rúlla því á flot ef togað væri í það? Kannski var þetta fráleit hugsun en áleitinn var hún næstu daga.

Hvernig lýst þér á eftir nóttina, spurði Óttar Karlsson þegar við vorum að borða morgunmatinn hollan og góðan eins og alltaf hjá Halldóri Péturssyni bryta. Óttari fannst eins og mér ótrúlegt hversu mikil hreyfing var á skipinu. Við ræddum þetta eitthvað frekar í okkar hóp hvort mögulegt væri að ná skipinu út en hvað svo? Botninn í vélarúminu rifin og leki svo mikill að dælur hefðu þar ekki undan. Svo höfðum við uppgötvað að einhver leki var inn í lestar sem framundir þetta var talið að væru þéttar. Lekinn í lestinum virtist vera upp úr austurbrunnum í þeim var botninn einfaldur og gót þar á. Það var



Bæla á strandstað. Jón Páll Andrésson baukar eitthvað. Ljósmynd: Heiðar Kristinsson.

Sérhönnuð sjómannamappa

Atvinnuskírteini og önnur gögn á vísum 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!

augljóst að Hvassafell færi hvorki eitt né neitt nema hægt yrði að þetta að minnsta kosti vélarúmið og halda því nokkuð þéttu

Þetta spjall okkar félaganna varð þó til þess að farið var að hugleiða möguleika á að ná skipinu á flot.

Næsta dag var ég kominn með Óttari niður á vélarúmspall að halda í enda á málbandi og við mældum þvers og kruss opið á milli efra og neðra vélarúms. Ég spurði hann hvað hann væri með í huga og Óttar ekki margmáll en maður athafna svaraði: Við verðum að loka þessu og ná neðra vélarúminu þéttu.

Ég lét svarið nægja þó svo ég væri ekki með á tæru hvað þessar mælingar hefðu með það að gera enda ekkert efni til eins né neins og ekki auðvelt að nálgast það.

Næsta dag kom Óttar að máli við mig og sagðist ætla til Reykjavíkur og leggja fyrir Hjört Hjartar framkvæmdastjóra hugmynd um að reyna að ná skipinu út. Óttar sem gjörþekkti Hjört eftir margra ára farsælt samstarf þeirra vissi að Hjörtur var búinn að taka það í sig að Hvassafelli yrði ekki bjargað nema þá með gríðarlegum kostnaði sem ekki borgaði sig og ekki víst að hann fengist auðveldlega ofan af þeirri skoðun.

Yrði sú niðurstaðan að fara út í björgunaraðgerðir þyrfti að taka upp viðræður við tryggingafélagin og koma af stað undirbúningi að björguninni. Staðan í fjarskiptamálum á þessum tíma var sú að farsímar voru þá ekki komnir, Siglufjarðar radio var heldur ekki komið með Vhf samband þannig að samtal varð að fara fram á millibylgju sem heyrðist þá um víðan völl. Vitandi það að málið var viðkvæmt og best væri að sem fæstir vissu um þetta ákvað Óttar réttilega að fara á staðinn og ræða málið auk þess sem betra væri við undirbúning að vera á skrifstofunni í Reykjavík. Óttar bað mig að tala ekki um hvað væri í bígerð né þetta ferðalag í talstöð eða við utanaðkomandi og biðja féлага okkar þess sama og létum við þetta fara hljótt.

Ekki man ég lengur hvers vegna við fengum ekki bát frá Húsavík til að sækja Óttar sem hefði örugglega verið auðsótt mál, bátarnir Fanney og Svanur fóru í ótal ferðir fyrir okkur í margskonar erindum eins og fyrr er greint frá.

Þess í stað settum við út stjórnborðs björgunarbátinn sem var vélbátur og lögðum af stað um kaffileytið þrír félagarnir, Óttar Karlsson, Jón Örn og ég. Áður en við lögðum af stað hafði ég samband við Skúla Jónsson skipaafgreiðslumann á Húsavík og lét hann vita af ferðum okkar og gerði ráð

fyrir að ferðin til Húsavíkur tæki um tvo til tvo og hálfan tíma.

Það var blíðuveður og sléttur sjór en þokuloft og grillti upp á Tjörnesið en sá ekki til Húsavíkur þegar við fórum af stað. Við höfðum ekki áhyggjur af því. Áttum von á að birti til þegar nálgadist landið.

Okkur sóttist ferðin ágætlega en þegar



Ísing myndaðist við ágjöfina. Ljósmynd: Heiðar Kristinsson.

við höfðum siglt í um klukkustund gerði þoku og lítið skyggni og sást nú ekki til lands. Í búnaði bátsins var ágætur kompás sem ég hafði fest á miðja öftustu þóftuna þegar báturinn var undirbúinn fyrir ferðina. Hafði svo haft það glópalán að taka stefnuna út í kortinu um borð áður en farið var af stað. Eftir að landsýn hvarf passaði ég vel upp á að stýra aðeins til stjórnborða (sunnan við) það sem stefnan átti að vera til þess að lenda örugglega ekki norðan við Tjörnesið í einhverri villu þar.

Þegar við höfðum siglt í um tvo tíma og ekkert sást nema þokan fóru þeir að verða nokkuð toginnleirir Jón og Óttar og spyrja hvað ég héldi að langt væri eftir. Ég hafði náttúrlega ekki hugmynd um það eða hvar við vorum en lét engan bilbug á mér finna og var hinn brattasti og sagði að þetta færi að stytast. Feginn varð ég þegar sást í land ekki langt fram undan og taldi mig þekkja að við værum nokkuð sunnan við Húsavík. Þá var bara að halda norður með landinu og stuttu síðar kom Húsavík út úr

þokunni og örskömmu síðar vorum við í höfn.

Skúli skipaafgreiðslumaður og hans frú buðu okkur í kvöldmat sem var vel þeginn. Eftir matinn var sama svarta þokan, ég velti fyrir mér að fara í bakaleiðinni vestur yfir Skjálfandaflóann, ná þar landsýn og halda svo norður með landinu svo við römbuðum örugglega á

Flatey. Jón Örn, alltaf kappsamur á hverju sem gekk, var eins og ég til í að fara strax til baka. Óttar Karlsson tók hinsvegar ekki í mál að við færum út í svarta þoku nú færum við á Hótel Húsavík og gistum þar. Það varð úr þó ekki værum við Jón nú beinlínis uppáklæddir en gott var að koma upp á herbergi, fara í gott bað og steinsofna.

Við Jón Örn vorum snemma uppi næsta morgun fengum góðan morgunmat hjá hóteltjóranum og ekki að tala um að ekki væri tekið með smurt brauð í nesti. Um klukkan hálf sex brunuðum við félagarnir úr höfn í björtu og góðu veðri og vorum komnir um borð í Hvassafell eftir um tveggja tíma siglingu. Óttar fór hinsvegar með morgunfluginu til Reykjavíkur þar sem hann lá ekki á liði sínu í annríki næstu daga og var komin til baka til okkar að viku liðinni.



Á leið til Húsavíkur, ég við stýri og Jón Örn yfirvélstjóri. Ljósmynd: Óttar Karlsson



UMBÚÐIR & PÖKKUN ERU OKKAR FAG



FERSKFISKKASSAR SEM ERU 100% ENDURVINNANLEGIR

CoolSeal kassinn er umhverfissvænn og því
góður valkostur í stað frauðplastkassa



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

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



Samningur um smíði Vilhelms var undirritaður
4. september 2018 sem líkast til var engin
tilviljun. Þetta var afmælisdagur tvíburanna
Baldvins og Vilhelms Þorsteinssona, en synir
þeirra, Þorsteinn og Kristján Vilhelmssynir og
Þorsteinn Már Baldvinsson, stofnuðu Samherja
árið 1983. Ljósmynd: Þorgeir Baldursson



Nýr Vilhelm

Í september 2018 samdi Samherji við Karstensens Skibsværft A/S um smíði á skipi til uppsjávarveiða. Nú tveimur og hálfu ári síðar er afraksturinn kominn í ljós heldur betur, nýtt og glæsilegt skip, Vilhelm Þorsteinsson EA 11. Vilhelm kom til heimahafnar 3. apríl síðastliðinn og var vel fagnað á Togarabryggjunni á Akureyri. Að vísu settu kóvíð og samkomutakmarkanir nokkurt strík í reikninginn en sjónvarpsstöðin N4 bætti úr með ítarlegum þætti um skipið.

„Eitt besta skipið á mínum ferli“

Árið 2018 var tímamótaár í sögu Samherja. Þá gerðist það í fyrsta sinn frá stofnárinu 1983 að félagið var ekki með neinn frystitogara á sínum snærum – og þótti saga til næsta bæjar. Að sjálfur frystitogarisinn ætti engan frystitogara. Frysting á uppsjávarfiski rann þá einnig sitt skeið á enda hjá fyrirtækinu sem gerðist við sölu Vilhelms Þorsteinssonar. Og þá var samið við Karstensen um smíði á nýjum Vilhelm.

Augljóst er að Danirnir hafa unnið gott verk í samvinnu við Samherja-menn sem lögðu eitt og annað í púkkið við hönnun skipsins. Nýjasta tækni setur svip á allt um borð. Í vélarúmi eru tvær vélar, vel er hugað að orkunýtingu, veiðarfæri gerast ekki betri, bæði troll og nót, aflinn er kældur í þrettán lestartönkum sem rúma samanlagt á fjórða þúsund tonn. Ekki væsir um áhöfnina, klefar fyrir fimmtán manns, sérstakt sjúkrahærgi, rúmgóður borðsalur, tvær setustofur, tæki og tól til líkamsræktar og gufubað. Já, Vilhelm rúmar sannarlega eitt og annað innan sinna 89 lengdarmetra – breiddin er 16,6 metrar.

Og hvað skyldi svo skipstjórinn, Guðmundur Þ. Jónsson, segja um þetta nýja skip Samherja. Því svarar hann á heimasíðu félagsins: „Ég hef verið skipstjóri í um þrjátíu ár og ég held að það sé óhætt að fullyrða að þetta er eitt besta skip sem ég hef stýrt á mínum ferli.“

Fyrsta löndunin

Vilhelm Þorsteinsson EA 11 stóð ekki lengi við á Akureyri. Guðmundur skipstjóri lét von bráðar leysa landfestar og var haldið til veiða við Færeyjar. Þriggja daga sigling á miðin, þar voru kælitankarnir þrettán smekkfylltir verðmætum fiski og 20.

apríl - aðeins tæpum hálfum mánuði eftir fögnuðinn á Togarabryggjunni á Akureyri – lagðist Vilhelm að bryggju í Skagen nyrst á Jótlandi þar sem er að finna stærstu löndunarhöfn Dana. Upp úr skipinu flæddu 3.100 tonn af ferskum kolmunna.

Knud Degn Karstensen notaði tækifærið og sendi menn sína um borð til að yfirlita og lagfæra eitt og annað smávægilegt en skipasmíðastöðin sem kennd er við afa hans er einmitt með aðsetur í Skagenþorpi á Skagenkjálkanum nyrst á Jótlandi.



Skíðakonan frækna Dagný Linda Kristjánsdóttir og Björg Finnbogadóttir voru á Togarabryggjunni og fögnuðu Vilhelm. Björg er móðir Þorsteins Márs og Dagný Lind dóttir Kristjáns Vilhelmssonar. Ljósmynd: Skapti Hallgrímsson.



Marín Magnúsdóttir, hin íslenska eiginkona Knud Degn Karstensens, fagnar með Þorsteini Má Baldvinssyni. Ljósmynd: Skapti Hallgrímsson.



