

# VÍKINGUR

SJÓMANNABLAÐIÐ

2. tbl. 2022 · 84. árgangur · Verð í lausasölu kr. 1.490



*Sjómenn nær og fjær,  
til hamingju með daginn ykkar*

 Skeljungur

## Skipaþjónusta Skeljungs

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

Skeljungur hf. | Skútuvogi 1 | 104 Reykjavík | S. 444 3000 | [skeljungur@skeljungur.is](mailto:skeljungur@skeljungur.is) | [skeljungur.is](http://skeljungur.is)





## Menntasetur sjómanna

Sjómannaskólabyggingin á Rauðarárholti, hið glæsilega menntasetur sjómannastéttarinnar á sér merka og nokkuð langa sögu. Laugardaginn 13. október 1945 fór fram vígsla hússins að viðstöddum fyrsta forseta lýðveldisins Sveini Björnssyni, ríkisstjórn, borgarstjórnunum í Reykjavík, formönnum stéttarféлага sjómanna, nemendum stýrimanna — og vélskólans ásamt fjölda bæjarbúa sem gerðu sér ferð upp á holtið í tilefni dagsins. Þetta var hátíðisdagur sjómanna, Reykvik-inga og í raun allra Íslendinga því risin var ein glæsilegasta bygging Reykjavíkur, hús sem verið hefur kennileiti borgarinnar, bygging sem stendur hátt á holtinu og sést víða að.

Lengst af var innsiglingarviti inn til hafnarinnar í Reykjavík í turni hússins þar til háhýsi reis skyndilega í Borgartúni sem skyggði á víta Sjómanna-skólahússins. Til gamans má geta þess að fyrsti vitinn var reistur 1897 þar sem nú er gatan Vitastígur en hún dregur nafn sitt af þeim víta. Þegar Reykjavík stækkaði gat verið erfitt að greina vitaljósinn frá öðrum ljósum bæjarins og því var byggður annar viti skömmu fyrir 1939 á vatnsveitugeymum á Rauðarárholti. Þar var vitinn uns hann var fluttur í turn hins nýja Sjómannaskóla. Vitinn við Sæbraut, sem er sá fjórði, var loks reistur árið 2019.

## Hornsteinn lagður á degi sjómanna

Sjómannadaginn 4. júní 1944 var með sérstaklega hátíðlegum blæ í Reykjavík. Skrudganga reykviskra og hafnfírskra sjómanna var gengin frá Miðbæjarskólanum upp á Rauðarárholtið og að skólahúsinu þar sem Sveinn Björnsson, þá ríkisstjóri Íslands, lagði hornstein að byggingunni við hátíðlega athöfn að viðstöddum helstu ráða- og virðingamönnum þjóðarinnar. Inn í hornsteininum er blýhólkur sem hefur að geyma aðaluppdraetti í byggingarsögu hússins skráðir á skinn. Þessi athöfn var tæpum hálfum mánuði fyrir stofndag lýðveldisins 17. júní og þrátt fyrir skugga styrjaldarinnar horfði fólk bjartsýnisaugum til framtíðar.

Í ræðu sinni sagði Sveinn Björnsson „Dagur sjómanna hefur verið valinn til þessarar hátíðlegru athafnar. Það á vel við. Því hér má líta ávöxt af starfi íslenskra sjómanna. Það eru, fremur öðrum, íslenskir sjómenn sem hafa aflað þess fjár sem gerir ríkinu kleift að reisa þessa myndarlegu byggingu. Og enginn ágreiningur mun vera um það að íslenska sjómannastéttin hefur til hennar unnið einnig á annan hátt. Með tæpi sínu og dugnaði í sífelldri glímu við Ægi hefur hún sýnt og sannað að hún er verðug slíkar menntastofnunar. Ég geri ráð fyrir því að það eigi eftir að hlýja mörgum sjómanni um hjartaræturnar — og okkur hinum líka — er stefnt er heilu í höfn í höfuðborg Íslands, að sjá háborg íslensku sjómannastéttarinnar gnæfa við himin hér á þessum stað. Og í dimmu verður hér í húsinu sá viti sem vísar hverju skipi rétta leið er það leitar hér hafnar.“ (Sjómannaþláðið Víkingur 6. ár: 170.)

## Bygging hússins og lóðin undir skólann

Í greinargerð með tillögu um undirbúning að byggingu Sjómannaskólans árið 1938 var tekið fram að skólinn eigi að bera mikilvægi íslenskra

sjómanna vitni. Bæjarstjórn Reykjavíkur lét Sjómannaskólanum í té lóð undir skólann í október 1941 og þegar lóðin var gefin kom fram í ályktun bæjarstjórnarinnar að mörk hennar yrðu ákveðin síðar.

Reykjavíkurborg hefur krukkað í lóð skólans af og til en keyrt hefur um þverbak á síðustu tveimur eða þremur árum og eru nú að rísa byggingar fáeinum metrum frá skólabyggingunni eins ósmekklegt og það nú er. Þetta veldur því að þessi tignarlega og glæsilega bygging nýtur sín ekki eins og hún hefur alltaf gert. Svona hús þarf rými rétt eins og aðalbygging Háskóla Íslands.

Á níunda áratug síðustu aldar var unnið að skipulagi lóðarinnar í samræði við landslagsarkitekt sem teiknaði lóðina. Ákveðið var að hluti holtisins á lóðinni skildi halda sem mest upp-runalegri mynd til minningar um að grýtt og uppblásin holt á borð við Rauðarárholtið voru eitt af einkennum gömlu Reykjavíkur.

Saltfiskur var þurrkaður á stakkstæðum og var eitt slíkt á lóð Sjómannaskólans og kom upp sú hugmynd fyrir aldamót að endurgera slíkt stakkstæði og tengja það lágmyndinni „Saltfiskstöflun“ eftir Sigurjón Ólafsson sem stendur við heimreiðina að skólahúsinu. Það voru háleitar hugmyndir og hefðu betur komist í framkvæmd á sínum tíma ekki bara til að minna okkur á hvernig þjóðin komst frá fátækt til bjargálna, eins og lágmyndin á að gera, hylling saltfisksins, sem var einasta auðlind Íslendinga á skútuöld, heldur ekki síður til að vernda húsið sjálft fyrir núverandi byggingarskipulagi á lóðinni sjálfri.

## Framtíð hússins

Þegar núverandi starfsemi flytur annað innan tíðar, tengist Sjómannaskólahúsið vonandi menntun sjómanna, sjávarútvegi og siglingum í framtíðinni. Jafnvel nýsköpun sem tengist íslenskum sjávarútvegi, minni ráðstefnur sem nýta mætti hátíðarsal hússins undir og svo mætti lengi telja. Safni sem yrði frábrugðið safninu á Grandagarði að því leyti að þar yrði gömlum munum skólanna beggja komið fyrir varanlega, en þeir hafa verið geymdir um árabíl í bröggum upp á Árbæjarsafni og vestur í bæ í hálfgerðu reiðuleysi. Þetta eru merkir munir sem tengjast sjósókn og útgerð sem skólarnir fengu að gjöf frá eldri nemendum og öðrum velunnurum bæði hérlandis og erlendis í gegnum tíðina. Munir Stýrimannaskólans hafa verið sérstaklega varðveittir, sumir í glerkössum upp á vegg auk málverka, mynda og skólaspjalda. Þessir munir verða gleymskunni og glatkistunni að bráð ef ekki tekst að finna þeim viðunandi húsnæði. Þeir eiga hvergi heima annars staðar en í skólabyggingunni sjálfri til heiðurs íslenskum sjómönnum, þetta voru jú gjafir til skólanna þeirra. Safnið gæti vaxið og dafnað í samvinnu við Borgarsögusafn Reykjavíkur.

Við skulum standa vörð um sögu og hlutverk Sjómannaskólahússins á Rauðarárholti í framtíðinni.

Ég óska sjómönnum, fjölskyldum þeirra og landsmönnum öllum gleðilegs sjómannadags.

**Páll Ægir Pétursson**



Sjómenn og aðrir lesendur Víkings. Sendið okkur línu um efni blaðsins, gagnrýni eða hrós, tillögur um efnisþætti og hugmyndir um viðtöl. Hjálpnið okkur að halda úti þættinum „Raddir af sjónum“. Netjið á [jonhjalta@simnet.is](mailto:jonhjalta@simnet.is) Forsíðumynd: Björgvin EA að koma til hafnar á Dalvík.

Mynd: Jón Hjaltason

# Efnis- yfirlit

- 4 „Náðum að svelta eldinn.“ Birgir Þór Sverrisson, skipstjóri á Vestmannaey, rifjar upp óhugnanlega lífsreynslu.
- 6 Pokamaðurinn. „Erfiðasta djobbið.“
- 10 Kallinn í brúnni er að þessu sinni skipstjóriinn Snorri Snorrason frá Dalvík.
- 14 Krossgátan.
- 16 Hætt kominn í Nýfundnalandssveðrinu. Helgi Laxdal um nýsköpunartogarana. Þetta er fimmti hluti.
- 22 Varðskipið Óðinn og Hígashi Nihon Daishinsai; siglingaljósamastur þegið með þökkum.
- 26 Tólf mestu tankskipaflutningafyrirtæki heims. Hilmar Snorrason leitar fréttu utan úr heimi.
- 32 Ljósmyndakeppni sjómanna: Megið senda inn 15 myndir. Skoðið heiðursverðlaunamyndir Norðurlandaljósmyndakeppninnar.
- 36 Minningar að austan: Tíu þúsund krókar Vilhjálm Árnasonar.
- 44 Leiðréttingar.
- 44 Krossgátan, lausn.

Útgefandi: Völuspá útgáfa.

Afgreiðsla og áskrift: 862 6515 / netfang: [jonhjalta@simnet.is](mailto:jonhjalta@simnet.is)

Ritstjóri og ábyrgðarmaður: Jón Hjaltason, sími 862 6515,

netfang: [jonhjalta@simnet.is](mailto:jonhjalta@simnet.is) Byggðavegi 101b, 600 Akureyri.

Auglýsingastjóri: Katrín Laufey Rúnarsdóttir, sími 856 4250 / [sjomannabladid@gmail.com](mailto:sjomannabladid@gmail.com)

Ritnefnd: Árni Bjarnason, Hilmar Snorrason og Jón Hjaltason.

Prentun: Prentun.is

Aðstandendur Sjómannaþláðsins Víkings:

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

Sjómannaþláðið Víkingur kemur út fjórum sinnum á ári

og er dreift til allra félagsmanna ofangreindra félaga.