Handfæravörur

Öflug þjónusta og gott vöruúrval

Mínum á öfluga þjónustu Ísfells og gott úrval af vörum til handfæraveiða.
Hafðu samband og kynntu þér vöruúrvalið og þjónustuna!

**Þökkum samstarf liðinna ára og sendum sjómönnum
og fjölskyldum þeirra heillaóskir í tilefni dagsins.**

Óseyrarbraut 28, 222 Hafnarfjörður
s: 5 200 500, isfell@isfell.is, isfell.is

 **ÍSFELL**
Þekking og þjónusta

Nýsköpunartogararnir

1.hluti

Ísland var hernumið af Bretum 10. maí 1940. Ári síðar eða 7. júní 1941 tóku Bandaríkin að sér varnir landsins, allt til 30. september 2006 þegar herinn fór af landi brott. Skömmu áður hafði þáverandi forsætisráðherra, Davíð Oddsson, heimsótt þáverandi forseta Bandaríkjanna, Georg W Bush, til að telja hann ofan af því að kalla herinn heim. Allan tímann sem herinn var hér á landi var ákveðinn hluti þjóðarinnar á móti veru hans. Keflavíkurgöngur voru gengnar og heill stjórnmálaflokkur, Þjóðvarnarflokkurinn stofnaður, 1953 sem kom í framhaldinu tveimur mönnum á þing en féll svo af þingi í kosningunum 1956. Fyrir hernámið var Ísland eitthvert fátækasta land í Evrópu með afar einhæft atvinnulíf og viðtækt atvinnuleysi.

Þá draup smjör af hverju strái

Með hernáminu breyttust hlutirnir hratt, atvinna varð mjög mikil, allir gátu fengið vinnu sem það kusu sem leiddi til þess að margir utan af landi komu til Reykjavíkur í atvinnuleit. Það sem meira var, öll vinnulaun voru greidd í erlendum gjaldeyri. Flugvellir, bæði á Miðnesheiði og í Reykjavík voru byggðir, vegir lagðir o.flv. Þessu til viðbótar voru gerðir mjög hagkvæmir verslunarsamningar um gagnkvæm viðskipti, bæði við bæði Breta og Bandaríkjamenn. Síðan kom Marshall hjálpin 1947, sem nam 29 milljónum dollara eða um 3,7 milljörðum íslenskra króna miðað við gengið 128 krónur á dollar. Fyrir það fé var meðal annars Áburðarverksmiðjan á Gufunesi byggð. Sá galli var á gjöf Njarðar að á sama tíma og nóg var að gera hjá hernámsliðunum var minna hugsað um atvinnutæki þjóðarinnar. Þegar Nýsköpunarstjórnin, svokallaða tók við undir forsæti Ólafs Thors og var hér við völd frá í október 1944 til í febrúar 1947 var það hennar meginverkefni að bæta hér úr, hefja nýsköpun á sem flestum sviðum atvinnulífsins, en talið er að á þeim tíma hafi þjóðin átt um 600 milljónir í erlendum gjaldeyri.

Eitt af fyrstu verkum Nýsköpunarstjórnarinnar var að setja bráðabirgðalög 24. ágúst 1944 sem heimiluðu til ríkisstjórninni að kaupa 30 togara erlendis og lántöku í því sambandi uppá 60 milljónir. Skipin urðu að visu 32 og komu til landsins á tímabilinu í mars 1947 til í júlí 1949 eða á 27 mánaða tímabili, að meðaltali eitt skip á 25 daga fresti.

Í febrúar 1947 tók ríkisstjórn undir forsæti Stefáns Jóhanns Stefánssonar við völdum hjá okkur sem var kölluð Stefanía. Sú stjórn setti einnig bráðabirgðarlög dagsett 2. júlí 1949 sem kváðu á um heimild til ríkisstjórnarinnar til að kaupa 10 togara til viðbótar erlendis og lántöku uppá tæpar 33 milljónir íslenskra króna til greiðslu þeirra. Í þeim lögum var bætt um betur því þar var ríkisstjórninni heimilað að lána til viðbótar fjárhæð sem næmi um 10% af kostnaðarverði hvers skips til útgerða sem voru í eigu bæjar- eða sveitarfélaga eða á ábyrgð þeirra. Þarna var greinilega verið að veita lán vegna ýmiskonar kostnaðar sem fylgir því að hefja útgerð. Fyrri lögin voru sett 1944 en hin síðari 1949 eða með um 5 ára millibili en á þeim tíma hefur krónan trúlega veikst verulega því fyrri skipin kostuðu í kringum tvær milljónir hvert en hin síðari um 3,3 milljónir.

Einkennileg niðurstaða eignakönnunar

Þegar Nýsköpunarstjórnin lét af völdum í febrúar 1947 var allur stríðsgróðinn uppurinn þrátt fyrir að togarakaupin að minnsta kosti hafi verið fjármögnuð með lántöku erlendis. Við tók eignakönnun sem meðal annars leiddi í ljós að eignir landsmanna námu tæpum 500 milljónum umfram framtaldar eignir sem námu um 700 milljónum eða tæplega 70% umfram þær. Í framhaldinu komu skömmmtunarárin sem að minnsta kosti fólk á minum aldri man nokkuð vel.

En ekki orð meir um þessa forvitnilegu eignastöðu landsmanna sem endurspegladist engan veginn í skattframtalinu. Heldur skal nú vikið að meginverkefninu sem er að gera grein fyrir hinum merku skipum, nýsköpunartogurum. Hér á eftir koma fram grunnupplýsingar um þá alla ásamt mynd af hverju skipi.



– 1 –

Ingólfur Arnarson RE-201

Fyrstur hinna svokölluðu nýsköpunartogara, Ingólfur Arnarson, var skráður hér á landi 4. mars 1947, smíðaður hjá skipasmíðastöð Cochrane & Sons, Ltd., Selby Englandi. Lengd 54,00 m., breidd 9,14 m., dýpt 4,58 m., brl. 654. Knúinn 1000 hö. gufuvél. Skipstjóri Hannes Pálsson og yfirvélstjóri Loftur Júlíusson. Skipið kom nýtt hingað til landsins 17. febrúar 1947.

Eigandi Bæjarútgerð Reykjavíkur. Ingólfur var jafnframt fyrsta fiskiskip í heimi-num búið ratsjá að talið er. Skipið var endurmælt 5 nóvember 1971, mældist þá 610 brl. Hinn 26 júní 1972 var nafninu breytt í Hjörleifur RE 211. Fór í brotajárn til Spánar, tekinn af skrá 3. desember 1974.

Eftirmæli um nýsköpunartogarann Ingólf Arnarson

Tæknilega var Ingólfur á allan hátt fullkomnari en eldri fiskiskip og meira í skipið lagt en áður hafði þekkt. Lestir skipsins voru svo rúmar að sagt var að bresku skipasmiðirnir hefðu haft á orði að þessar lestir yrðu aldrei fylltar. En það átti eftir að afsannast því margoft kom togarinn drekkhlaðinn til hafnar. Mun hann hafa flutt í land 94 þúsund lestir af fiski á 27 ára ferli sínum. Það þætti ekki mikið núna, en var hrein bylting á sinni tíð og áttu fiskvinnslur í landi fullt í fangi með að ráða við allan þennan afla.

Um borð í Ingólfi gátu verið 38 skipverjar. Aðbúnaður áhafnar var betri og rýmri en áður hafði þekkt í íslenskum fiskiskipum. Var mjög til þess hugsað að allt væri eins þægilegt og þrífalegt og hugsanlegt væri. Svefnslur var rýmri og vistlegri en áður hafði verið í boði. Sama er að segja um kaffistofur og aðstöðu til hreinlætis. Var mikil keppni um að fá pláss um borð. Ingólfur Arnarson var happafleyta og fórst aldrei neinn skipverji. En eftir 27 ára þjónustu var svo komið árið 1974 að rýma þurfti fyrir nýtskulegri togar. Hafði skipið þá heitið Hjörleifur um skeið. Ákvað stjórn Bæjarútgerðar Reykjavíkur að selja skipið til niðurrifs í stálbræðslu á Spáni. Hugmyndir um að varðveita skipið og hafa til sýnis á sjóminjasafni fengu ekki hljómgrunn, líklega vegna kostnaðar. En einhverjir munir úr togaranum urðu þó eftir, þar á meðal skipsstýrið sem talað var um að afhenda Þjóðminjasafninu.

Morgunblaðið 23. febrúar 2017.



Egill rauði NK-104 við innri bryggjuna í Neskaupstað.

Þriðji nýsköpunartogarinn, Egill rauði NK-104, skráður hér á landi 17. júlí 1947 smíðaður hjá Alexander Hall & Co Ltd í Aberdeen í Skotlandi árið 1947 fyrir Bæjarútgerð Neskaupstaðar. Lengd 54,00 m., breidd 9,17 m., dýpt 4,58 m., brl., 656 knúinn 1000 hð. Gufuvél. Skipstjóri í heimsiglingu Steindór Árnason en framtíðarskipstjóri Hergeir Eliasson og yfirvélstjóri Þorsteinn Þórarinnsson, báðir úr Reykjavík.

Norðfjarðartogararnir, Egill rauði og Goðanes voru fyrstu hérlandu togararnir sem hófu veiðar á fiskislóð sem Þjóðverjar kölluðu „Rosengarten“ eða Rósagarðinn. Fiskislóðin er um 90 til 110 sjómílur suðaustur af Stokksnesi, þar voru að jafnaði þýskir



Helgafell RE-280, sennilega á leið í siglingu með fullfermi.

Annar nýsköpunartogarinn, Helgafell RE-280, skráður hér á landi, 14. apríl 1947, smíðaður hjá Cochrane & Sons Ltd í Selby á Englandi árið 1947 fyrir samnefnt útgerðarfélag í Reykjavík. Lengd 54,00 m., breidd 9,14 m., dýpt 4,58 m., 654 brl. Knúinn 1000 ha. gufuvél. Skipstjóri Þórður Hjörleifsson og yfirvélstjóri Óskar Valdimarsson. Kom til landsins 25. mars sama ár. Selt um haustið 1952, Útgerðarfélagi Akureyringa hf., nefnt Sléttbakur EA 4. Skipstjóri Finnur

Daníelsson og yfirvélstjóri, Óskar Valdimarsson sem fylgdi því til að byrja með. Seldur til Spánnar í brotajárn, tekinn af skrá 18. apríl árið 1974.

Mikill viðburður í sögu Reykjavíkur



Gunnar Thoroddsen, þáverandi borgarstjóri Reykjavíkur.

„Í dag hefur mikill viðburður gerst í sögu Reykjavíkur og landsins alls.

Fullkomnasta fiskiskip þjóðarinnar hefur lagst við landfestar á Íslandi. Það er fyrsta skip hins fyrirheitna lands nýsköpunar atvinnulífsins og munu mörg eftir fara. Höfuðborg landsins á þetta skip og mun gera það út.

Reykjavík verður heimili þessa fyrsta landnema nýsköpunarinnar, Ingólfs Arnarsonar, eins og það var Reykjavík, sem var heimili og aðsetur fyrsta landnámsmannsins, Ingólfs Arnarsonar.“

Úr ræðu Gunnars Thoroddsen borgarstjóra af þessu tilefni.

togarar sem fiskuðu vel fagurrauðan karfa sem einkenndi þessa gjöfulu fiskislóð. Egill rauði strandaði undir innra horni Grænuhlíðar, Teistanum í Ísafjarðardjúpi 26. janúar árið 1955. Af 34 skipverjum tókst björgunarsveitum frá Ísafirði og víðar að bjarga 29 skipverjum við hinar verstu aðstæður, en 5 fórust. Á strandstað togarans er enn sýnilegt brak úr skipinu.

– 4 – Kaldbakur EA-1



Kaldbakur leggst að bryggju á Akureyri í fyrsta sinn.

Fjórði nýsköpunartogarinn, Kaldbakur EA-1, skráður hér á landi 1. ágúst 1947, smíðaður hjá Smíðaður hjá Cochrane & Sons Ltd í Selby á Englandi fyrir Útgerðarfélag Akureyringa. Lengd 54,00 m., breidd 9,20 m., dýpt 4,58 m., brl. 654, knúinn 1000 hõ. Gufuvél. Skipstjóri Sæmundur Auðunsson og yfirvélstjóri Henry Olsen, báðir utanbæjarmenn.

Pannig lýsti blaðamaður komu skipsins í Degi miðvikudaginn 21. maí 1947:

„Laust fyrir klukkan 5 e. h. sl. laugardag sigldi hinn nýi togarí Útgerðarfélags Akureyringa h.f. „Kaldbakur“ hér inn á höfnina, og lagðist litlu síðar á ytri Torfunefs-bryggju. Hér var skipinu fagnað hið bezta. Skip í höfninni og hús í bænum voru fánum prýdd, og mikill mannfjöldi safnaðist saman niður við höfnina til þess að sjá hið nýja skip og taka þátt í móttökuathöfninni.

Með skipinu kom frá Reykjavík framkvæmdastjóri Útgerðarfélagsins, Guðmundur Guðmundsson, en stjórnar-nefndarmenn og forseti bæjarstjórnar héldu strax um borð, og þaðan ávarpaði Þorsteinn M. Jónsson mannfjöldann og skips-menn og bauð skipið velkomid.

Guðmundur Guðmundsson lýsti skipinu. Samkvæmt frásögn hans er Kaldbakur 175 feta langur, 30 fet á breidd og 16 fet á dýpt. Hann er 642 brúttó rúmlestir og 216 nettó lestir. Burðarmagn hans er 500 smálestir, með 81 cm. borð fyrir báru. Bolurinn er hólfaður sundur með 7 vatnsþéttum skilrúnum, en alls eru í skipinu 20 vatnsþétt hólfr. Botn þess er tvöfaldur frá vélarrúmi og fram úr og skiptist í geyma fyrir olíu, vatn og lýsi. Eru vatnsgeymar fyrir 60 smálestir, olíugeymar fyrir 245 smálestir og lýsisgeymar fyrir 20 smálestir. Framrúmi er skipt í tvö fiskirúm, en þeim aftur í 12 stíur, sem hver er útbúin með 4 hillum. Rúmar skipið þannig 300 smálestir af ífiski. Fyrir framan fiskirúmið er stór veiðarfærageymsla með skápum og hillum. Íbúðir skipverja eru í stafni, eru íbúðir í tveimur hæðum fyrir 24 menn alls. Eru þar rúmgóðir svefnsalir og setustofa, snyrting o. fl. Hverri hvílu fylgir klæðaskápur og fleiri þægindi. Í skut eru einnig íbúðir á tveimur hæðum fyrir yfirmenn og vélamenn. Eru herbergi öll útbúin með hvílum, stoppuðum og klæddum legubekkjum,

borðum og skápum, en þiljur allar úr gljáðum við. Parna er einnig matsalur skipverja, rúmgóður og vistlegur, snyrtiherbergi o. fl. Fyrir framan borðsalinn er rúmgott eldhús með olíukyntri eldavél.

Undir stjórnþalli er íbúð skipstjóra, mjög rúmgóð og vel búin öllum þægindum. Skipið hefir 1390 hestafla gufuvél, sem keyrir það áfram með 13 mílna hraða á klst. Vél þessi, ásamt hjálparvélum, eru þær fullkomnustu er nú þekkjast og eru brezk framleiðsla, eins og allt annað um borð að undanteknum loftskeytatækjum, sem keypt eru hjá þekktu dönsku fyrirtæki. Ný tegund vökvastýrisvélar er tengd beint við stýrið og er virk frá stýrishúsi. Er þetta mikil endurbót. Togvinda skipsins er eimknúin og er hún 300 hestafla og tekur 1200 faðma af 3 þumlunga vír. Þá eru í skipinu 2 diesel vélar, hvor 120 hestöfl, með átengdum rafal fyrir 80 kw, sem framleiðir alla raforku fyrir aukavélar og til ljósa.

Að loknum ræðum hyllti mannfjöldinn skipið og skipshöfnina með húrrahrópum.

Lúðrasveit Akureyrar lék nokkur lög á undan og eftir. Um kvöldið hafði Útgerðarfélagið boð inni fyrir skipshöfn, blaðamenn og fleiri. Voru þar margar ræður fluttar. Helgi Pálsson, formaður Útgerðarfélagsins, lýsti sögu togarakaupanna og þakkaði þeim, er höfðu lagt málinu lið. Aðrir ræðumenn voru: Þorsteinn Stefánsson, settur bæjarstjóri, Jakob Frimannsson, framkvæmdastjóri, Þorsteinn M. Jónsson, forseti bæjarstjórnar, Jón Ingimarsson og Friðgeir Berg, sem flutti skipinu fagra kveðju í ljóðum. Sæmundur Auðunsson skipstjóri þakkaði allan vinarhug í garð skipshafnarinnar.

Daginn eftir var blaðamönnum boðið að ganga um skipið undir leiðsögn framkvæmdastjóra félagsins og skipstjórans. Virðist vinna öll og útbúnaður vera vandaður og smekklegur og skipið allt hið glæsilegasta hvar sem á það er litið. Mikill mannfjöldi skoðaði skipið á sunnudaginn og luku allir upp einum munni um að allt virtist þar vel úr garði gert og með miklum nýtizku brag. Skipið fer væntanlega á veiðar í þessari viku. Áhöfn er 33 menn. Skipstjóri er Sæmundur Auðunsson, ungur maður og rösklegur, 1. vélstjóri er Henry Olsen, en 1. stýrimaður Þorsteinn Auðunsson. Að undanteknum þessum yfirmönnum, bátsmanni og netamönnum, er áhöfnin héðan úr bænum.“

Útgerðarfélag Akureyrar gerði skipið út, allt til ársins 1974 en 18. apríl það ár var því siglt Spánar og selt í brotajárn.

– 5 – Egill Skallagrímsson RE-165



Egill Skallagrímsson RE-165.

Fimmti nýsköpunartogarinn, Egill Skallagrímsson RE-165 skráður hér á landi 5. ágúst 1947, smíðaður hjá Cochrane & Sons Ltd í Selby á Englandi árið 1947, fyrir Kveldúlf h. f. Reykjavík. Lengd 54,00 m., breidd 9,14 m., dýpt 4,58 m., brl. 564, knúinn



Skipaþjónusta Skeljungs

*Óskum sjómönnum og fjölskyldum þeirra
til hamingju með daginn*

Alhliða þjónusta við sjávarútveg, útgerð og vinnslu

Þjónustusími 444 3000



1000 hö. gufuvél. Skipstjóri Kolbeinn Sigurðsson og yfirvélstjóri Jóhann Jónsson. Haraldur Jónsson kaupir skipið 14. október 1971 og nefnir Hamranes GK-21. Aftur verða eigendaskipti 3. maí 1972. Þá kaupir skipið Jón Hafdal, sama nafn en fær skráninguna RE-165. Sökk í góðu veðri 45 sjómílar út af Snæfellsnesi 18. júní 1972 og tekin af skrá.

– 6 – Akurey RE-95



Akurey RE-95.

Sjötti nýsköpunartogarinn, Akurey RE-95 skráður hér á landi 16. september 1947 smíðaður hjá Coots Welton & Gemmel Ltd., Bewerley Englandi, fyrir útgerðarfélagið Akurey í Reykjavík. Lengd 54,00 m., breidd 9,20 m., dýpt 4,55 m., brl. 655, skipstjóri Kristján Kristjánsson og yfirvélstjóri Eyjólfur Einarsson. Bæjarútgerð Akraness kaupir skipið 22. júlí 1952, sem hélt nafninu en fékk einkennisstafina AK-77. Á árinu 1966 var skipið selt til Tromsø í Noregi og breytt til skjálftarannsókn, nefnt Akeroy. Á árinu 1968 var nafninu breytt í Pertel. Selt 1972 til Techno Navigation of Sillery, Quebec, Kanada og nefnt Petrel V. Nýtt til líffræðirannsóknna í bæði í fersku og söltu vatni.



Petrel V.

Sprenging og sökk

Togarinn Hamranesið RE-165 sökk í fyrirakvöld í góðu veðri um 45 sjómílar út af Snæfellsnesi. Mannbjörg varð um borð í togarann Narfa, sem kom á vettvang skömmu eftir að togarinn sökk. Kom hann með skipbrotsmenn til Keflavíkur kl. hálf 2 í fyrirótt. Skipstjórinn á Hamranesinu telur, að togarinn hafi lent á tundurdufli, er sprengdi gat á botn eða síðu skipsins undir sjávarmáli, svo að leki kom að. Sökk togarinn um kl. hálf 10 í fyrirakvöld. Sprenging varð um kl. 17 s.d.“

Þjóðviljinn 20. júní 1972.



Akurey RE-95, nú seglskútan Caledonia.

Á árinu 2001 selur Techno Navigation Cape Harrison Marine of St. John's Newfoundland skipið sem fær nafnið Cape Harrison. Skipið var mikið endurnýjað til að uppfylla nýjustu kröfur olliðnaðarins til eftirlits með skjálftamyndunum.

Á heimasíðu CanadianSailingExpeditions.com er kaupunum á skipinu þannig lýst til þess félags. Í september 2002 var Prothero staddur í St. John's í viðskiptaerindum þegar hann sá skipið og var strax sannfærður um að hér væri á ferðinni skip sem mætti breyta í seglskip til að sigla með kröfuharða farþega. Hann keypti skipið, lét rífa það til grunna þannig að eftir stóð einungis stálvirkið að mestu leyti síðan var skipið endurbyggt sem barquentina seglskip samkvæmt nýjustu kröfum SOLAS og miðað við það gæti rúmað allt að eitt hundrað manns, áhöfn og farþega. Samkvæmt nýjustu upplýsingum siglir Caledonia nú sem lúxusfarþegaskip meðal annars í Karibahafinu.

Salt Umbúðalausnir Rekstrarvörur Íbætiefni



SALTKAUP EHF

**SALTKAUP
NORDIC**

Cuxhavengötu 1 • 220 Hafnarfirði • sími: 560 4300 • saltkaup@saltkaup.is • www.saltkaup.is

JÓN BERGSSON

ÞÆGINLEG & ÖRUGG Á SJÓ VIÐ ERFIÐUSTU AÐSTÆÐUR

BEKINA
BOOTS



Enginn
málmur

100%
vatnsheld

Lipurt efni,
auðvelt að þrifa

Við til þæginda
við daglega
notkun

Sóli lokaður svo net
geta ekki gripið í stígvélin



KLLETTHÁLS 15 | 110 REYKJAVÍK | WWW.JONBERGSSON.IS | 588 8881

JÓN BERGSSON



Mynd: Náttúrufræðistofnun, Kaupmannahöfn

STRANDMENNING

Menning er fylgifiskur búsetu manna á jörðu hér allt frá því að þessi dýrategund kom niður úr trjánum. Hún er fjölbreytt og margbreytileg á hinum ýmsu stöðum jarðarkringlunnar. Menning hófst á Íslandi þegar fyrstu mennirnir stigu upp á ströndina. Lengst af sögunni var menning á Íslandi tengd bændum, svokölluð bændamenning. Minna var horft til þeirra sem ströndina byggðu. Strandmenning var þó vissulega til þó að orðið sjálft rataði ekki inn í íslenska tungu fyrr en á seinni hluta tuttugustu aldar.