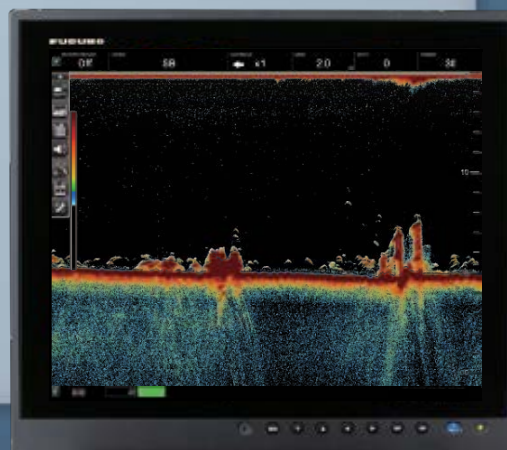
ISSN 1021-7231

# Nýr fjölgeisla dýptarmælir frá Furuno **FCV-38**

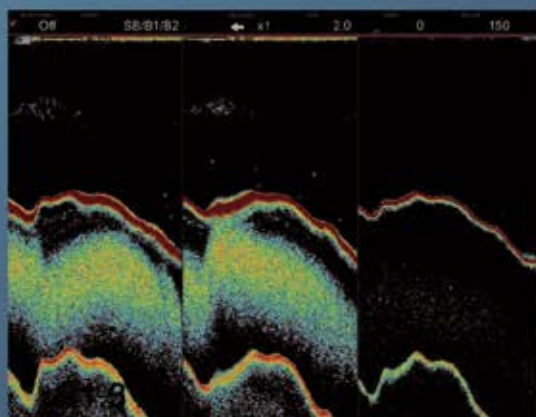
- Nýjung fyrir fiskveiðar á djúpslóð

**NÝTT**

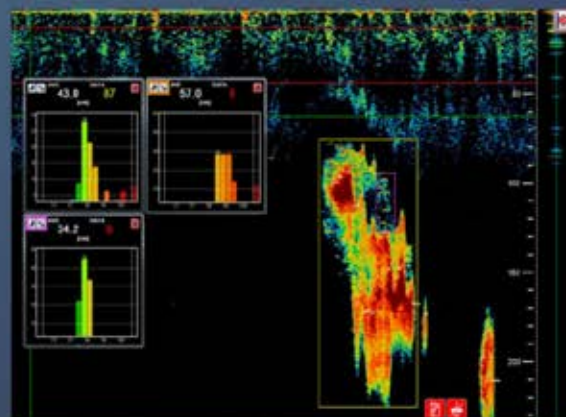
- Tíðni: 38 kHz. Sendiorka: 4 kW.
- Þrjú sjálfstæð vinnusvæði með sjálfstæðum gluggum
- Stærðar- og dreifigreining fyrir hvert svæði
- Viðurkenndur útgangur fyrir rannsóknagögn: NET-CDF4
- Mælirinn er kvarðanlegur með tilliti til rannsóknargagna
- Sýnir dýpi veiðarfæris frá merkjum veiðarfæranema
- Sýnir hitalínurit frá merkjum veiðarfæranema
- Innbyggður hreyfiskynjari til leiðréttingar á veltu og dýfu
- Híflleiðrétting frá Furuno GPS áttavita
- Notandavænt viðmót



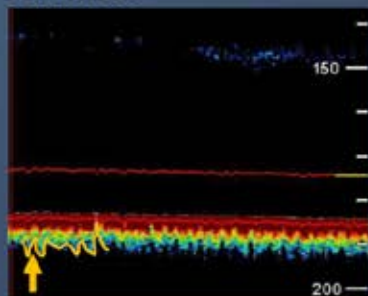
Stillanlegir geislir:



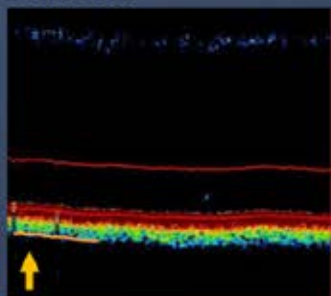
Svæði notuð til stærðargreiningar:



Óleiðrétt:



Leiðrétt:



Innbyggður hreyfinemi leiðréttir botn fyrir hreyfingu skips

Stærðar- og dreifigreining:



Mynd t.v. : Lóðrétt greining  
Miðmynd: Greining séð ofan frá  
Mynd t.h. : Greining í súluriti



# Eldur um borð

Spjallað við Birgi Þór Sverrisson skipstjóra á Vestmannaey VE-54

Við hittum á Birgi Þór í landlegu. Kvöldið áður höfðu systkinin komist áfram í söngvakeppninni stóru og þjóðin var í sæluvímu.

„Jú, jú, við náðum að fylgjast með þeim heima í stofu. Við lönduðum í gær,“ svaraði Birgir Þór aðspurður. „Síðan á fimmtudagskvöldið síðasta höfum við farið tvo túra. Fyrst austur á Ingólfshöfða þar sem við vorum í flatfiski og steinbit. Í gær vorum við að koma af miðunum við Pétursey en þar og á Vík er fínt núna. Já, óvenju líflegt. Þarna voru finustu mið hér áður fyrr en lengi dauði og djöfull þangað til núna sem er ánægjuleg þróun. Þorskurinn er greinilega lagstur í æti þarna, hann er stútfullur af sandsíli. Þetta er því veisla fyrir okkur – og fiskinn. Svona er þetta við Eldey líka þar sem fiskurinn treður sig út af sandsíli ekkert síður en við Pétursey. Annars ætlum við að slaka á í landi fram yfir kosningar. Já, og drygja kvótann svolítið í leiðinni, ekki veitir af.“

## Tvær sprengingar

Eins og alþjóð veit gerðist það undir lok október á síðasta ári að upp kom eldur í Vestmannaey VE-54.

„Þetta var um miðjan dag,“ segir Birgir Þór. „Við vorum á leið til löndunar í Neskaupstað. Þá kom skyndilega mikið högg á skipið. Og nú gerðist allt mjög skarpt, við sáuum eld koma upp um skorsteinshúsið í bak. Vélstjórinn tók á sprett niður í vélarúm en þar var ekkert hægt að gera. Hann kom því að vörmu spori aftur. Fyrsta hugsunin var að ná áhöfninni saman aftan við brúna svo ekki þyrfti að gera leit að neinum. Við höfðum æft þetta



Birgir Þór Sverrisson skipstjóri. Mynd: Guðmundur Alfreðsson

nokkrum sinnum enda eldsvoði á sjó það óhugnanlegasta sem hægt er að hugsa sér. Og bætir ekki úr skák hafi menn aldrei æft rétt viðbrögð við slíkum óhugnaði.

Nú kom í góðar þarfir öll fræðslan hjá Hilmarí Snorrasyni og félögum hans í Slysavarnaskóla sjómanna. Lærdómurinn þar og æfingarnar sitja í mönnum.

Nú var númer eitt, tvö og þrjú að loka öllum loftinntökum, slökkva á vélarúmsblásurum og stöðva eldsneytisælur og að halda öllu lokuðu niður. Sem betur fer eru loftinntökin afar þétt á Vestmannaey en markmiðið var að hleypa engu súrefni niður og kæfa þannig eldinn í fæðingu. Það skipti í raun öllu máli hversu fljótt við gátum brugðist við. Það reddaði okkur, ekki spurning.

Við gengum á hurðir og lögur með hitamæli og gátum þannig fylgst með hitastiginu niðri. Hitinn varð gríðarlegur eiginlega um leið en lækkaði síðan ört. Við þetta drapst á öllu. Skipið varð eiginlega „black-out“ nema hvað vararafgeymar hrukku í gang sem duga þó ekki nema ákveðið lengi, þá fyrir lýsingu og talstöðvarsamband.

Þegar búið var að loka fyrir allt súrefnisstreymi niður í vélarúmið og drepa á eldsneytisælum skutum við á eldinn. Á undan höfðu farið tvær sprengingar og við sáuum það eftir á þegar við komum í land og skoðuðum eftirlitsmyndavélarnar að eldurinn varð um leið alveg ótrúlega mikill. Já, fuðraði upp afar skarpt og varð slíkur að engu mátti muna að verr færi.



# Til hamingju með daginn sjómenn!



## 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](http://n1.is)



ALLA LEIÐ



Við sáum líka eftir á að við hefðum í algerri neyð getað farið niður og komið annarri af tveimur vélum skipsins í gang. En við náðum að svelta eldinn nánast um leið sem reið baggamuninn.

Allt gerðist þetta á innan við fjórum mínútum eða frá því að fyrri sprengingin varð sem skók skipið og þangað til að skotið var á eldinn með slökkvikerfinu í vélarúminu. En slökkvibúnaður skipsins er í raun öflugri en átti að vera sem við hörmum ekki í dag. Þannig að þegar betur var að gáð reyndist þessi óratími sem okkur fannst viðureignin standa – að minnsta kosti tíu mínútur – ekki vera nema fjórar mínútur. Það liðu sem sagt fjórar mínútur frá því að eldurinn blossaði upp af krafti þangað til að hann var dæinn út. Dauður.“



Gott hol.



Systurskipin Vestmannaey VE og Bergey VE. Mynd: Guðmundur Alfreðsson

## Brælur og hörkufiskiri

Vélarvana var Vestmannaey dregin til lands af systurskipi sínu, Bergey VE, sem hafði verið að veiðum skammt frá. Við tóku rúmir fjórir mánuðir í slipp í Reykjavík. Og hvað gerði skipstjórinn allan þann tíma?

„Það var svona eitt og annað. Meðal annars var ég í því að koma strákunum í vinnu. Það er ekkert smáræðishögg fyrir heimilisfeður að missa vinnuna í svona langan tíma. En það gekk vel að koma þeim í önnur pláss og einhverjir gengu í vinnu við að gera við skipið.“ Og hvernig hefur svo vertíðin verið? Hefur veðrið leikið við ykkur?

„Nei, síður en svo. Það má svo sem kalla það lán í óláni að við misstum af verstu vetrarmánuðum. En satt best að segja þá var síðasti vetur einn sá erfiðasti í manna minnum. Stöðugur vindur og þungur sjór. Við fórum af stað aftur 8. mars en það má segja að út mars og fram í apríl voru „non-stop“ brælur.“ En aflabrögð?

„Vertíðin var mjög góð. Göngufiskurinn kom að vísu seint en í ágætis magni. Við náðum íðulega að landa fullfermi jafnvel þrisvar í viku. Það eru þetta 230 til 240 kör eða 80 til 85 tonn af óslægðum afla eða um 70 tonn af slægðum.

Þegar vertíðin stendur sem hæst erum við að koma með um átta tonn af hrognum og lifur í land. Þetta breytist þegar liður á vertíðina. Hrygningarstoppið á vestursvæðinu, eða eigum við að segja fæðingarorlof þorsksins, er þetta rúm



Einar Örn Þórsson yfirvélstjóri. Þegar sprengingin varð hljóp Einar Örn í spretti niður í vélarúm að kanna málið.

vika í apríl. Eftir það breytist hlutfall aflans svolítið, hrognin eru horfin og lifrin fer minnkandi fram á vorið.“ Og hvað voruð þið að veiða?

„Þorsk og ýsu. Raunar var ýsan til hreinna vandræða, það var svo mikið af henni, eiginlega alltof mikið miðað við útgefin kvóta. Við erum þó þokkalega staddir á Vestmannaey með ýsukvóta en ég held að eiginlega allir séu komnir í hin mestu vandræði með kvótastöðuna.