Vandræði með efnivið

Afgerandi þáttur í mannlífi við ströndina voru bátasmiðar sem voru nauðsyn svo að afla mætti matar úr sjónum.

Í fyrstu var sjórinn sóttur á opnum fjórrónum bátum, sexæringum, áttæringum og teinæringum. Bátar þessir voru opnir og skarsúða og gengu fyrir árum og seglum. Sjórinn var í upphafi sóttur frá verstöðvum sem skemmst voru frá fiskimiðum. Þar var hróflað upp skýlum úr grjóti, timbri og mold fyrir þá sem sjóinn sóttu. Í aldanna rás urðu til þyrpingar húsa og sjávarþorpin urðu til allt í kringum landið.

Hvað bátasmiðar varða má ganga út frá því sem visu að verkþekking hafi fylgt landnámsmönnum. Sá hængur var þó á að viður til skipasmiða óx ekki í landinu og rekaviður ekki kominn á fjörur í neinu magni. Viðhald landnámsskipa var því lítið og herma heimildir að á síðari hluta 10. aldar hafi þessir farkostir ekki lengur klofið öldur úthafsins. Landnámsskipin urðu

því smátt og smátt ónýtt og haffærum skipum í eigu Íslendinga fór fækkandi er frá landnámi leið.

Heimildir herma þó að árið 985 hafi 25 skip siglt frá Íslandi til Grænlands, sem telja verður stóran flota á þeim tíma. Þessi frásögn hefur þó verið dregin í efa þar sem vitað er með nokkurri vissu að landnámsflotinn var úr sér genginn og að mestu ónýtur. Líklegt er talið að þarna hafi verið notuð smærri skip svo sem teinæringar.

Tjón er að ófriði

Það liggur í augum uppi að hvers konar fljótandi för hafa verið landsmönnum dýrmæt til matvælaöflunar og ferðalaga. Það skýtur því nokkuð skökku við þegar valdabarátta og hefndarþorsti manna orsakar skipstapa svo tugum skipti.

Árið 1222 fór Sturla Sighvatsson ásamt föður sínum Sighvati á 30 til 40 bátum til Grímseyjar til að vega að Guðmundi Arasyni, Hólabiskupi í hefndum fyrir víg Tuma Sighvatssonar eldri frá Grund í

Eyjafríði sem veginn var á Hólum í Hjaltadal það sama ár.

Ferðin endaði með miklum skipstöpum á Grímseyjarsundi og á fjörum Látrastrandar og austan Eyjafjarðar. Þarna fóru á einu bretti í það minnsta einn tugur báta, jafnvel fleiri.

Um miðbik Sturlungaaldar, árið 1244, var safnað saman öllum fljótandi förum á Vestfjörðum og Norðurlandi í þeim tilgangi einum að etja saman tveimur flokkum manna á hafi úti. Þessi eina sjóorrusta Íslandssögunnar var háð á miðjum Húnaflóa og gengur undir nafninu Flóabardagi. Þar börðust höfðingjarnir Þórður kakali og Kolbeinn Arnórsson, hinn ungi en þeir voru systkinasynir.

Hermt er að floti Þórðar hafi talið 15 skip og þar innanborðs hafi verið 210 menn en floti Kolbeins unga taldi 20 skip og um borð í þeim flota voru 470 menn. Engar heimildir eru til um stærð þessara skipa en margt bendir til að þau hafi verið af öllum stærðum og gerðum. Jafnvel er talið að notast hafi verið við ferjur, sem fluttu menn bakka á milli á stærri vatnsföllum landsins.

Orrustan var háð með grjótkasti, ásiglingum og eldibröndum til þess ætluðum að kveikja í skipum. Leikar fóru svo að Þórður kakali beið ósigur í þessari orrustu enda herafli hans helmingi minni en Kolbeins unga. Að sigri fengnum sigldi Kolbeinn ungi til Vestfjarða, tók öll skip á Ströndum og lét sum brjóta og önnur brenna. Valdabarátta Þórðar kakala og Kolbeins unga hjó þarna stórt skarð í bátaflota landsmanna.



Myndin er væntanlega tekin fyrir austan. Vélbátar eru komnir til sögunnar. Enn halda þó skútur velli sem fiskveiðiskip.

Mynd: Náttúrufræðistofnun, Kaupmannahöfn

Seldu Íslendingum lélegasta viðinn?

Heimildir má finna í fornsögum Íslendinga um gerð haffærra sjóskipa en ekki er hægt að segja að þær séu ýkja yfirgripsmiklar.

Í Landnámu er frá því greint að á bænum Botni í Hvalfirði hafi verið smíðað sjóskip úr íslenskum skógartrjám. Hét sá Ávangur, írskur að kyni, er fyrir smíðinni stóð.

Í Svarfdælu er frásögn af smíði skips í Tungunni, sem mun vera nesið á milli Svarfaðardalsár og Skíðadalsár. Í nesinu var skógur þykkur en kjaltre í skipið var sótt í Eikibrekku hvers staðsetning er nú óljós. Fullsmíðað fékk skipið nafnið Íslendingur og var fært ofan eftir dalnum á ísi. Frásögn Svarfdælu af smíði skipsins líkur með þessum orðum, „og á því skipi hefur Karl utan farið“.

Biskupasaga greinir svo frá að stórhöfðingi einn á Suðurlandi, Hjalti Skeggjason, hafi smíðað skip í Þjórsárdal. Mun skipið annað tveggja hafa verið dregið til hafs eða því fleytt niður Þjórsá.

Heimildir frá árinu 1338 geta þess að Ögmundur Pálsson biskup hafi látið smíða haffært sjóskip, sem hafi siglt tvær

ferðir til Noregs. Fræðimenn eru sammála um að það muni þjóðsaga ein að haffært skip hafi verið gert úr íslenskum viði.

Víst má telja að smíði smærri báta til fiskiveiða hafi verið stunduð allt frá því að land byggðist. Sú smíði hefur örugglega verið nokkuð erfið vegna þess að viður óx ekki á landinu til skipasmíða. Af verslunarskýrslum frá 17. og 18. öld má sjá að innfluttur viður var ekki fáanlegur í því magni sem til skipasmíða þurfti. Að auki reyndist sá viður, sem á boðstólum var, ekki nægjanlega góður smíðaviður svo að hann gæti talist nothæfur í skip.

Fram kemur í ferðabók Ólafs Olaviusar að bátasmíðir á Vestfjörðum hafi oft gert sér ferð á Strandir til af safna rekaviði en rekaviðinn töldu þeir mun betri en „sá úrkasts óhroða af viði, er þeir láti frá Kaupmannahöfn og Noregi.“

Þessi umsögn bendir til þess að Danir og Norðmenn hafi selt Íslendingum lélegasta viðinn. Við sem þeir vildu ekki

smíða úr sjálfir og gátu ekki losnað við á annan hátt en að pranga honum inn á Íslendinga. Íslenskir skipasmíðir nýttu af

þessum sökum fremur rekavið til skipasmíða en innflutt timbur.

Til að spara umstang og flutningskostnað á rekaviðnum frá rekafjöru að byggðu bóli voru bátar gjarnan smíðaðir þar sem rekaviðinn bar að landi. Oft var þetta fjarri mannabyggð og þurftu smíðir þá að flytja með sér áhöld og annan nauðsynlegan búnað um langan veg. Á smíðastað bjuggu skipasmíðirnir í tjöldum eða einhverjum skýlum, sem hróflað var upp af þessu tilefni. Af þessu má sjá að menn vildu ekki fyrir sér vosbúð og harðræði við smíðarnar svo að bátar væru tiltækir til ferða og fæðuöflunar.

Síðasta rekaviðarbátinn var smíðaður á Ströndum úr ljósu lerki árið 1980.



Íslenskur sjómaður í dagrenningu 20. aldar.
Mynd: Nationalmuseet, Kaupmannahöfn

OKKAR HÆFNI – ÞINN HAGUR

Egersund Ísland var stofnað árið 2004 og hefur síðan þá framleitt og þróað veiðarfæri og búnað til uppsjávarveiða. Egersund Ísland er hluti af Egersund Group sem stofnað var árið 1952. Egersund og dótturfyrirtæki þess eru leiðandi fyrirtæki á sviði framleiðslu og þróunar veiðarfæra.

Lögðu þó aldrei árar í bát

Jafnvel á mestu eymdartímum Íslandssögunnar reyndu menn að smíða báta sína sjálfir og til marks um það þá



Hér hefur bátur endað ævina sem „þvottastöð“ í landi þar sem konur vaska saltfisk. Mynd: Nationalmuseet, Kaupmannahöfn

voru flutt til landsins, árið 1630, áttatíu og fjögur kjaltré. Allt fram til seinni hluta 17. aldar voru bátar, smíðaðir á Íslandi, opnir og gat einn góður brotsjór fyllt þá og sökkt.

Páll Björnsson (1621 – 1706) prófastur í Selárdal á Vestfjörðum er talinn fyrstur Íslendinga til að stunda fiskveiðar af þilskipi. Páll var mikilvirkur útgerðarmaður og lagtækur skipasmiður. Hann lét smíða fiskiskútu, svipaða duggum þeim sem Hollendingar sóttu sjóinn á við Íslandsstrendur. Prófasturinn sigldi duggunni sjálfur á dýpri mið en áður höfðu verið sótt.

Við Eyjafjörð hefst þilskipaútgerð 1715 er kunnur sjósóknari og skipasmiður, Eyvindur Jónsson, Bjarnasonar frá Karlsá smíðaði sér þiljuskip, sem haffært mátti kalla. Segl, reiða og akkeri mun Eyvindur hafa fengið frá Hollendingum, sem hér voru á veiðum við landið og vafalítið hefur hann þegið af þeim góð ráð við smíði duggunnar.

Sagður var Eyvindur dirfskufullur og óbilgjarn. Hugdist hann sigla skipi sínu til Kolbeinseyjar, þangað sem fóru Hvanndalabræður á dögum Guðbrands Hólabiskups, og sækja sér egg og fugl því þar ætluðu menn fuglamergð mikla og

eggver góð. Þetta flaggskip liðins tíma átti ekki langra lífdaga auðið því að duggan brotnaði á klöppum fyrir utan Hofsóss í stórviðri, miðvikudaginn næsta eftir fardaga, 1717 og barg Eyvindur þar naumlega lífi sínu. Veglegur minnisvarði stendur nú í varpa að Karlsá um framtak Eyvindrar.

Rúm öld leið frá duggu Eyvindrar þar til næsta eyfirska þilskipið minntist við Ránardætur. Árið 1851 smíðuðu Þorsteinn Daníelsson, Skipalóni og Flóvent Sigfússon á Ósi þilskipið Orra sem gerður var út á hákarlaveiðar.

Seinni hluta 19. aldar var fjöldi þilskipa smíðaður við Eyjafjörð, á Siglunesi og víða um land. Skipin gengu fyrir seglum og kölluðust skútur. Öll voru þessi skip skarsúða og veikbyggð. Mikil afföll voru á skipunum með tilheyrandi mannsköðum.

Það er ekki fyrr en á 20. öldinni að vel er sett í opinn bát sem gerður var út frá landinu. Það var Stanley frá Ísafirði sem vélvæddur var árið 1902. Með þessu framtaki hófst vélvæðing bátaflota landsmanna.

Valtýr reið á vaðið

Smærri bátar, svokallaðar trillur, voru allar opnar á fyrstu þremur áratugum 20. aldar. Það var óþekkt með öllu við Eyjafjörð þegar Valtýr Þorsteinsson, Rauðuvík setti stýrishús á bátinn Venus EA-486 sem hann var með í smíðum árið 1929. Illa var spáð fyrir þessari framkvæmd því talið var að báturinn myndi ekki þola slíka yfirbyggingu. Reyndin varð önnur og ekki leið á löngu áður en flestir bátar við fjörðinn voru komnir með stýrishús. Að geta leitað skjóls fyrir ágjöf og kulda þótti mikið framfaraspor.

Bátar voru smíðaðir í flestum víkum og vogum landsins í upphafi 20. aldar þannig að nærri heggur að kalla megi heimilisiðnað. Að smíðunum stóðu oftir en ekki einstaklingar með takmarka smíðþekkingu en nutu oft aðstoðar þeirra sem betur þekktu til smíðanna.

Strax á fyrsta tug 20. aldarinnar fóru menn að stofna félög um skipasmiðar og höfðu þessi félög oft yfir umtalsverðu starfslíði að ráða.

Fram yfir miðja 20. öldina snerist skipasmiði landsmanna alfarið um opin og dekkud tréskip. Skipin voru ýmist skarsúða eða plankabyggð. Þau fyrr nefndu voru yfirleitt ekki stærri en 10 til 12 tonna stór en

það síðarnefndu allt að 200 tonna.

Upp úr miðri 20. öld fóru Íslendingar að smíða skip úr járni samfara tréskipasmiðinni. Með þessari nýbreytni urðu skipasmiðastöðvar stærri og öflugri en áður hafði þekkt.

Blómaskeið innlendra skipasmiða var áratugurinn 1970 til 1980 en þá störfuðu mörg hundruð manns við þennan atvinnuveg og framleiddu tugi vertíðarbáta og togara. Á þessum tíma settu skipasmiðar mark sitt á atvinnulíf og þróun mannlífs í byggðarlögum við ströndina. Á seinasta áratug 20. aldar var svo komið að smíði stálskipa var aflögð.

Þessa þróun má rekja til svartrar skýrslu Hafrannsóknarstofnunar, frá árinu 1983, um þverrandi fiskigengd við strendur landsins. Stjórnvöld ákváðu að skip smíðuð á Íslandi fengju ekki fiskveiðiheimildir. Þessi ákvörðun stjórnvalda gekk á milli bols og höfuðs á smíði stál- og tréskipa á landinu því fiskiskip án veiðiheimilda kaupir enginn.



Dæmigerður íslenskur vélbátur eins og þeir voru fyrstu þrjá áratugi 20. aldar. Mynd: Nationalmuseet, Kaupmannahöfn

Þjóðmenning – fjölþjóðamenning

Skipasmiðar hafa alla tíð verið fallvaltur atvinnuvegur. Kemur þar margt til svo sem innflutningstollar á efni til skipasmiða og innflutningur fullbúinna skipa. Einn áratuginn hefur ekki verið hægt að anna eftirspurn eftir nýjum skipum en þann næsta er hvergi kaupanda að finna. Þessar sveiflur hafa verið skipasmiðaiðnaðinum ákaflega óhagstæðar og ekki síður viðskiptavinum greinarinnar. Hvað eftir annað hefur þurft að byrja frá grunni og þá oft á tíðum ekkert til sparað í tækjabúnaði og húsakosti.

Enn þrífst mannlíf við ströndina sem flokka mætti undir strandmenningu en þessi menning sogast nú á 21. öld inn í svo kallaða þjóðmenningu eða það sem nú ríður róftum í þjóðfélagi landsins, fjölþjóðamenningu.



Blómaskeið innlendra skipasmiða var áratugurinn 1970 til 1980. Myndin er af Slippstöðinni á Akureyri árið 1968

Mynd: Matthias Gestsson

Stólpi Gámar fyrir atvinnulífið



Stólpi Gámar bjóða gámalausnir fyrir atvinnulífið - til leigu eða sölu

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

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

Rakaskiljur og blásara frá **Heylo**, rykvarnarkerfi frá **ZIPWALL**, og parket-og vinilklippur frá **BULLET TOOLS**.



www.stolpigamar.is

 **Stólpi Gámar**

Sjómannablaðið Víkingur | 29
Óseyrarbraut 12 | 220 Hafnarfirði | Klettagörðum 5 | 104 Reykjavík

LJÓSMYNDAKEPPNI

Verið með!



Þrátt fyrir heimsfaraldur hefur Sjómannaþlaðið Víkingur ekki látið það hafa áhrif á Ljósmyndakeppni sjómanna og nú er enn sem fyrr blásið til keppinnar í ár. Þátttakan var góð á síðasta ári og nú bindum við vonir um að enn fleiri sjómenn séu tilbúnir í að vera með nú þegar hyllir undir lok faraldursins. Keppt er um þrjú sæti til verðlauna en auk þeirra munu tólf myndir til viðbótar taka þátt í Norðurlandakeppni sjómanna í febrúar á næsta ári.

Allir sjómenn á íslenskum skipum sem og íslenskir sjómenn á erlendum skipum hafa þátttökurétt í keppninni. Reglur keppinnar eru ekki flóknar en þær eru samræmdar við hin Norðurlöndin og því standa allar myndir í lokakeppninni jafnfætis hvað kröfur varðar:

- Hver þátttakandi má senda inn að hámarki 15 myndir.
- Myndir eiga að vera í hæstu mögulegri upplausn.
- Myndefnið á að tengjast umhverfi sjómannsins hvort heldur er um borð í skipum, frá landi hvort heldur er í vinnu eða fritíma.
- Með hverri mynd á að fylgja heiti, hvar myndin var tekin auk upplýsinga um á hvaða skipi viðkomandi starfar.
- Myndir eiga helst ekki vera eldri en tveggja ára.
- Myndir með vatnsmerkjum, tímastimpli eða nafni eru ekki gjaldengar.
- Myndir sem sendar eru inn verða að vera í eigu þess sem tók myndina með því að ýta á afsmellarann, sem sagt ótvíræður handhafi höfundarréttar myndar.
- Ljósmyndarinn tekur ábyrgð á að ef einstaklingar séu á myndinni að heimild sé fyrir að birta hana.
- Með þátttöku samþykkir ljósmyndarinn að umsjónarmaður keppinnar fari með þínar upplýsingar í samræmi við upplýsingalögin í þeim eina tilgangi að upplýsa um þig í tengslum við íslensku og norðurlandakeppnina.
- Áskilinn er réttur til að birta myndirnar í blöðum þeirra aðila, sem að keppninni standa, án greiðslu.
- Skilafrestur er til 1. desember nk.

Stafrænar myndir í keppnina skal senda á netfangið iceship@iceship.is en ef þær eru sendar inn á öðru formi skulu þær sendar til:

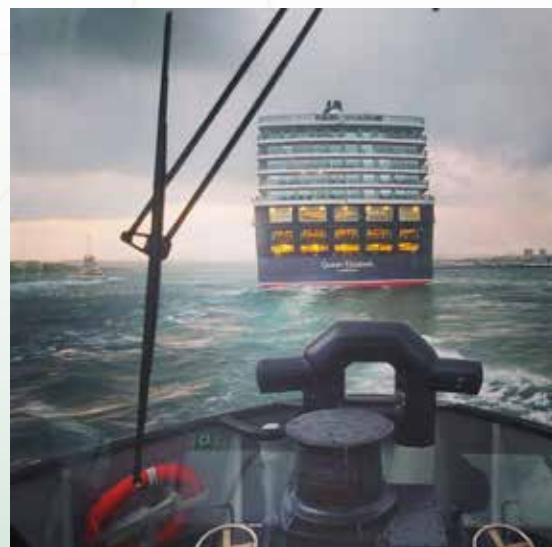
Félag skipstjórnarmanna
v/Sjómannaþlaðsins Víkings
Ljósmyndakeppni 2021
Grensásvegi 13
105 Reykjavík



Mynd: Björg Ástríðardóttir



Mynd: Jón Axelsson

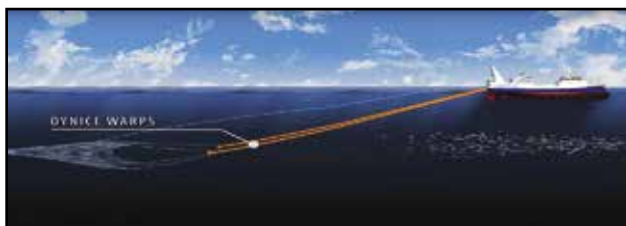


Mynd: Jósef Stefánsson

Netagerð

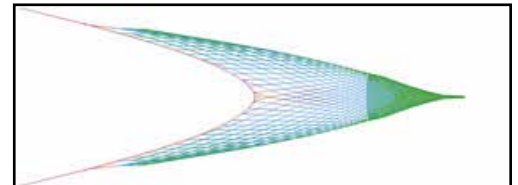


Verk- og faggreinar
netagerðar



Starfstengt nám

www.fiskt.is



Nám í netagerð – veiðarfæratækni

Fisktækniskóli Íslands býður upp á nám í netagerð (veiðarfæratækni). Námið er í samstarfi við fagnefnd netagerðar, Fjölbautaskóla Suðurnesja og öll helstu fyrirtæki í veiðarfærðagerð og þjónustuaðila á Íslandi.

Fisktækniskóli Íslands hefur umsjón með kennslu faggreina í veiðarfæratækni sem hægt er að stunda í fjarnámi í gegnum moodle.fiskt.is

Upplýsingar um innritun og frekari upplýsingar um námið má sjá á heimsíðu skólans www.fiskt.is sími 412-5966 info@fiskt.is