Útsinn var hins vegar erfiður. Það er minna af honum en menn vilja vera láta. Ég held að gengið hafi verið of nærri smáufsanum sem er að koma í bakið á okkur núna.“

Og hvað tekur nú við?

„Já, þótt hinni eiginlegu vetrarvertíð sé eiginlega lokið samkvæmt dagatalinu þá stendur veislan enn þá. Austur á Ingólfshöfða, við Pétursey og Eldey þar sem fiskurinn er lagstur í æti. Ég er þó ekki frá því að hann sé að síga aðeins í austurátt,“ segir Birgir Þór Sverrisson skipstjóri á Vestmannaey VE-54.



Ahöfnin á Vestmannaey býr að reynslu úr Slysavarnaskóla sjómanna og æfingum sem haldnar hafa verið um borð. Myndin sýnir Ólaf Birgi Georgsson stýrimann (til vinstri) og Egil Guðnason yfirstýrimann og fer ekki á milli mála hvað þeir hafast að.





# 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**



# Pokamaður

„Það var ekki þægilegt að standa í miðri karfahrugunni, karfinn gat stungið djöfullega,“ rifjar Þorsteinn Vilhelmsson upp. „Það gat líka verið grjót í pokanum, jafnvel hákarl,“ segir Þorsteinn.

## Þorskurinn rann betur

Við erum að ræða um svokallaðan pokamann. Hlutverk hans var að taka á móti pokanum, leysa pokahnútinn og hleypa aflanum þannig niður í pokapontið. Hann varð að vera snöggur að leysa frá og hnyta aftur fyrir. Og því sneggi sem aflinn var meiri. Þess var gætt að ekki væri mikið umfram eitt og hálft tonn í pokanum hverju sinni þannig að þegar aflinn var mikill – kannski tíu tonn í hali – varð að hafa hröð handtök.

„Þetta var erfiðasta djöbbið,“ segir Þorsteinn. „Skárra var þó að eiga við þorskin en karfann, þorskurinn var hálfi og rann betur úr pokanum.“

Pó var starf pokamannsins orðið léttara þegar Þorsteinn tók að sækja sjóinn en verið hafði áður. „Já, þá var nælonið komið í stað hampsins en nælonið var mun léttara og drakk ekki í sig sjóinn eins og hampurinn sem varð blýþungur og óþjáll að eiga við. Þá voru líka settar beljuhúðir neðan á pokann til að hlífa honum í drætti.“

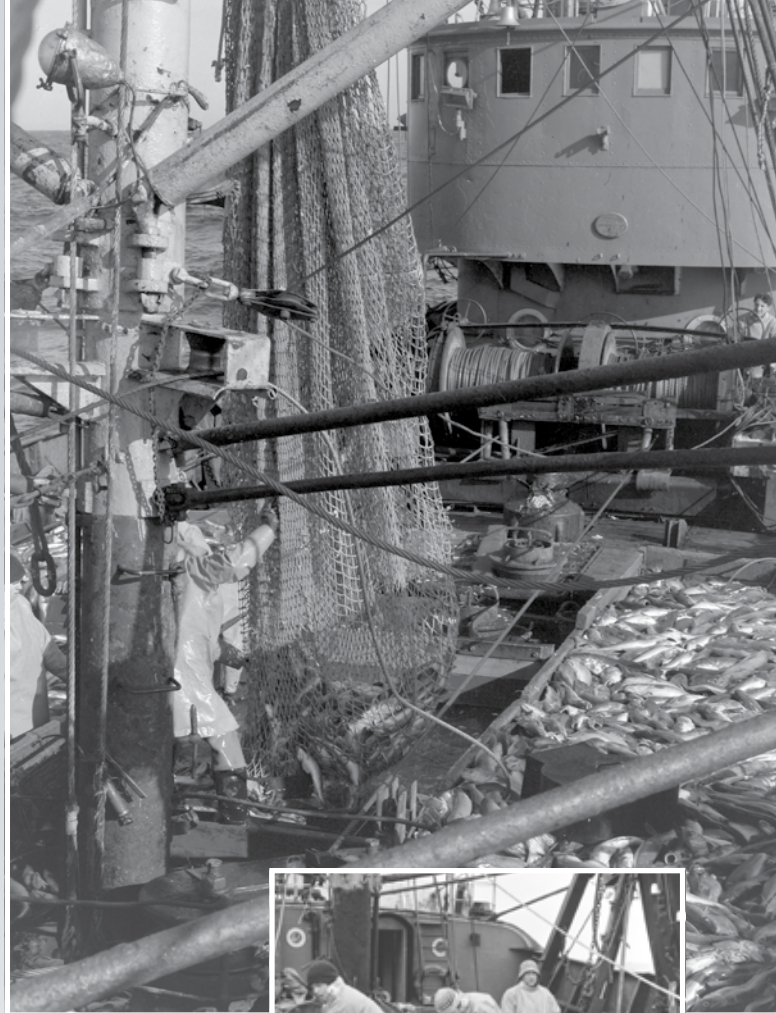


Lúðan skal í lestina.

## „Rassgatið“

Í hinni stórfroðlegu BA-ritgerð Ólafs Bjarna Halldórs-son, Málfar og vinnubrögð sjómanna á nýsköpunartog-urum, segir meðal annars:

„Pokinn var mjósti en sterkasti hluti netsins. Þar hvíldi meginþungi aflans og var því beitt ýmsum ráðum



Pokamaðurinn leysir frá.

til að styrkja pokann. Pokanetið var tvöfalt og möskvar voru minni en frammar í netinu. Öftustu möskvar pokans voru sterkastir og kölluðust þeir kolllínumöskvar. Í gegnum þessa möskva var kolllínin hnýtt sem var sterkur kaðall. Á endann var settur pokahnútur sem var verk pokamannsins. Meðal sjómanna er pokaendinn kallaður rassgat og má því nærri geta hvað sagt var við pokamanninn ef hnúturinn, sem hélt aflanum í netinu, raknaði upp.“



Pontarinn var iðulega nýgræðingur um borð. Ekki er gott að sjá hvort lestarmaðurinn er að fara niður eða koma upp. Maðurinn með sjóhattinn er Þorlákur Tómasson, kallaður Dammi Færeyingur.



Fiskur um allt þilfar. Pokamaðurinn hefur lokið störfum. Pontarinn, fremst á mynd, sér um þvott á fiskinum og að koma honum niður í lest.

Starf pokamannsins gat því ekki aðeins verið blautt og óprifa-legt heldur einnig afskaplega vandasamt og mistök voru ekki látin óatalin. Pokamaðurinn naut hins vegar þóknunar umfram venjuleg hásetalaun enda pokahnúturinn einn mikilvægasti hnútur Íslandssögunnar ef ekki sá mikilvægasti.

Þegar törninni við að ná aflanum um borð lauk var það hlutverk pokamannsins að taka í blökkina.

„Hann náði þá að kasta mæðinni,“ útskýrir Þorsteinn Vilhelmsson.

Formaður vor, Árni Bjarnason, tekur undir: „Það gat tekið á að leysa frá og binda fyrir, kannski tíu sinnum eins hratt og maður gat,“ segir Árni. „Pokamaðurinn fékk þá að labba aftur eftir skipinu og ná andanum.“





[www.hd.is](http://www.hd.is)

# Í tilefni sjómannadags óskum við sjómönnum og fjölskyldum þeirra innilega til hamingju með daginn.

HD hefur ávallt haft sterka tengingu við íslenskan sjávarútveg. Endurnýjun og tæknivæðing fiskiskipaflotans undanfarin ár kalla á fjölbreyttari viðhaldsþjónustu en áður. Þjónustu í landlegu þarf að undirbúa vel og nú sem fyrr hefur HD bæði varahluti og starfsfólk til reiðu svo stutt stopp nýtist sem best.





# KALLINNN Í BRÚNNI

## Snorri Snorrason

**Nafn, hvenær fæddur og hvar?**

Snorri Snorrason, fæddur á Akureyri 20. maí 1962. Ólst upp á Dalvík, sonur Önnu Björnsdóttur og Snorra Snorrasonar útgerðarmanns.

**Maki:** Freyja Rós Ásdísardóttir frá Melstað í Óslandshlíð Skagafirði.

**Börn:** Þau eru 6 talsins, Snorri Geir, Elvar Freyr, Ólöf Rún, Ásdís Inga, Kristín María og Bjarki Þór.

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

Ég byrjaði á sjó 1976, þá fékk ég fyrst útborgað sem sjómaður. Var þó búinn að þvælast með pabba áður á sjó. Ég fór í stýrimannaskólann á Dalvík og kláraði 1. stig hjá Júlíusi Kristjánssyni og kláraði svo 2. stig 1984-85 í Vestmannaeyjum.

**Hvaða ár laukstu skipstjórnarprófi?**

Árið 1985.

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

Arnarborg EA-316. Dalborg EA-317. Sænes EA-75. Sigurborg AK-375. Baldur EA-108. Kristján Þór EA-701. Skapti SK-3. Skagfirðingur SK-4. Klakkur SK-5. Drangey SK-2. Pálína Þórunn GK-49. Þetta er svona til dæmis þau skip sem ég man eftir í fljótu bragði að hafa verið á.

Eftirminnilegast er Dalborg EA-317 1 rækjufrystiskipið. Dalborgu tengjast margar minningar og miklar tilfinningar, bæði sorg og gleði.

En Klakkurinn er líka eftirminnilegur. Þar var ég í 17 ár og þar hófst kvikmyndagerillinn, eða þannig!!!!



Snorri í róðri á strandveiðibátnum sínum Birnu SK-559. Mynd: Freyja Rós Ásdísardóttir/2021

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

Pálína Þórunn GK-49 er litill 29 metra pungur, feyki gott skip.

**Eftirminnilegasti skipstjóri sem þú hefur siglt með?**

Pabbi gamli og Júlíus Skúlason sem ég var lengi með á Skagfirðingi, Skafta og Klakki.

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

Það eru svo margir frábærir og skemmtilegir sem hafa verið með manni í gegnum tíðina. Það er ekki hægt að velja einhvern einn.

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

Sama svar og að framman.

**Hver er uppáhalds fiskurinn þinn að;**

**-a- borða?** Borða allan fisk.

**-b- veiða?** Þorskur.

**Hvernig finnst þér best að matreiða fisk?**

Þorskur í raspi með miklum lauk.

**Hver er furðulegasti fiskurinn sem þú hefur veitt?**

Það voru svo margar furðulegar tegundir sem komu um borð þegar við vorum að veiðum á Dalborgu niður við Marokkó.

**Uppáhalds mið og af hverju?**

Öll mið eru uppáhalds í það og það sinn.

**Versta veðrið sem þú hefur lent í á sjó?**

Á Dornbanka 1978 á Dalborgu á rækjuveiðum. Kolvitlaust veður og mikil ísing, virkilega slæmt.