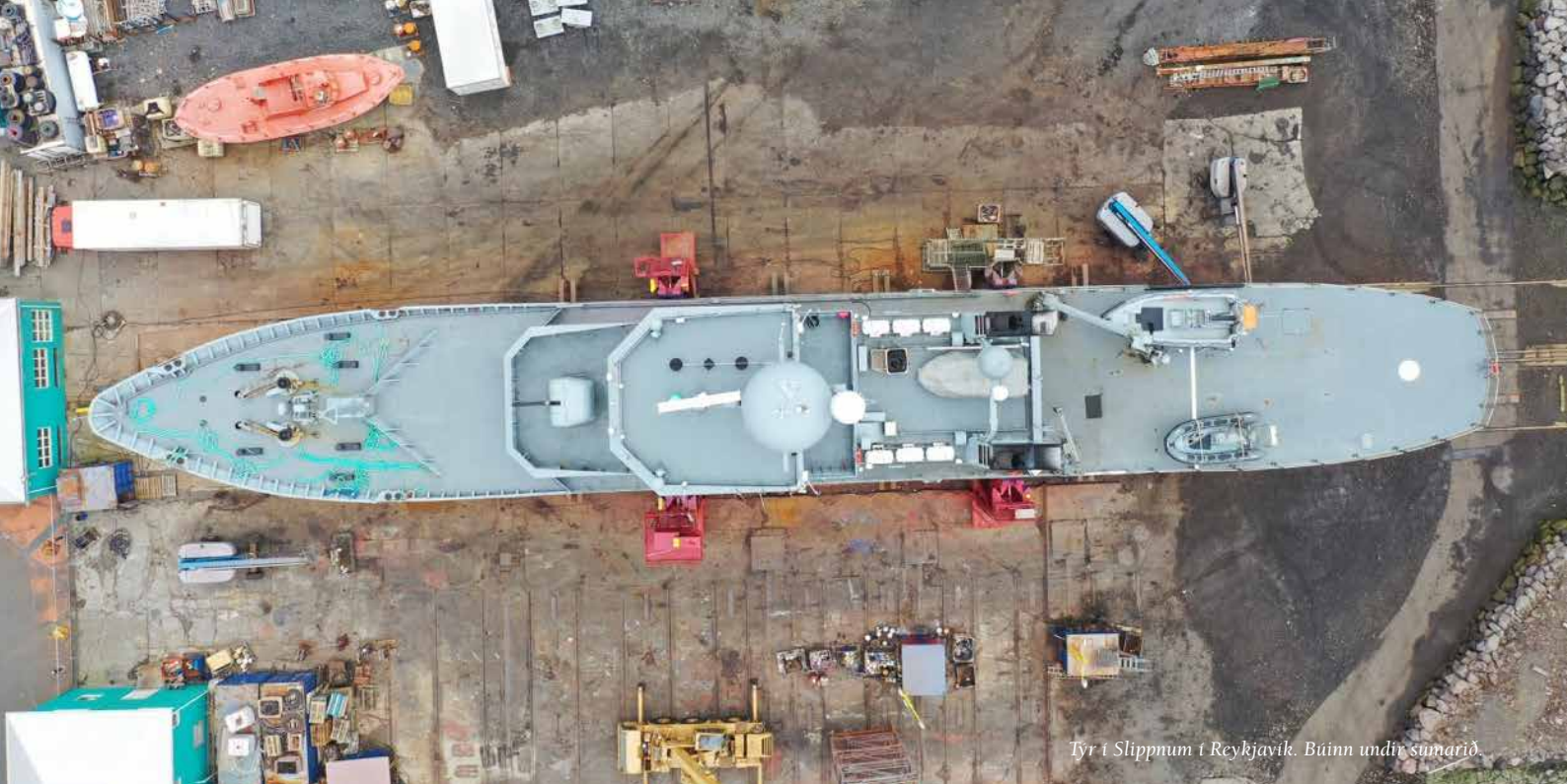


HAMPIÐJAN



Sjó





Tyr í Slippnum í Reykjavík. Búinn undir smárið.

„Hreint ævintýri“

Forsíðumyndin er tekin úr lofti, þó ekki úr flugvél heldur með flygildi. Grandabryggja skagar út í höfnina og geymir grænlenka togarann lív frá Kuumiut. Og fleiri skip. Hinn snjalli myndasmiður Jón Kr. Friðgeirsson sendi okkur myndina og er augljóst að hann kann að fara með þessa nýju hálofta-mynda-tækni. Okkur þótti því sjálfsagt að taka Jón Kr. tali. Og þá var auðvitað fyrst að spyrja hvort nokkuð þýddi fyrir tæknifælna að eiga við slíkan grip.

„Maður lærir þetta svona smátt og smátt. En best er að vera með öðrum reyndari þegar fyrstu skrefin eru tekin - eða ég ætti kannski frekar að segja, fyrstu flugin.“

– En hvað um okkur malbiksbörnin sem höfum litla tilfinningu fyrir veðri? Eða verður þessum flygildum flogið í öllum veðrum?

„Nei, ekki alveg. Dróninn er gefinn upp fyrir allt að 10 mps en hann lætur þig vita þegar fer að gusta of mikið um hann. Hann þolir líka illa rigningu.“

Nú glottir Jón skelmislega: „Og rigninguna finna menn á skinni sínu, rétt eins og vindinn.“

Ég skil sneiðina, set upp spekingssvip og segi: – Þeir þola sem sé illa vösbúð, rétt eins og ég.

„Rétt. Að vísu eru núna að koma á markaðinn drónar sem þola vætu skilst mér. En ég er ekkert farinn að skoða þau mál ennþá.“

– En þetta mps?

„Það eru metrar á sekúndu. Þannig að dróninn þolir vind upp að 10 metrum á

sekúndu.“

– Þetta er nú svolitill gustur ekki satt?

„Jú, það má segja það. Í slíkum hliðarvindi hallar dróninn undir flatt sem gerir ekkert til því að myndavélin er alltaf rétt.“

– En er ekki hætt við að maður missi flygildið of langt í burtu frá sér og það hrapi?

„Nei dróninn lætur mann vita í tíma. Svo er hámarksdrægnin alveg ótrúleg eða allt að átta kílómetrar. Bróðir minn flaug sínum frá nýja hrauninu í Vestmannaeyjum og út í Bjarnarey, 2,8 kílómetra ekkert mál. Ég hef sjálfur sent minn lengst frá mér í um það bil 4,5 kílómetra og það á góðri fart en dróninn nær mest rúmlega 70 kílómetra hraða.“

– Máttu þá fljúga þessu hvar sem er og hvenær sem er?

„Nei ekki alveg. Það þarf til dæmis sérstakt leyfi til að fljúga á rauðu svæði umhverfis ákveðna flugvelli. Svo er líka ráðlegra að varast fugla um varptímann, þeir hika ekki við að ráðast á drónann sem er varnarlaus gagnvart orrustum í háloftum.“

Stundum eru blaðamenn tilneyddir að spyrja heimskulega, bara til að fá það svart á hvítu sem blasir við. Ég spyr því eins og álfur út úr hól: – Myndir þú mæla með flygildum við ljósmyndaglaða lesendur Vikings?

„Já, hiklaust. Dróninn hefur gefið mér allt aðra nálgun við myndatöku og videótöku. En þetta snýst vitaskuld öðrum þræði um peninga, hverju ertu tilbúin að kosta til? Þetta þarf þó ekki að kosta

augun úr. Það má fá tiltölulega ódýra dróna sem eru tilvaldir fyrir þá sem eru hikandi, vilja prófa en eru tvístígandi. En ég sé að minnsta kosti ekki eftir mínum dróna-kaupum. Svo mikið er kristaltært. Dróninn er hreint ævintýri og opnar alveg nýjan heim fyrir jarðbundna myndatökumenn.“



Og þarna er Óðinn á sínum stað.



Reykjavíkurhöfn.



Svo situr ljósmyndarinn allan tímann í bíl sínum og finnur hvorki fyrir veðri né vindum.

Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu kveðjur á sjómannadaginn





Seglsnekkjan A

Undanfarnar vikur hefur þessi framtíðarlega skúta - mig vantar almennilegt lýsingaroð yfir þetta skip – duggað fram og til baka á Eyjafirði. Óaðlaðandi, segja sumir. Svakalega flott, segja aðrir. En enginn veit hvað óligarkinn Andrey Melnichenko er að gera hér innst í „skurðinum“ eins og einn var svo óvingjarnlegur að kalla umhverfi Akureyrar. Misjafn er smekkur manna.

Að vísu hefur heyrst að hinn rússneski milljarðamæringur nenni lítið að sigla skútunni. Í mesta lagi að hann láti skjóta sér um borð – í þotu og þylu – þegar þannig stendur í bælið hans. Nasvitrir Akureyringar höfðu það að minnsta kosti fyrir satt að hann hefði komið norður þjótandi í þotu og líkast til horfið á braut með sama hætti eftir ekkert allt of langan tíma.

Og enn duggar skútan A á firðinum og fer stundum inn fyrir Oddeyrina en það höfðu fróðleiksmenn fyrir satt að inn á Pollinn mætti skútan ekki koma sökum hæðar mastranna sem skaga eitt hundrað metra í loft upp og gætu mögulega truflað flugumferð. En þetta er nú ekki annað en orðasveimur.

Seglsnekkjan heitir einfaldlega A. Hún fór fyrst á flot 2015. Smíðinni lauk þó ekki að fullu fyrr en tveimur árum síðar. A er um það bil 12.500 tonn, 143 metrar á lengd og 25 á breidd. Það tók þrjú ár að þróa og smíða möstur skútunnar sem eru stærstu karbon-möstur í heimi. Hvert þeirra þriggja vegur um 50 tonn og eiga að þola meira en tvöfalt það alag sem vængir Boeing Dreamliner eru gefnir upp fyrir.



YANMAR
FYRIR SJÁVARÚTVEGINN



Prestolite
electric



Navalloy



MAESTRINI



SIMRAD

Tæknibúnaður og tæknipjónusta



Sjálfstýringar



Kortaplotter



GPS/Gýró



Útistýri



Radarskannar



Radarskjáir



Botnstykki



Dýptarmælur

Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu kveðjur á sjómannadaginn.

VÖLUSPÁ ÚTGÁFA

VÍKINGUR SJÓMANNABLAÐIÐ

LETURSTOFAN

VIÐ LÁTUM DÆLURNAR GANGA

Dæla



Áspætti



Rafmótorar



Blásarar



Viðgerðarefni



**VÉLAR
&
DÆLUR**

Vatnagörðum 16 104 Reykjavík sími: 5686625 - 8241200 velar@velarehf.is

Utan úr heimi

Húðflúr sjómanna

Það eru margir sem halda að sjómenn hafi ávallt verið húðflúraðir í aldanna rás en svo ku víst ekki vera. Sagan segir að fyrsti húðflúraði sjómaður heimsins hafi fengið sitt flúr á Thaiti árið 1771. Sjómaðurinn sem hér kemur við sögu hét Robert Stainsby og var í áhöfn herskipsins HMS Endeavour en skipið var undir stjórn hins fræga lautinants James Cook.

Robert fékk innfæddan til að setja á sig húðflúr en fljótlega brast á æði meðal sjómanna að verða sér út um húðflúr því menn trúðu að það veitti þeim gæfu. Krossfestingin var mjög vinsæl mynd þar sem menn töldu meiri líkur á því að þeir fengju kristilega greftrun ef þeir enduðu æfi sína í sjónum og fyndust síðar óþekktir skolað á land í óþekktu landi.

Þá var vinsælt að húðflúra hænu og grís á hvort hné sem tákn um að þeir myndu aldrei verða svangir þar sem þeir væru alltaf með egg og beikon með sér. Að húðflúra svölu á brjóst sjómanns var einnig vinsælt hjá þeim sem voru í siglingum yfir Atlantshafið. Ástæðan var sú að þær rata alltaf heim.

Á átjándu öldinni var sjómönnum refsað á ýmsan hátt en algengast var að gefa þeim 24 svipuhögg og jafnvel fleiri ef þeir mættu drukknir á vakt. Fóru þá sjómenn, sem bjuggu við slíkt harðræði, að láta húðflúra á bak sér mynd af Kristi á krossinum í þeirri von að bátsmaður skipsins vildi ekki láta svipuhögginn dynja á Jesús. Í þá tíð sá bátsmaðurinn um að framkvæma refsingar en fæstir þeirra létu slík húðflúr stöðva svipuhögginn.

Dýr oliuleki

Oliuflutningaskipið New Diamond lenti heldur betur í vandræðum á Sri Lanka á síðasta ári en skipið olli þar mikilli mengun er það var á leið til Indlands frá Kuwait. Skipið var á siglingu undan austurströnd landsins, lestað 270 þúsund tonn af olíu, þegar eldur kom upp í skipinu. Eldurinn kom ekki upp í farminum heldur vélarúminu eftir að einn ketill skipsins sprakk. Neysluolía fyrir aðal- og ljósavélar lak hinsvegar út. Einn skipverji lést í sprengingunni. Aðrir sluppu ómeiddir. Indverskir slökkviliðsmenn og sjóliðar í Sri Lanka sjóhernum tókst í sameiningu að slökkva eldinn og var skipið síðan dregið til Sameinuðu arabísku furstadæmanna þar sem viðgerð fór fram á því. Stjórnvöld í Sri Lanka gerðu



Margir eldri íslenskir sjómenn hafa fengið sér húðflúr í Nýhöfninni hér fyrir árum.

kröfu upp á rúmar 17 milljónir dollara á hendur útgerð skipsins sem er grísk.

Endalausar skimanir

Það eru margir sem hafa kvartað undan því að fara í margar sýnatökur í tengslum við ferðalög um heiminn en sjómenn hafa ekkert verið að kvarta undan slíkum þrófunum.