**Hefurðu upplifað ótví-  
ræða lífshættu á sjó?**

Nei en sjómennskan er lífshættulegt starf, en hefur breyst mikið síðustu 20 ár með betri fræðslu og tilkomu Slysavarnaskólans sem er það besta sem komið hefur til öryggismála sjómanna.

**Eftirminnileg atvik, eitt eða fleiri?**

Þau eru mörg. Gæti svo sem skrifað heila bók en man þá eftir þegar pabbi lenti í slysinu 1994. Mamma var með í túrnunum og þau voru hífð upp í þýrluna og farið með þau til Kanada. Vorum á leið á veiðar á flæmska hattinum.

**Hver er mesta breyting siglingatækja sem þú hefur upplifað?**

Tölvuvæðingin í öllu.



---

# Til hamingju með daginn sjómenn

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

[marel.com](https://marel.com)



Þín skoðun á kvótakerfinu og hvernig það hefur virkað?

Kvótakerfið er galið og á að leggja það af sem fyrst.

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

Ílla, þetta er ekki eins og fiskabúr því öll

hafa þessi kvikindi sporð og þessar mælingar og rall það er ekkert að marka þetta, með 100 ára gömul búnaði og alltaf verið að fara á sama stað, þetta virkar ekki. Þetta er mín skoðun.

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

Enga skoðun.

Hefur þér tekist að vekja áhuga afkomenda á sjómennsku?

Já, hjá einum. En ég var ekki að hvetja hann, hann er á sjó og í stýrimannaskólanum og heitir Elvar Freyr.

Mælir þú með sjómennsku eða skipstjórn við ungt fólk í dag?

Já, já, en endurnýjun á skipstjórnar mönnum og sjómönnum er lítil sem engin í dag.



Snorri um borð í Dalborgu EA. Hann á margar minningar tengdar skipinu. Sumar gleðilegar, aðrar ekki. Myndin er líklega frá árabílinu 1977 til 1980.

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

Ég er ekki mikill bókaormur og fæ oft bækur í jólagjöf og svona en þær eru margar hverjar í plastinu enn þá. En ef ég les þá les ég bækur um gömul sjávarþorp, fiskveiðar á árum áður og gömul skip. Útgerðarsaga Dalvíkur eftir Jóhann Antons-son er á náttborðinu hjá mér núna og er alveg frábær bók.



„Pálína Þórunn er feykí gott skip,“ segir Snorri.



Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra heillaóskir með daginn







# **GLORÍAN**

## ***sem bylti flottrollsveiðum***

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

***Á síðustu 33 árum hefur Hampiðjan  
framleitt og selt yfir þúsund Gloríur  
til útgerða í 28 löndum.***

**HAMPIÐJAN**

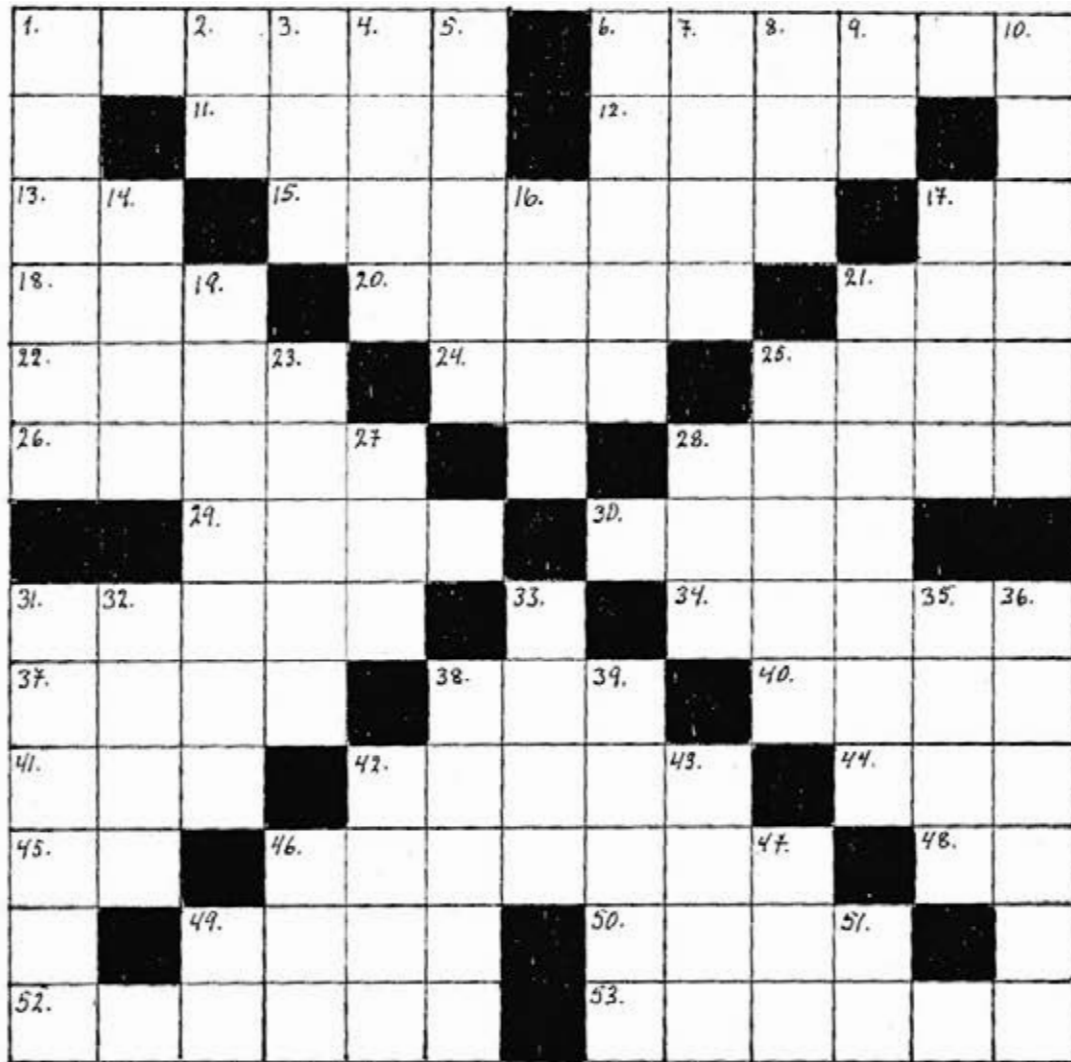
– veiðarfæri eru okkar fag

[www.hampidjan.is](http://www.hampidjan.is)



# Krossgátan

Finnið samheiti orðanna í skýringum, lárétt og lóðrétt



## Lárétt skýring:

1. Störfín
6. Sálgaði
11. Skoða nákvæmlega
12. Vingjarnleiki
13. Drykkur
15. Avítar
17. Einnig
18. Bók
20. Yfirstéttar
21. Fæddu
22. Eydd
24. Skvett
25. Not
26. Maður
28. Innantóman
29. Traðkaði
30. Feiti
31. Hluti hringflatar
34. Einmana
37. Mjúka
38. Velur

40. Spyrja
41. Æsta
42. Forfeðranna
44. Alfabir
45. Átt
46. Bar

48. Skóli
49. Samlals
50. Ílát
52. Lengst niðri
53. Líffærin

## Lóðrétt skýring:

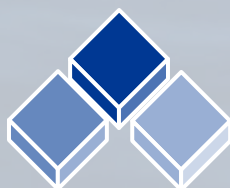
1. Hugljómun
2. Guð
3. Velur
4. Spyrja
5. Suða
6. Manns
7. Amali
8. Blundur
9. Til

10. Kona
14. Hlifa
16. Öpokki
17. Kona
19. Smánaglana
21. Fáséð
23. Gabba
25. Stór þorskur
27. Maður
28. Kalla
31. Ílátin
32. Una
33. Glatað
35. Greinir
36. Slangan
38. Umbúðir
39. Höfðingjasleikjuháttur
42. Heilt + komma
43. Mjög
46. Drykkjar
47. Bori
49. Til
51. Tónn



*Óskum  
sjómönnum*

*til hamingju  
með daginn*



**SAMHENTIR**  
KASSAGERÐ HF



Helgi Laxdal

# Nýsköpunartogararnir

## 5. hluti

– 33 –

Þrítugasti og þriðji nýsköpunartogarinn, Harðbakur EA-3 skráður hér á landi 12. mars 1951 smíðaður hjá Alexander Hall & Co Ltd., Aberdeen, Skotlandi fyrir Útgerðarfélag Akureyringa hf. Lengd 56,80 m., breidd 9,21 m., dýpt 4,60 m., brl., 732, knúinn 1000 hö gufuvél. Skipstjóri, Sæmundur Auðunsson og yfirvélstjóri, Hallur Helgason.

Harðbakur var fyrsta skipið af stærstu gerð nýsköpunartogarann um 2,8 m. lengri en þeir fyrstu og 732 brl, en Ingólfur sá fyrsti var 654 brl, eða 80 brl. minni.

Sömuleiðis var hér um að ræða fyrsta togarann af tíu sem ríkisstjórn Stefáns Jóhanns Stefánssonar samdi um, en Stefán Jóhann Stefánsson var fæddur á Dagverðareyri við Eyjafjörð 20. júlí 1894. Því fór vel á því að fyrsta Stefánían, eins og skipin voru kölluð í daglega talinu, færi til Akureyrar. West of Scotland Shipbreaking Co Ltd í Troon í Skotlandi keypti skipið til niðurrifs í september 1979. Tekinn af skrá 18. september 1979. Þar með lauk 32 ára sögu Nýsköpunartogaranna hér á landi.

– 34 –

Þrítugasti og fjórði nýsköpunartogarinn, Júní GK-345 skráður hér á landi 14. mars 1951, smíðaður hjá Alexander Hall Ltd., Aberdeen, Skotlandi fyrir Bæjarútgerð Hafnarfjarðar. Lengd 56,80 m., breidd 9,21 m., dýpt 4,60 m., brl., 732. Skipstjóri Benedikt Ögmundsson og yfirvélstjóri Reynir Guðmundsson. Báðir komu af Júlí eins og flestir af áhöfninni en Benedikt var fyrsti skipstjóri útgerðarinnar, hóf feril sinn á Maí GK-346 þegar skipið var keypt til útgerðarinnar sem stofnuð var 12. febrúar 1931. Það var mikið gleðiefni fyrir Hafnfirðinga að útgerðin skyldi eignast þetta glæsilega skip á tuttugasta aldursárinu.

Seldur til Grikklands og tekinn af skrá 27. júní 1964



Harðbakur EA-3.

„Harðbakur lóðaði á síld á Halamiðum. Um það hafði skipstjórinn Vilhelm Þorsteinsson eftirfarandi að segja: „Við vorum á Halanum 16.-19. ágúst, mest á grunnhalanum og fengum þá síld í hverju einasta holi, þetta frá ¼ körfu upp í 1 ½ körfu í hverju hali. Þetta var hafsíld, nokkuð stór, en misjöfn og ekki mjög feit. Þessa dagana lóðuðum við annað slagið á hverjum degi á nokkuð stórum torfum, sem við töldum að væri síld.

Svo var það í fyrramorgun, 25. ágúst, að við lóðuðum á átta stórum torfum í Djúpkróknum 41 sjómílu NNV frá Straumnesi, á 110-130 föðum. Þessar

torfur voru 20-40 faðma þykkar, en þarna toguðum við ekki neitt, vorum bara á siglingu og stímuðum þarna yfir.

Hvað um síld á Skagagrunni? Já, ég vil nú taka það skýrt fram, að ég get ekki sagt að við fyndum þarna neina síld. Að visu gerðum við þar þrjú hol í fyrrakvöld og fengum síld í tveimur þeirra, en það voru bara eitt eða tvö stykki, og á þessum slóðum lóðuðum við ekki neina síld. Fréttin um að við hefðum fundið síld á Skaganum hlýtur því að vera á einhverjum misskilningi byggð, að minnsta kosti ekki rétt eftir mér höfð.“

*Morgunblaðið 28. ágúst 1964*



Júní GK-345 Mynd: George Wiesman



Júní strandaði á skeri undan Lambhúsaflögu, 23. október 1963 á útleið frá Hafnarfirði. Skipstjórinn, Haukur Hallvarðsson, lét þegar vita um strandið og var Slysavarnafélaginu gert viðvarð og björgunarsveitin Ingólfur kölluð út. Þótt veður væri slæmt var Júní ekki í yfirvofandi hættu og ákvað skipstjórinn að beðið yrði um borð í skipinu um nóttina, í von um að það

losnaði af sjálfsdáðum á morgunflóðinu. Það gekk eftir og um kl átta morguninn eftir losnaði skipið af strandstað og komst af sjálfsdáðum inn til Hafnarfjarðar, þar sem skemmdir voru rannsakaðar sem reyndust óverulegar.

*Byggt á Prautgóðum á raunastund eftir Steinar J. Lúðvíksson.*

– 35 –

Þrítugasti og fimmti nýsköpunartogarinn, Ólafur Jóhannesson BA-77 skráður hér á landi 18. júní 1951 smíðaður hjá Hall Russel & CO Ltd., Aberdeen, Skotlandi fyrir Gylfa h/f, Vatneyri Patreksfirði. Lengd 56,83 m., breidd 9,21 m., dýpt 4,11m., brl., 681, knúinn 1000 hö gufuvél. Skipstjóri Jóhann Pétursson og yfirvélstjóri Sveinbjörn Jónsson. Skipið er nefnt eftir athafnamanninum, Ólafi Bjarna Jóhannessyni, Vatneyri við Patreksfjörð. Á smíðatímanum var skipið nefnt Andvari BA-77. Selt til Noregs. Tekið af skrá 7. mars 1964.

Í Árbók Barðastrandarsýslu fyrir árið 1951 kemur meðal annars eftirfarandi fram: „Ein er sú nýjung í búnaði skipsins sem áður hefur ekki þekkt í íslenskum fiskiskipum, en það er að í því eru vélar og tæki til frystingar á fiski. Í þessu frystikerfi er hægt að hraðfrysta um hálfa aðra smalest af fiskflökum á sólarhring. Er hér um að ræða merkilega nýbreytni í þá átt að vinna aflann um borð í skipunum sjálfum. Í skipinu eru einnig fiskimjölsvélar.“

– 36 –

Þrítugasti og sjötti nýsköpunartogarinn, Þorsteinn Ingólfsson RE-206 skráður hér á landi 19. júní 1951 smíðaður hjá Hall Russel & CO Ltd., Aberdeen, Skotlandi, fyrir Bæjarútgerð Reykjavíkur. Lengd 56,80 m., breidd 9,21 m., dýpt 4,11 m., brl., 681, knúinn 1000 hö. gufuvél. Skipstjóri Hannes Pálsson og yfirvélstjóri Þorrell Sigurðsson

Á smíðatíma virðist skipið hafa gengið undir nafninu Hrefna RE-206.



Þorsteinn Ingólfsson RE-206.



Ólafur Jóhannesson BA-77.



Jón Baldvinsson RE-208.

Seldur til Grikklands í júlí 1965 og tekinn af skrá.

Í Morgunblaðinu 10. mars 1951 var komu togarans lýst með þessum hætti:

„Í hinu fegursta veðri, um kl. eitt í gærðag, sigldi hinn nýi togari Bæjarútgerðarinnar, Þorsteinn Ingólfsson, fánunum skreyttur stafna í milli, hjer inn í Reykjavíkurhöfn. Borgarstjóri, Gunnar Thorodd-

sen, hafði ásamt bæjarráðsmönnum, farið með hafnsögubátunum út á ytri höfn. Borgarstjóri bauð þar skipstjóra, Hannes Pálsson, og skipshöfn hans, velkomna, og árnaði henni heilla í starfi sínu á þessu glæsilega skipi.“

– 37 –

Þrítugasti og sjöundi nýsköpunartogarinn, Jón Baldvinsson RE-208 skráður hér á landi 28. júní 1951 smíðaður hjá Hall Russel & CO Ltd., Aberdeen, Skotlandi fyrir Bæjarútgerð Reykjavíkur. Lengd 56,80 m., breidd 9,21 m., dýpt 4,11 m., brl., 681, knúinn 1000 hö. gufuvél. Skipstjóri Jón H. Stefánsson og yfirvélstjóri Jónas Ólafsson

Á smíðatíma á meðan ríkissjóður átti skipið bar það vinnuheitið Dröfn RE-208. Útgerðarsaga skipsins var ekki löng þar sem það strandaði við Reykjanes 31. mars 1955. Allri áhöfninni 42 mönnum var bjargað í land af björgunarsveitinni Þorbirni í Grindavík





Þessi mynd af flaki Jón Baldvinsson RE-208 var trúlega tekin í apríl 1955.

### – 38 –

Þrítugasti og áttundi nýsköpunartogarinn, Þorkell máni RE-205 skráður hér á landi 30. júlí 1951, smíðaður hjá Goole Shipbuilding & Repairing Co Ltd., Goole Englandi fyrir Bæjarútgerð Reykjavíkur. Lengd 56,97 m., breidd 9,35 m., dýpt 4,11 m., brl., 722, knúinn 1332 hö. ruston diesilvél. Skipstjóri, Hannes Pálsson-og yfirvélstjóri Sigurjón Þórðarson. Skipið var 0,17 m., lengra og ögn breiðara og dýpra en áður komin skip þó mældist það ekki stærst í brl. talið. Seldur til Skotlands í brotajárn í október 1973

Togarinn var hætt kominn í hinu svokallaða Nýfundnalandssveðri í febrúar 1959 en talið er að bókin Stormfuglar eftir Einar Káráson sem út kom á árinu 2018 sé í grunninn lýsing á baráttu sjómannanna á Þorkeli mána fyrir lífi sínu.



Marteinn Jónsson, sem þá var skipstjóri á Þorkeli.



Þorkell máni RE-205.

„Í togaranum er fiskimjölsverksmiðja og hraðfrystitæki. Hægt er að vinna úr 20 tonnnum af fiskúrgangi og beinum í verksmiðjunni og í hraðfrystirúminu má framleiða 2,5 tonn af frystum flökum á dag. Á fiskveiðum verður 30 manna áhöfn á togaranum, en séu saltfiskveiðar stundaðar og fiskmjölsvinnslan og hraðfrystingin starfrækt, verður 48 manna áhöfn.“

Morgunblaðið. 24 janúar 1952.

Þrítugasti og níundi nýsköpunartogarinn Sólborg ÍS-260 skráður hér á landi 29. september 1951 smíðaður hjá Alexander Hall & Co. Ltd., Aberdeen, Skotlandi fyrir Ísafirðing h/f Ísafirði. Lengd 56,80 m., breidd 9,21 m., dýpt 4,60 m., brl., 732. Skipstjóri, Páll Pálsson og yfirvélstjóri Kristinn Guðlaugsson. Á smíðatíma á meðan ríkissjóður átti skipið bar það vinnuheitið Stígandi ÍS-260. Rifinn í Englandi 1968 og þá tekinn af skrá.

Sólborgin er trúlega eitt fátta íslenskra skipa sem Tass fréttastofan hefur fjallað um. Hinn 29. maí 1959 færði Morgunblaðið okkur fréttina:

„Tass fréttastofan tilkynnir í dag, að íslenskur togari, Sólborg, hafi verið í nauðum staddur við Nýfundnalandsstrendur og rússneski dráttarbáturinn Stremitelnyy hafi dregið Sólborgu inn á Hvítaflóann. Segir enn fremur í fregninni frá Moskvu, að Sólborg hafi fengið vír í skrúfunu og ekki látið að stjórn. Hafi togarinn átt á hættu að rekast á ísjaka. Rússneski dráttarbáturinn hafi heyrt neyðarskeyti Sólborgar og þrátt fyrir versnandi veður hafi hann farið í gegnum ísinn að togaranum og sett hann í slef og dregið til Hvítaflóa, sem áður segir.“

Daginn eftir kom í Morgunblaðinu að rússneskur kafari hefði losað vírinn úr skrúfunni.



Þessa mynd fann ég á vefnum. Sýnir þegar verið er að losa úr pokanum á síðutogara. Sýnist fiskurinn vera karfi.



# 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](http://www.stolpigamar.is)

 **Stólpi Gámar**

Óseyrarbraut 12 | 220 Hafnarfirði | Klettagörðum 5 | 104 Reykjavík



Fertugasti nýsköpunartogarinn, Austfirðingur SU-3 skráður hér á landi 1. janúar 1951 smíðaður hjá John Lewis & sons Ltd. Aberdeen Skotland, fyrir Austfirðing h/f Eskifirði. Lengd 57,68 m., breidd 9,21 m., dýpt 4,12 m., brl., 708. Skipstjóri Þórður Sigurðarson, yfirvélstjóri Jón Björnsson.

Síldar- og fiskimjölsverksmiðjan í Reykjavík kaupir skipið 21. júní 1967 og nefnir Hauk RE-27. Seldur til Noregs 5. desember 1967 og tekinn af skrá.

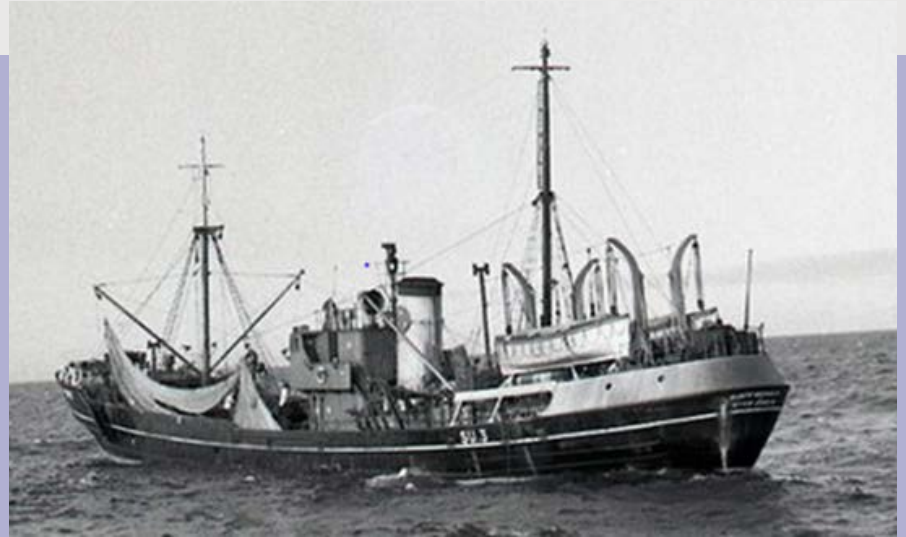


Sólborg IS-260.