Fimm félagar (vélstjórar) sem starfa hjá bresku fyrirtæki sem er að koma fyrir 800.000 lítra eimara í nýju skemmtiferðaskipi hafa samanlagt þurft að fara í 130 skimanir. Fyrirtæki þeirra er staðsett í Bretlandi en smíði skipsins fer fram hjá Meyer Werft í Þýskalandi. Þessar skimanir fóru fram á 38 daga tímabili.

Eimarinn er engin smásmíði eða 13 metra langur og vegur 20 tonn. Til að komast að heiman og í skipasmíðastöðina þurftu þeir að fljúga til Lúxemborg, þar sem Þýskaland var lokað, en þaðan var þeim ekið til skipasmíðastöðvarinnar í Papenburg þar sem þeir þurftu að vera 14 daga í sóttkví á hóteli. Síðan tók við 10 daga þrúfusigling skipsins og að henni lokinni var stefnan tekin heim á leið en þegar þeir mættu á flugvöllinn til að fljúga aftur heim var skimuninni hafnað og urðu þeir því að fara í enn eina skimun en að lokum tókst

þeim að komast til London. En þá hafði hver þeirra farið í 26 skimanir sem allar reyndust neikvæðar. Það er ekki tekið út með sældinni á tímum Covid að standa í uppsetningum á búnaði jafnvel í nágrannalandi.

Smygli umskipað

Ástralíska lögreglan fékk spurnir af skipi á leið til landsins sem væri með mikið magn af kókaíni sem ætlað væri fyrir þarlandan markað. Sett var á laggirnar teymi lögreglu, landamæravörslu og glæparannsóknar til að handtaka þá sem bæru ábyrgð á smyglinu. Hópurinn hóf að fylgjast með panamíska gámaskipinu MSC Johanna, sem er 9200 teu's, þegar það fór að nalgast ástralíska landhelgi. Samkvæmt AIS sendingum frá skipinu fór skipið frá Evrópu í febrúar í gegnum Súes skurðinn áður en það hafði viðkomu í höfnum á leið til Ástralíu.

Fylgst var með skipinu bæði úr lofti sem og láði en að morgni 11. mars síðastliðinn sást bátur stefna á haf út frá úthverfum Sidney til móts við skipið. Án vitundar um að fylgst væri með þeim var 11 grænum kistum, sem innihéldu 199 pakkningar af kókaíni, skipað niður í bátinn sem þegar hélt til hafnar. Vel var tekið á móti hinum

Kolefnisjafnaðu eldsneytisviðskiptin með Olís

VIÐ GREIÐUM HELMING Á MÓTI ÞÉR

Lykil- og korthafar gefa eftir 2 krónur af afslætti og Olís leggur til 2 krónur á móti. Fjórar krónur af hverjum lítra renna því til Landgræðslunnar í fjölbreytt verkefni á sviði kolefnisbindingar – landgræðslu, skógrækt og endurheimt votlendis.



Olís – í samstarfi við Landgræðsluna



Við sendum sjómönnum og
fjölskyldum þeirra hátíðarkveðjur í
tilefni sjómannadagsins



27 ára Ástrala sem var um borð í bátnum og 200 kíló af kókaini haldlögð. Gámaskipið fékk einnig heimsókn lögreglu þegar það kom að bryggju í Port Botany. Skipið var leitað hátt og lágt en lögreglan vildi ekki gefa upp hvort einhverjir skipverjar hefðu verið handteknir en talið er að áhöfnin hafi ekki tengst þessu smygli á einn eða annan hátt. Ekki er vitað hvernig efnin komust um borð né heldur hvar.

Allt í lás

Ágreiningur milli stjórnvalda í Ástralíu og Kína hefur valdið því að fjöldi sjómanna hafa verið fastir um borð í skipum sínum svo mánuðum skiptir. Vegna versnandi samskipta milli Beijing og Canberra hafa 74 skip sem lestuð eru með rúmlega 8 milljón tonn af kolum ekki fengið að koma til hafna í Kína til losunar en kaupendur farmanna hafa ekki samþykkt að skipin snúi aftur til Ástralíu. Leigutakar tveggja skipanna vildu láta skipin sigla til hafna þar sem mögulegt væri að hafa áhafnaskipti en því var algjörlega hafnar af farmeigendum en skipin höfðu legið fyrir utan höfnina í Jingtang frá því í júní. Þegar þetta er skrifað

höfðu reyndar níu skip fengið að losa farm sinn og var eitt þeirra, Topas, losað eftir að hafa legið fyrir utan höfnina í 269 daga. Að vísu hafði skipið skotist til Suður-Kóreu þar sem höfð voru áhafnaskipti. Hin átta skipin sem fengu að losa höfðu beðið í meira en 200 daga eftir að komast að bryggju. Sjómannafélög í heimalöndum þeirra sjómanna sem eru á þessum skipum segja að eldfimt ástand sé á milli þeirra og stjórnvalda í Beijing og höfðu þau varað við að geðheilsu sjómanna væri stofnað í hættu við þessa togstreitu sem skipin væru í. Um borð í einu skipanna sem enn biðu voru fjórir skipverjar í stöðugri vöktun í desember vegna hættu á að þeir fyrirfæru sér. Ýmsir aðilar hafa lýst sig viljuga til að kaupa farmana úr skipunum til að aðstoða við að koma sjómönnum heim en ekkert gekk í þeim efnum. Tíu skip sem höfðu komið á leguna frá því í júní og fram í október höfðu yfirgefið leguna og haldið til hafna á Indlandi þar sem þau voru losuð. Bann við innflutningi á áströlskum kolum hefur aldrei verið gert opinbert en kínverskum orkuverum var, samkvæmt heimildum, tilkynnt munnlega að hætta

innkaupum á vörum frá Ástralíu og þar með talið kolum.

Tímamótadómismál

Þegar hinn 32 ára Khalil Mollah, sem vann hjá niðurrifsstöð í Chattogram í Bangladesh, lést í vinnuslysi árið 2018 skyldi hann eftir sig eiginkonu og börn allslaus og án nokkurra trygginga. Hann var að vinna við niðurrif á olíuskipinu Ekta þegar hann féll til bana. Khalil var hvorki sá fyrsti né sá síðasti til að láta lífið við þessa vinnu en á árinu 2019 létust 24 verkamenn við þessi störf þar í landi og á síðasta ári voru þeir sjö. Það verklag hefur viðgengist undanfarna



Nú skal reynt á ábyrgð þeirra útgerða sem selja skip sín aðilum sem koma þeim í brotajárn.

áratugi, varðandi niðurrif skipa, að það eru ekki eigendur sem selja skip sín til niðurrifs heldur koma þar til skjalanna svokallaðir „Cash Buyers“ sem annast þau samskipti og sölur en þannig hættaði til í tilfelli Ekta.

Eiginkona Khalil, Hamida Begum, fékk aðstoð frá breskri lögmannsstofu við að berjast fyrir að fá bætur fyrir eiginmann sinn. Var það vilji lögmannanna að gera kröfur á hendur fyrrum eiganda Ekta sem seldi skip sitt Cash buyer vitandi þess vits að skipið myndi enda í fjöru til niðurrifs í Asíu. Lögmönnunum tókst að fá grænt ljós hjá dómstólum í Bretlandi að sækja bætur til hinnar bresku útgerðar skipsins á þessum forsendum. Dómstóllinn tók ekki tillit til frávisunarkröfu útgerðarinnar og benti á að útgerðin ætti að vita betur hvert skipið myndi fara eftir „söluna“. Ábyrgðin væri þeirra.

Að sögn lögfræðinga Begum þá bentu þeir á að þetta væri líklegast í fyrsta sinn sem dómstólar telji að útgerð skips sé ábyrg áfram þrátt fyrir að milligönguaðilar væru orðnir skráðir eigendur skipsins til að koma því á niðurrifsstað. Þessi niðurstaða hefur valdið titringi í skipaheiminum og verður því fróðlegt að

vita hvernig dómur í þessu máli fer því hann er sannarlega fordæmisgefandi.

Bangladesh situr í toppsætum yfir þjóðir sem vinna að niðurrifi skipa en á síðasta ári voru 144 skip rifin á ströndum landsins eða nærri fimmta hvert skip sem rifið var á árinu. Þau lönd sem sitja á toppnum með Bangladesh eru Indland, Pakistan og Tyrkland.

ONE Apus

Í síðasta blaði sögðum við frá því þegar gámaskipið ONE Apus missti alls 1.900 gáma í sjóinn þann 30. nóvember sl. þar sem skipið var á siglingu í mjög slæmu veðri í Kyrrahafinu. En hvernig er að koma með skip til hafnar sem hefur lent í hörmungum sem þessu er sjaldnast sagt mikið frá. Skipið kom til hafnar í Kobe í Japan 8. desember og var þegar hafist handa við að losa þann farm sem var í skipinu. Í lok febrúar hafði tekist að losa 940 gáma úr skipinu en það var ekki fyrir en um miðjan mars sem skipið gat loks haldið af stað á ný en þá hafði verið lestað í skipið aftur þá gáma sem heilir reyndust. Skipið er reyndar engin smásmíði því fulllestað tekur það 14 þúsund TEU's en þrátt fyrir þetta mikla tjón þá var aldrei lýst yfir að um sameiginlegt sjótjón væri að ræða en slíkt hefði haft í för með

sér að allir þeir sem áttu farm í skipinu hefðu fengið aukareikning þar sem heildartjóninu hefði verið jafnað út á þá.

Rórmenn

Að handstýra var löngum eitt af því fyrsta sem nýjum hásetum var kennt um borð. Í þá tíð þegar ekki voru sjálfstýringar var ekki um annað að ræða en að hásetarnir kynnu til verka og sá sem var á handstýrinu var svokallaður róramaður. Með stöðugt betri sjálfstýringum fór hægt og bitandi að draga úr að þjálfar menn í að handstýra sem einnig má rekja til fækkunar í áhöfnum skipa. Þá má segja að með aukinni tækni hafi þörfin minnkað (nú verða eflaust einhverjir algjörlega ósammála) fyrir handstýringu skipa.

Ekki ætlaði ég að hafa hér pistil um handstýringar heldur segja frá því að á flugmóðurskipinu Theodore Roosevelt sem er með 5.000 manna áhöfn eru aðeins fjórir sjóliðar sem er treyst fyrir að stýra skipinu við erfiðar aðstæður. Í bandaríska flotanum hafa rórmenn skipað stóran sess í siglingum herskipa landsins. Sjóliðar hafa haft þetta hlutverk en þegar kemur að vandasamari aðgerðum þá eru

Almenna lögbjónustan ehf.

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

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



Almenna lögbjónustan ehf.

Skipagötu 7, Akureyri

sími: 460 9800 almenna@alh.is / www.alhf.is

Hágæða vörur fyrir sjávarútveginn og iðnaðinn í yfir 30 ár



HNÍFALOKAR · RENNILOKAR · SPJALDLOKAR · KEILULOKAR
SÍÐULOKAR · BOTNLOKAR · EINSTEFNULOKAR · KÚLULOKAR · SÍUR



vörukaup

Metnaður og þjónusta í þína þágu

svokallaðir yfirrórmenn sem taka við. Þetta var þekkt á fraktinni að allir hásetarnir gátu stýrt í hafi en þegar verið var að koma að bryggju þá var það bátsmaðurinn sem mætti á stýrið til að annast þessa „vandasömu“ aðgerð.