## Eldur um borð í Hauki RE-27

Pegar togarinn Haukur RE-27 var á siglingu á Wesserfljóti Þýskalandi 11. október 1961 kom upp eldur í skipinu. Togarinn var að koma úr sölufærð frá Bremerhafen og hafði fengið gott verð fyrir aflann. Lagt var úr höfn um sjöleytið að kvöldi, eftir um hálfrar stundar siglingu kom upp eldur í ketilrými skipsins, sem magnaðist ört. Annar kyndarinn var í ketilrýminu og var í bráðri hættu en Ásgeiri Gíslasyni skipstjóra tókst að bjarga manningunni en báðir hlutu minniháttar brunasár.

Strax og eldsins varð vart var óskað eftir aðstoð frá landi. Slökkvibátur Bremenhafnar kom fljótt til aðstoðar og slökkti eldinn með því að dæla sjó í ketilrýmið. Skipið var síðan dregið til Bremenhafnar þar sem sjónum var dælt úr skipinu og skemmdir kannaðar sem reyndust allnokkrar. Í framhaldinu var



Austfirðingur SU-3.

ákveðið að viðgerð færi fram í Bremenhafnar og áhöfnin send heim í framhaldinu.

Pegar togarinn Haukur RE-27 var á heimleið af Grænlandsmiðum þann 20. desember 1961 fékk skipið á sig á sig brotsjó sem olli talsverðum skemmdum á brú skipsins. Rúður brotnuðu og fram-

hliðin lagðist inn að hluta. Þrátt fyrir skemmdirnar komst skipið án aðstoðar til Reykjavíkur þar sem bráðabirgða viðgerð fór fram. Fullnaðarviðgerð fór síðan fram í Englandi.

Byggt á Prautgóðum á raunastund, eftir Steinar Lúðvíksson.



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



# Sérhönnuð sjómannamappa

Atvinnuskírteini og önnur gögn á vísun stað



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

Sjómannamappan fæst einnig  
sem taska með rennilás

**Tilvalin gjöf** til sjómanna, starfsfólks eða útskriftarnema.  
**Þjóðum 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!





Siglingaljósamastríð frá Mirai skipasmíðastöðinni er risið frammi á stefni Óðins. Mynd: Jón Kr. Friðgeirsson

# Varðskipið Óðinn og Higashi Nihon Daishinsai

Það stendur mikið til. Laugardaginn 11. júní næstkomandi, degi á undan sjálfum Sjömannadeginum, mun forstjóri Mirai skipasmíðastöðvarinnar í Japan, herra Takeyoshi Kidoura, afhenda með formlegum hætti gjöf fyrirtækisins til Óðins, siglingaljósamastur, sem þegar er risið á stafni skipsins. Athöfnin fer fram um borð í Óðni. Þó ekki í Reykjavíkurböfn heldur í Grindavíkurböfn klukkan þrettán núll/núll stundvíslega. Árla morguns mun Óðinn því leggja í haf eftir nær 16 ára óslitna viðlegu í Reykjavíkurböfn og sigla sem sjóleið liggur til Grindavíkur. Þar munu meðal annarra forseti Íslands, herra Guðni Th. Jóhannesson og herra Kidoura, ávarpa viðstadda. Og þar mun formaður Hollvínasamtaka Óðins, Guðmundur Hallvarðsson, þiggja með þökkum gjöf hinna japönsku hollvína Óðins.

## Eldur geisaði, jörð skalf og flóðbylgjur risu

Athöfnin í Grindavík á sér býsna langa forsögu. Í mars 2011 létu náttúruöflin til sín taka með skelfilegum afleiðingum. Norðausturhluti Honshueyjar skókst þá og hristist í hrikalegum jarðskjálfta sem mældist um eða yfir 9 stig á Richter. Í



Flóðbylgjan skellur á borginni Miyako. Higashi Nihon Daishinsai er japanska heitið yfir hamfarirnar miklu í mars 2011 sem útleggst hinn mikli Austur-japanski jarðskjálfti. Mynd: Mainichi Shimbun.

kjölfarið skulu risavaxnar flóðbylgjur á eyjunni, jafnvel 40 metra háar. Staðfest er að yfir 17.000 karlar, konur og börn fórust í hamförunum. Eldar loguðu í Kesenuma og jörð hélt áfram að skjálfa fram eftir sumri.

Heima á Íslandi létu japanskar konur til sín taka og beittu sér fyrir söfnun

ullarfatnaðar. Íslenskar stallsystur þeirra brugðust vel við og á skömmum tíma söfnuðust um 6000 flikur. Íslandspóstur sá síðan um að safna fatnaðinum saman og senda í Grensáskirkju þar sem flikurnar voru flokkaðar – sex vikna vinna – og sendar til borganna Miyako og Kesenuma.



# Hamingjuóskir kæru sjómenn!

Skipaþjónusta Skeljungs hefur í áraraðir verið traustur félagi þeirra sem starfa í sjávarútvegi - jafnt útgerð sem vinnslu.

Skeljungur veitir ráðgjöf um notkun smurefna og eldsneytis, smurkortagerð fyrir skip, báta og fiskvinnslu. Þá bjóðum við upp á olíurannsóknir þar sem fylgst er með smurolíunni og um leið ástandi vélarinnar. Einnig er hægt er að fá eldsneyti afgreitt til skipa frá lögn eða með bíl sem og smurolíuafgreiðslu. Við getum einnig að jafnaði útvegað smurolíur og eldsneyti í erlendum höfnum til viðskiptavina okkar.



Skeljungur

[www.skeljungur.is](http://www.skeljungur.is) | sími 444-3000

Skeljungur, traustur félagi



Félag skipstjórnarmanna

## Aðalfundur Félags Skipstjórnarmanna

verður haldinn föstudaginn 10. júní 2022  
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



Þær voru hjartnæmar kveðjurnar sem bárust frá Japan í kjölfarið. „Að hugsa sér þessa hlýju peysu sem kona á Íslandi þrjónaði handa mér, kona í landi sem ég vissi ekki einu sinni að væri til,“ sagði þakklát japönsk kona sem hafði orðið fyrir barðinu náttúruhamförunum.

Kannski var þessi japanska kona einmitt ein þeirra sem tóku sig saman í Kesennuma, borginni sem hamfarirnar í mars 2011 lögðu nánast í rúst, og settu á laggirnar fyrirtæki um þrjónaskap. Þær settu markið hátt. „Við viljum að nafnið Kesennuma verði um alla framtíð tengt frábærum þrjónaflíkum,“ sögðu þær og stofnuðu fyrirtækið „Kesennuma Knitting.“

## Þrjónahúfur frá borginni Kesennuma

Mirai skipasmiðastöðin í Kesennuma á sér sama upphaf og þrjónafyrirtæki kvennanna. Borgin var í rúst og sorg í sálum. Borgarbúar létu þó ekki bugast. Þeir stóðu heldur ekki einir. Aðstoð kom víða að og athafnalífið lifnaði að nýju. Smærri skipasmiðir tóku sig saman og Mirai skipasmiðastöðin varð til – Skipasmiðastöð framtíðar en Mirai þýðir það sem koma skal, framtíðin.

Um þetta leyti komst á hið sérstaka vinasamband á milli Hollvinasamtaka Óðins og Mirai skipasmiðastöðvarinnar. Hjónin Egill Þórðarson og Yoko Þórðarson sinntu hjálparstarfi í Kesennuma í kjölfar hörmunganna 2011 og kynntust þá Takeyoshi Kidoura.

„Pabbi minn var sjómaður og var úti á sjó svo mánuðum skipti. Hann notaði tómstundir um borð til að þrjóna peysur. Pabbi var vanur neta og bætningavinnu og því laginn að fást við garn. Vegna þessa starfs voru margir sjómenn liðtækir með þrjónana. Þegar pabbi kom heim eftir margra mánaða útilegu gaf hann mér stundum nýþrjónaða peysu. Ég saknaði hans oft og gat lítið notið nærveru hans en peysan frá honum yljaði mér. Sem barni langaði mig til að líkjast pabba og geta þrjónað eins og hann. Nú er ég ein af konunum í „Kesennuma knitting“ og langar til að geta gefið öðrum ámóta ánægju og ég naut sem barn.“

Frásögn konu í „Kesennuma knitting“ en þess má geta að borgin er Kesennuma er heimahöfn fjölmargra úthafsveiðiskipa sem sum hver hver hafa komið til Íslands.

Þegar svo mastrið góða kom til landsins fylgdu í kjölfarið tólf handþrjónaðar húfur frá Kesennuma þrjónafyrirtækinu. En húfurnar hafði Kidoura keypt til að gefa hollvinum Óðins sem sérstakan vináttuvott. Hann var þá búinn að heimsækja landið, fara um borð í Óðinn og fá fræðslu um björgunarsögu skipsins. Húfurnar voru þannig sérstök sjómanskveðja úr heimabyggð forstjórans.

Og nú er herra Takeyoshi Kidoura kominn aftur til landsins. Að þessu sinni til að afhenda með formlegum hætti mastrið góða á Óðni og undirstrika



Yagui Halldórsson og Yoko A. Þórðarson með japanska fána sem þakklátt fólk í Kesennuma skrifaði á hjartnæmar þakkarkveðjur til Íslendinga vorið 2011. Mynd: Jón Kr. Friðgeirsson

þannig hið kæra samband sem hefur myndast á milli Hollvina Óðins og Mirai skipasmiðastöðvarinnar í borginni Kesennuma á austurströnd Honshu.



Í september síðastliðnum efndu Hollvinasamtök Óðins til samkomu um borð í skipinu. Vegna Kóvíð var öllu stílt í hóf. Aðeins var boðið sjó vélstjórum sem lengst hafa unnið að viðhaldi skipsins, þremur japönskum konum, sem stóðu fyrir fatasöfnun til nauðstaddra í Japan vorið 2011, og þremur íslenskum konum sem tóku þátt í að þrjóna flíkurnar sem sendar voru. Þess má geta að konurnar létu ekki þar við sitja heldur hafa þær haldið áfram í áratug að þrjóna flíkur sem sendar hafa verið þvert um hnöttinn til Japans. Á myndinni halda þau á húfunum frá Kesennuma þrjónafyrirtækinu sem Kidoura keypti og sendi „vinum Óðins.“ Vélstjórnarnir eru frá vinstri: Halldór Olesen, Birgir Óskarsson, Búi Jóhannsson, Geir Guðbjörnsson, Valur Kristjánsson, Leifur Ólafsson og Ingólfur Kristmundsson. Konurnar eru frá vinstri: Miyako Þórðarson, Púriður Guðnadóttir, Steinunn Sveinsdóttir, Ásta Jónsdóttir, Yagui Halldórsson og Yoko A. Þórðarson. Mynd: Jón Kr. Friðgeirsson



Halldór Olesen um borð í Óðni að gera klárt fyrir gjafa-skjöldinn sem verður afhjúpaður á ljósa-mastrinu þann 11. júní næstkomandi. Sigurður Jónasson hífði mastrið á sinn stað og Birgir Óskarsson sá um að sjóða það fast.

Mynd: Jón Kr. Friðgeirsson





# LOFT & RAFTÆKI

Loft og raftæki - Hjallabrekku 1 Dalbrekkumegin 200 Kópavogi - S: 5643000 - [www.loft.is](http://www.loft.is)

AVS



SPJALDLOKAR

Mörgum gerðum og stærðum



LOKAR MED SUDUENDA

Ryðfrír



PVC LOKAR



RAFRÓTORAR

Möguleiki með Bluetooth  
230V, 24V, 0-10V og 4-20 mA



LOFRÓTORAR

Ryðfrír eða Polymer plasti

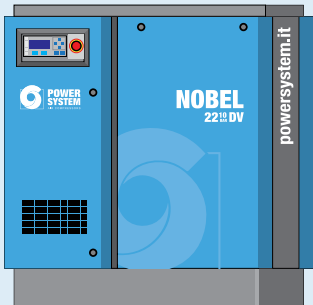
DELABIE



HNÉSTÝRING EÐA FÓTSTÝRING

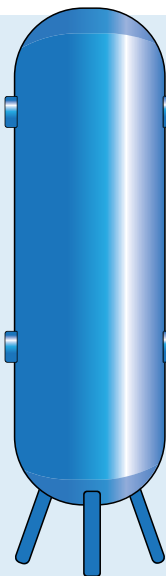
Vatnsslokar

## Uppsetning fyrir þrýstiloftskerfi



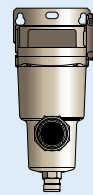
SKRÚFUPRESSA

LOFT



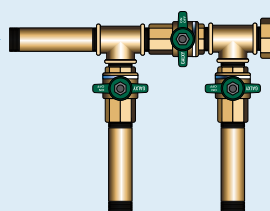
LOFTKÚTUR

VATNSKILJA



SVC

LOKAR - FRAMHJÁHLAUP



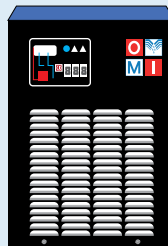
FÍNSÍUR FYRIR LOFTKERFI



1 micron  
AF - Q

0,01 micron  
AF - H

ÚT

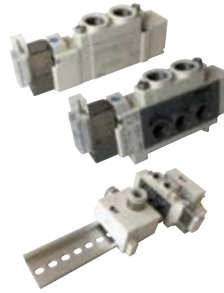


KÆLIPURRKARI



TJAKKAR - LOFTLOKAR - FITTINGS

i mörgum stærðum og gerðum



LOFTLOKAR - ÞRÝSTJAFNARAR - SÍUR - OLÍUGLÖS - MJÚKSTARTLOKAR

Sivelement - Siuhús



Sjó- og krapalagnir  
KRYOCLIM

Loftlagnir  
GIRAIR

Neysluvatnslagnir  
SYSTEM'O - HTA

Skóðaðu  
betur á  
[loft.is](http://loft.is)



# Utan úr heimi

## Olúrisarnir

Olía er stór orkugjafi á heimsvísu með víðtæka notkun í flutningum, framleiðslu, iðnaði og verslun. Flestar heimilissvörur, plast og leysiefni eru framleidd með olíu- og jarðolíuafleiðum. Þess vegna eykst eftirspurn eftir olíu um allan heim stöðugt sem knýr skipafélög til að koma með nýja tækni og skip til að flytja þessa gríðarlega dýrmætu náttúruauðlind um allan heim.

Það eru margar tegundir af olíuflutningaskipum flokkaðar eftir stærðum eins og VLCC, Suezmax og Aframax. Til frekari útskýringa og til að auðvelda skilning á olíuskipaflotum eru hér smá skýringar en flokkun olíuskipa er nokkuð flókin.

Byrjum á Aframax skipum sem eru frá 75.000 til 120.000 DWT og Suezmax frá 120.000 til 180.000 DWT. Þá eru Handy skip en þau eru undir 50.000 DWT, LR1 skip á stærðarbilinu 80.000 til 159.999 DWT en LR2 skip frá 160.000 til 319.999 DWT. Þá tekur við VLCC frá 320.000 til 549.999 DWT. Síðasti flokkurinn er svo ULCC sem er yfir 550.000 DWT.

Árið 2020 samanstóð heimsflotinn af 810 VLCC skipum. Samkvæmt Statista hefur alþjóðlegi olíuskipaflotinn stækkað umtalsvert frá því seint á tíunda áratugnum til 2020 eða um rúmlega 76%, vegna nýrrar tækniþróunar og smíði mjög afkastamikilla og umhverfisvænna olíuflutningaskipa. Að þessu sinni skulum við kíkja á 12 bestu tankskipaflutningafyrirtæki heims.

### 1. Teekay Corp

Teekay Corp, sem var stofnað árið 1973 í Hamilton, Bermúda af dönskum skipamiðlara að nafni Torben Karlshøj, en hefur þróast úr litlu svæðisbundnu skipafyrirtæki í stærsta sjávarorkuflutninga-, framleiðslu- og geymslufyrirtæki heims. Í dag er það leiðandi tankskipafyrirtæki í heiminum og er meðal stærstu tankskipaútgerða með tekjur upp á 2 milljarða dala og markaðsvirði upp á 268,95 milljónir dala. Sem stendur á það ótrúlegan flota olíuflutningaskipa þar á meðal Aframax, Suezmax, VLCC og LR2 til að flytja fljótandi jarðgas, hráolíu og LPG, og heildareignir þess eru 2,23 milljarðar dollara virði.

Teekay Corp hóf ferð sína með því að reka notuð olíuflutningaskip á áttunda áratugnum til að nýta sér olíukreppuna. Aðalskrifstofan var opnuð á Bahamaeyjum og flest skip þess voru upphaflega skráð undir flaggi Líberíu. Það hagnaðist gríðarlega

á níunda áratugnum með flutningum á Persaflóa og Miðjarðarhafssvæðinu í Íran-Íraksstríðinu.

### 2. Euronav NV

Euronav NV er útgerð tankskipa sem á næststærsta olíuskipaflota í heimi með tekjur upp á 1,4 milljarða dollara. Það hóf starfsemi árið 1989, sem dótturfyrirtæki Compagnie Nationale de Navigation eða CNN og sérhæfir sig í sjóflutningum og geymslu á hráolíu. Það er með höfuðstöðvar í Antwerpen í Belgíu.

Fyrir utan olíuflutningaskip rekur útgerðin fljótandi geymslu- og losunarskip eða svokölluð FSO-skip (Floating Storage and

Offloading units). Það er einnig þekkt fyrir að eiga einn yngsta tankskipaflota heims og að þróa nýja og nýstárlega skipatækni. Með markaðsvirði upp á 1,63 milljarða dollara og eignir að verðmæti 3,71 milljarða dollara hefur fyrirtækið aukið starfsemi sína á undanförunum árum. Alls eru 75 skip í rekstri Euronav, þar á meðal FSO, V-Plus, Very Large Crude Carriers og Suezmax skip. Skipin sigla aðallega undir fánum Frakklands, Grikklands, Líberíu og Belgíu. Aðalskrifstofur eru í Nantes í Frakklandi.



Suezmax skipið Maria í eigu Euronav.

### 3. Scorpio Tankers Inc.

Scorpio Tankers Incorporated er leiðandi fyrirtæki sem sér um flutning og dreifingu á olíuvörum eins og bensíni og brennsluolíu til innlendra og alþjóðlegra viðskiptavina sinna. Það er þriðja stærsta tankskipaútgerðarfyrirtæki í heimi með tekjur upp á 958,1 milljón dollara, markaðsvirði þess eru 700,64 milljónir dollara og eignir upp á 5,16 milljarða dollara. Scorpio Tankers er með aðsetur í Mónakó.

Fyrirtækið var stofnað árið 2009 af Emanuele A. Lauro, 24 ára barnabarni ítalska kaupsýslumannsins Glauco Lolli-Ghetti sem lagði grunninn að Scorpio Ship Management í New York árið 1976. Árið 2017 skrifuðu Scorpio tankskip undir samrunasamning við Navig 8 tankskipaútgerðina og yfirtóku 27 nýsmíðuð tankskip þess síðarnefnda. Fyrir vikið varð það stærsta olíuskipaútgerð á bandaríska verðbréfamarkaðinum. Félagið á og rekur 130 olíuflutningaskip og 10 leiguskip. Nýlega bættust 4 nýsmíðuð tankskip, með lágt kolefnisfótspor, í flota útgerðarinnar.



ER  
INNHERNÁLEGUR AÐ  
HLUSTA A ÞIG?

**Rás 16** er neyðarrás sjófarenda og alltaf opin.  
Það að þú hlustir á hana getur skilið á milli lífs og dauða.



SAMGÖNGU- OG  
SVEITARSTJÓRNARRÁÐUNEYTIÐ  
*Siglingaráð*

Samgöngustofa 



#### 4. Frontline Ltd

Frontline Limited er leiðandi í sjóflutningum á hráolíu og hreinsuðum olíum. Það er fjórða stærsta olíuflutningafyrirtæki í heimi, með höfuðstöðvar í Hamilton á Bermúða og undir stjórn John Fredriksen. Það hefur tekjur upp á 957,3 milljónir dollara og markaðsvirði og eignir að verðmæti 1,22 milljarðar dollara og 3,134 milljarðar dollara.

Frontline, sem er þekkt fyrir einn nýtískulegasta og yngsta tankskipaflota heims, hefur einnig tekið virkan þátt í framleiðslu og rannsóknnum á orkunýtingu til að viðhalda kjörorði sínu um umhverfisvernd. Það var stofnað árið 1985 og undir forystu Fredriksen tók það yfir mörg fyrirtæki eins og ICB árið 1999 og Golden Ocean árið 2000. Þessar yfirtökur breyttu því í stórt olíuflutningafyrirtæki og það er skráð í kauphöllum bæði í Oslo og New York undir merkjum FRO. Sem stendur á og rekur Frontline um 19 VLCC, 29 Suezmax og 20 Aframax/LR2 tankskip. Aðalskrifstofa útgerðarinnar er á Bermúða.