Það er mikil upphæfð að vera yfirrórmaður á flugmóður-skipin og því fara þeir í gegnum mikla þjálfun áður en kemur að þeim tímapunkti að þeir öðlist þennan titil. Sjóliðar, með áratuga reynslu, sem og þeir sem eru að koma beint úr flotaskólanum með A einkunnir eiga möguleika á að komast í þessa stöðu með þjálfun. Nú er spurningin sú hvort skipstjórnarmenn íslenskra skipa séu hættir að kenna hásetum sínum að stýra því það er sama hversu góðar sjálfstýringar eru orðnar þá þyrftu allir þeir sem ætla sér að verða góðir skipstjórnendur að vera góðir í stýra því þá finna þeir hvernig lífið er í skipinu.

Kvenkyns yfirmenn í fyrsta sinn

Hinn 6. mars síðastliðinn var sannarlega stór dagur í sögu kaupskipasiglinga en þá lét olíuskipið Swarna Krishna úr höfn frá JNPT olíuhöfninni í Mumbai í Indlandi.



Suneja Gadpabde skipstjóri á Swarna Krishna ásamt öllum yfirmönnum sínum.

Allir yfirmenn skipsins voru konur. Þetta er, svo vitað sé, í fyrsta sinn sem skip siglir einungis með kvenkyns yfirmenn í þessum karllægu starfsstéttum. Útgerð skipsins, Shipping Corporation of India Ltd.(SCI), ákvað í tilefni af alþjóðadegi kvenna 8. mars síðastliðinn

að manna allar yfirmannsstöður á skipinu með konum. Ráðherra hafna, siglinga og siglingaleiða, Mansukh Mandaviya, var viðstaddur þegar skipið lét úr höfn. Við það tilefni sagði hann að framlag og fórn sjómanskvenna sem kæmu fram sem indverskir sendiherrar alþjóðasjómannasamfélagsins höfðu gert þjóð sína afar stolta.

Stjórnendur SCI hafa verið frumkvöðlar í að ráða kvenmenn til starfa á skipum sínum og hafa boðið konum ýmsa möguleika til menntunar. Þar má nefna meiri sveigjanleika hvað varðar aldur og námskeiðsgjöld til þjálfunar við sjómannaskóla á þeirra vegum. Á síðasta ári var útgerðin heiðruð af Sjómannasambandi Indlands sem sú útgerð sem væri með hæsta hlutfall kvenna við störf á skipum sínum og fyrir að sanda sig best í að ná kynjajafnrétti til sjós. Það er ljóst að mikið átak hefur verið gert til að ná þessum góða árangri og gætu fleiri útgerðir sannarlega lært af Indverjunum.

Byltingarkennd stígvél

Í belgíska þorpinu Kluisbergen í Belgíu eru framleidd stígvél sem Belgarnir hafa lagt sál og hjarta í. Undir merkjum Bekina Boots, og allar götur síðan 1962, hafa þeir unnið hörðum höndum að þróun skóbúnaðar er tæki öðrum fram sem sjómönnum býðst. Við ætlum ekki að fullyrða að þessu marki hafi verið náð, það verða menn að reyna á eigin skinni – eða öllu heldur fótum – en því verður vart neitað að fáir komast með tærnar þar sem Belgarnir hafa hælana í þessum efnum. Séu einhverjir í vafa hér um er þeim bent á að skoða hin nýju StepliteXStormgrip-Bekina stígvél.

Fjögurra ára rannsóknarvinna liggur að baki stígvélunum. Aðstæður fiskimanna vítt og breitt um heiminn voru kannaðar og fiskimenn, fiskvinnslufólk, fólk í fiskeldi og kaupmenn, allir þessir og fleiri til voru spurðir í þaula um hvað eina er laut að vinnuaðstæðum og fótabúnaði.

Til að draga saman svör sjómanna má segja að þau hafi kristallast í fimm atriðum eða ábendingum um hvað betur mætti fara.

(1) Þilfór væru oft ansi hál og hætt við að mönnum skrikaði þar fótur.

(2) Mörg stígvél væru þannig úr garði

gerð að net og bönd ættu tiltölulega auðvelt með að krækjast í þau, jafnvel með þeim afleiðingum að sjómaðurinn færi fyrir borð með veiðarfærinu.

(3) Stígvél væru oft þung og óþægileg.

(4) Margir sjómenn kjósa eða eru hreinlega skyldaðir til að vera í stígvélum með hörðum öryggistám. Gallinn við



Bekina Boots er fjölskyldufyrirtæki, stofnað 1962 af skósmiðnum Denis Vanderbeke. Í Íslandi fer Jón Bergsson með umboðið fyrir Bekina Boots.

þennan skóbúnað er að hann þolir illa sjávarseltuna og öryggið á tanni – sem oftast er úr stáli – vill detta af eftir fáeina mánuði á sjó.

(5) Fiskveiðar í Norðurhöfum eru kuldadjobb en margir sjómenn sem starfsmenn Bekina ræddu við kvörtuðu undan fótakulda. Stígvélabotninn væri svo illa einangraður að fyrr en varir væru þeir orðnir ískaldir á tánum.

Þetta eru þau fimm meginatriði sem starfsmenn Bekina Boots tókust á við að leysa. Í heil fjögur ár glímdu þeir við vandann, ekki aðeins á vel búinni rannsóknarstofu fyrirtækisins heldur var yfir 200 sjómönnum boðið að reyna frumgerð stígvélanna – meðal annars var leitað til íslenskra sjómanna – og þeir beðnir að segja kosti og galla á skóbúnaðinum.

Afraksturinn leit dagsins ljós í fyrra; StepliteXStormgrip-stígvél gerð úr Neotane sem er sérstök blanda sem sérfræðingar Bekina þróuðu úr pólýuretani.

Við skulum ekki hætta okkur frekar út í tæknina sem felst í Neotane en við finnum strax að stígvélin eru óvenju létt og hlý, stöðug á hálu yfirborði og sitja vel á fæti.



SCANMAR

Við óskum sjómönnum og fjölskyldum
þeirra til hamingju með daginn

VSV

VESTMANNAEYJAR
ICELAND

TIL HAMINGJU
MEÐ DAGINN
SJÓMENN!



Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu kveðjur á sjómannadaginn

 **Skeljungur**

Brimrún
FURUNO

HAMPIÐJAN
www.hampidjan.is

JÓN BERGSSON EHF

 **ÍSFELL**
Pekking og þjónusta

Barkasúða Guðmundar ehf.
Hvaleyjarbraut 27 · 220 Hafnarfjörður
Sími: 564 3338 · Fax: 554 4220
GSM: 896 4964 · 898 2773

 **VÉLAR
&
DÆLUR**

 **SAMHENTIR**
UMBÜÐALAUSNIR

 **FRÍÐRIK A.
JÓNSSON ehf.**

 **MARÁS**

 **MÚLALUNDUR**

Simberg
www.simberg.is

66°
NORÐUR

 **Stólpi Gámar**
SALA · LEIGA · VIÐGERÐIR

Samgöngustofa 

VSV
VESTMANNÆYJAR
ICELAND

 **RAFVER**

 **Íslandsbanki**

 **SALTKAUP EHF**

 **Akureyrarbær**

Tækniskólinn 
skóli atvinnulífsins

 **SCANMAR**



EIMSKIP

 **ESKJA**

 **DALVEGI**

 **Egersund
Island**
PART OF EGERSUND GROUP

KÄRCHER



Háprýstikerfi

Ryksugur

Gufudælur

Háprýstidælur



Skeifan 3 • 108 Reykjavík • Sími 581 2333 • rafver.is • rafver@rafver.is

SITUR ÞÚ Á? EIGNUM ANNARRA ■

Fiskiker merkt Umbúðamiðlun
eru eign félagsins og einungis
ætluð undir ferskan fisk og ís.

Öll önnur notkun varðar sektum!

*Vinsamlega skilið kerjum okkar
á næsta fiskamarkað eða
til Umbúðamiðlunar*



UMBÚÐAMIDLUN

555 6677 | umb.is | Korngörðum 5, Reykjavík

Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu kveðjur á sjómannadaginn



VÍSIR
félag skipstjórnarmanna
á Suðurlandi

ÚTGERÐARFÉLAG
REYKJAVÍKUR HF.



Alþýðusamband Íslands



Sjómanns- og
vélstjórafélag
Grindavíkur



Fjarðabyggð



GRINDAVÍKURHÖFN

FROSTI ehf.
Grenivík



ÞORLÁKSHÖFN



Rafver í 65 ár



Rafver er í Skeifunni 3.

Mjór er mikils visir. Fyrir 65 árum, í maí 1956, bundust sex rafvirkjar samtökum um að selja út vinnu sína. Raflagnir hvers konar voru þeirra ær og kýr. Nú 65 árum síðar hefur þessi litli vaxtarsproti vaxið úr litlum bílskúr í tæplega 2000 fermetra húsnæði og öflugt innflutningsfyrirtæki. Rafver heitir fyrirtækið og hefur verið í eigu sömu fjölskyldunnar í þrjátíu og fimm ár. Núverandi eigandi er Ágúst Einarsson en faðir hans var einn stofnendanna sex.

Pótt Rafver hafi vaxið gríðarlega síðan 1984, en þá hóf það innflutning á margvíslegum raftækjum, eru raflagnir, rafvélaúngerðir og annað sem lýtur að starfi rafvirkjans enn rauður þráður í starfseminni. Á vel útbúnu þjónustuverkstæði fyrirtækisins er vel séð um allar rafmagnsvörur sem fyrirtækið selur, viðhald og viðgerðir.

Mest ber á vörum frá Kärcher í annars miklu úrvali tækja sem Rafver flytur inn. „Þetta eru vörur sem nýtast vel jafnt í iðnaði sem útgerð,“ segir framkvæmdastjórinn Ágúst Einarsson. „Háþrýstidælur, háþrýstikerfi, ryksugur, gufudælur og gólfþvottvélar svo eitthvað sé nefnt.“

Ekki þarf að skoða heimasíður Rafvers lengi til að átta sig á að þessi upptalning er órafjarri því að vera tæmandi eins og Ágúst bendir reyndar á. Vöruflokkarnir sem í boði eru hjá fyrirtækinu

eru nánast óteljandi og fjölbreytnin lygileg. Allt frá hreinsiefnum af öllu tagi, gluggasköfum og heimilisryksugum upp í snjóruðningsbílum og grjótmulningsvélar.

„Markmið okkar er að þjónusta fyrirtæki, einstaklinga og stofnanir sem allra best,“ segir Ágúst. „Við erum fljótir að skipta út því sem úreldist enda hlutverk okkar að fylgjast gaumgæfilega með allri tækniþróun og flytja heim. Á verkstæðinu erum við með afskaplega hæfa rafvélaúngerða sem sjá um að þjónusta viðskiptavini enda ekki nema hálfur sigur að flytja inn úrvalsvöru ef engin þjónusta fylgir með.“

Verslun Rafvers. Kaflaskiptin urðu 1984 þegar samband komst á við Kärcher í Þýskalandi. „Þá hófst innflutningsverslun Rafvers,“ segir Ágúst Einarsson. „Síðan höfum við kappkostað í verslunarrekstri okkar að bjóða aðeins það besta sem völ er á hverju sinni.“



Félag skipstjórnarmanna

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



Öruggara spjall

Í öruggu netspjalli á islandsbanki.is getur þú
auðkennt þig með rafrænum skilríkjum og sinnt
öllum almennum bankaviðskiptum á einfaldan hátt.

Góð þjónusta breytir öllu



SVEFN- LEYSI OFFPREYTA

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 



Til hamingju með daginn!

Það var árið 1926, á Suðureyri við Súgandafjörð, sem 66°Norður hóf að framleiða sjóklæði.

Við erum stolt af því að geta enn í dag auðveldað íslenskum sjómönnum og fiskverkunarfólki verkin.

Verslaðu á 66north.is
Fylgdu okkur á Instagram @66north