#### 5. DHT Holdings

Double Hull Tankers Incorporated er hráolíuflutningafyrirtæki með flota sem samanstendur af 27 olíuflutningaskipum í VLCC-stærðarflokknum sem sigla undir fána Hong Kong og Frakklands. DHT Holdings er með tekjur upp á 535 milljónir dollara, markaðsvirði um 941 milljón dollara og eignir að verðmæti 1,69 milljarðar dollara, sem gerir það að fimmta stærsta tankskipafyrirtæki í heimi. Það er með höfuðstöðvar í Hamilton á Bermúða, og var stofnað árið 2005. Olíuflutningaskip þeirra voru smíðuð af fremstu skipasmiðastöðvum heims eins og Daewoo Shipbuilding, Hyundai Heavy Industries í Ulsan, Suður-Kóreu og Bohai Shipbuilders í Kína. Árið 2014 keypti DHT Holdings allt hlutafé í Samco Shipbuilding og eignaðist þá til viðbótar 7 VLCC skip og yfirtók fjölda leiguskipa. Árið 2017 keypti það allan VLCC flota BW Group sem leiddi til talsverðrar stækkunar á tankskipaflota DHT sem gerði BW Group að stærsta hluthafa í fyrirtækinu.

#### 6. Tsakos Energy Navigation

Einnig kallað TEN Ltd en þetta fyrirtæki sérhæfir sig í flutningi á hráolíu og olíuvörum um allan heim. Með tekjur upp á 512,5 milljónir dala, er það sjötta stærsta tankskipafyrirtæki heims og býr yfir fjölbæfum og mjög skilvirkum flota sem samanstendur af olíuflutningaskipum og fljótandi jarðgasskipum (LNG). Það kom inn á LNG markaðinn með LNG skipinu Neo Energy, sem tekið var í notkun árið 2007. Sem stendur á útgerðin 64 skip,

þar á meðal 2 VLCC skip, 13 Suezmax tankskip, 20 Aframax/LR2 tankskip, 11 Panama LR1 skip, 17 Handymax, 2 LNG skip og 3 DP2 skip, í umsjón Tsakos Columbia Shipmanagement S.A. (TCM).

Fyrirtækið hefur vaxið jafnt og þétt frá því það tók til starfa árið 1993 en það hefur aðsetur í Aþenu. Markaðsvirði útgerðarinnar eru 168 milljónir dollara með heildareignir að verðmæti 3.160 milljarðar dollara. Útgerðin er eigandi 25 tankskipa sem eru í hæsta ísflokki tankskipa í heiminum.

#### 7. Navios Maritime Holdings

Navios var stofnað árið 1992 og er áberandi vöruflutningafyrirtæki. Það rekur um 99 skip, þar á meðal 70 stórflutningaskip og 29 olíuflutningaskip sem samanstanda af VLCC, LR1, LR2 olíu- og efnaflutningaskipum. Það veitir einnig viðskiptavinum sínum fjármála- og flutningaráðgjöf. Tekjur þess eru 484,8 milljónir dollara sem að mestu leyti verða til á Suður-Ameríkusvæðinu vegna farsæls reksturs dótturfélags þess South American Logistics Inc. Höfuðstöðvar útgerðarinnar eru í Piraeus á Grikklandi en markaðsvirði hennar er upp á 57,17 milljónir dala og eignir að andvirði 2,142 milljarða dala. Floti Navios er fjölbreyttur sem samanstendur af Capesize, Panamax, Ultra-Handymax og Handysize skipum.

#### 8. SFL Corporation

SFL Corporation Limited er með aðsetur í Hamilton á Bermúða og er alþjóðlegur skipaeigandi og leigufyrirtæki. Fyrirtækið var áður þekkt sem Ship Finance International Limited og hefur aukið starfsemi sína á undanförunum áratugum. Markaðsvirði þess er 810,08 milljónir dollara og eignir að verðmæti 3,7 milljarðar dollara. SFL var stofnað árið 2003 og hefur þróast úr hreinum tankskipaeiganda í einn af stærstu skipaeigendum með því að auka fjölbreytni í starfsemi sinni, fjárfesta í nýjum geirum og taka upp nýstárlega skipatækni. SFL státar af flota sem samanstendur af 74 skipum, þar á meðal 16 olíuflutningaskipum, 15 stórflutningaskipum, 35 línuskipum, 6 bílaflutningaskipum og 2 borpöllum. Tekjur útgerðarinnar eru 458,849 milljónir dollara.

#### 9. International Seaways

International Seaways Limited var stofnað árið 2016 og veitir viðskiptavinum sínum um allan heim flutningaþjónustu á hráolíu og olíuvörum. Það er með höfuðstöðvar í New York og er meðal 10 stærstu tankskipaútgerða heims með heildartekjur upp á 366,184 milljónir dollara og markaðsvirði og eignir sem



VLCC skip International Seaways Genmar Zues.



# 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*



UMBÚÐAMIÐLUN

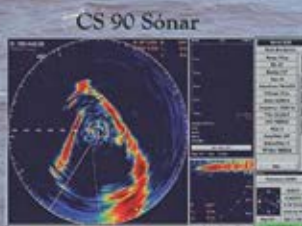
555 6677 | umb.is | Korngörðum 5, Reykjavík

**SIMRAD**  
Fyrir sjálfbærar fiskveiðar

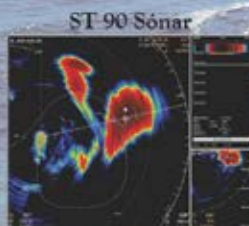
Simrad fiskileitartæki hafa notið mikilla  
vinsælda meðal skipstjórnarmanna um áratuga skeið



KONGSBERG



70-90 kHz



14-24 kHz



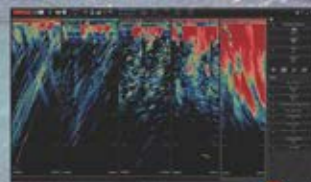
ICELAND FISHING  
EXPO 2022

Sjávarútvegur 2022



Óskum sjómönnum og fjölskyldum  
þeirra til hamingju með daginn

SN 90



70-120 kHz

90-160°

ES38-18/200-18CR  
28 & 200 kHz



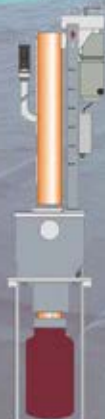
ES38-7 38 kHz



ES18 18kHz



MF 90 Botnbúnaður



ST 90 Botnbúnaður



SN 90 Botnstykki



Framúrskarandi  
fyrirtæki

Askalind 2  
201 Kópavogur

**Simberg**  
Símí: 414-4414

www.simberg.is  
simberg@simberg.is

nema 491,42 milljónum dala og 1,712 milljörðum dala í sömu röð.

International Seaways, Inc. á og rekur nútímalegan flota 87 skipa, sem samanstanda af 13 VLCC, 13 Suezmax, 5 Aframax/LR2, 10 Panamaxes/LR1s, 40 MR og fjórum Handy tankskipum (undir 50.000 tonnum). Það hefur átt í samstarfi við virt fyrirtæki sem starfa í kaupskipaútgerð.

#### 10. Mitsui OSK Lines

MOL var stofnað árið 1884 og er þekkt japanskt skipafélag sem er meðal stærstu tankskipaútgerða heims með tekjur upp á 10,7 milljarða dollara. Það er einnig alhliða flutningafyrirtæki sem og á og rekur flota stórflytningaskipa, ekjuskipa (RO-RO), gámaskipa og LNG skipa. Með markaðsvirði yfir 2 milljarða dollara og eignir að verðmæti 19 milljarða dollara og rekur meðal annars gámahafnir. Tankskipafloti félagsins samanstendur af VLCC tankskipum ásamt Aframax tankskipum. Þá sér útgerðin um menntun sinna sjómanna með rekstri á menntastofnunum til að mennta og þjálfar sjómenn til að sigla skipum sínum.

#### 11. Nordic American Tankers

Nordic American Tankers var stofnað árið 1995 í Hamilton á Bermúda og er eitt af stærstu tankskipaútgerðum sem eiga einsleitan flota af 23 Suezmax tankskipum til að flytja hráolíu. Tekjur þess eru

317 milljónir dollara og markaðsvirði 438 milljónir dollara. Flest tankskip þess starfa á spotmarkaði en önnur í leigu. Fyrirtækið einbeitt sér nú að því að stækka einsleitan flota sinn sem samanstendur nú af tankskipum með um það bil sömu þyngd og burðargetu. Fjögur stærstu skip útgerðarinnar eru með samlagða burðargetu yfir 160.000 milljónir tonna.

#### 12. Overseas Shipholding Group

Með aðsetur í Tampa, Flórída, er Overseas Shipholding Group flutningafyrirtæki sem afhendir hráolíu, jarðolíuvörur og fljótandi jarðgas um allan heim. Það var stofnað árið 1948 og er meðal 12 stærstu tankskipaútgerða með tekjur upp á 355 milljónir dollara og eignir að verðmæti 1,24 milljarðar dollara.

Fyrirtækið óx undir stjórn Raphael Recanati með því að kaupa tankskip til að flytja olíu frá Alaska til stórborga Bandaríkjanna. Um miðjan tíunda áratuginn fór það einnig inn á lúxus skemmtiferðaskipamarkaðinn sem reyndar leiddi til verulegs taps fyrir fyrirtækið. Í dag samanstendur tankskipafloti þess af 24 tankskipum og nokkrum olíuprómmum með afkastagetu upp á um 12 milljónir DWT. Flest skipin sigla undir fána Bandaríkjanna.

#### Fiskveiðistríð

Indónesar eru í fiskveiðistríði en nýlega

sendu þeir 166 víetnamska fiskimenn til síns heima eftir að skip þeirra voru færð til hafnar eftir að þau voru gerð upptæk vegna gruns um ólöglegar fiskveiðar á indónesísku hafsvæði. Í september á síðasta ári voru 200 víetnamskir sjómenn sendir heim af sömu ástæðum. Þeir sjómenn sem hafa verið sendir heim eru þeir sem ekki munu sæta ákærum fyrir ólöglegar veiðar þar sem hér var um að ræða þá sjómenn sem ekki báru ábyrgð á veiðunum.

Frá því heimsfaraldurinn skall á í mars 2020 voru 500 víetnamskir sjómenn strandaðir í Indónesíu og bjuggu þeir í athvörfum og gæslustöðvum ráðuneytis fiskveiða og innflytjenda. Heimflutningur sjómanna hefur verið unninn í samvinnu við yfirvöld í Víetnam en mikill dráttur hefur verið á því að koma mönnum heim sökum áhugaleysis yfirvalda í Víetnam að hjálpa sínum sjómönnum.

Mikið er um ólöglegar veiðar í landhelgi Indónesíu en frá janúar til október á síðasta ári voru 48 skip tekin að ólöglegum veiðum. Það sem af er þessu ári eru skipin orðin 50. Mikill skortur hefur verið á fiski í Víetnam sem hefur gert það að verkum að þarlendrar útgerðir senda skip sín inn í lögsögu Indónesíu. Segja indónesísk stjórnvöld að allt að 2000 víetnömsk fiskiskip hafi sést við ólöglegar veiðar og oft í fylgd með varðskipum síns lands. Þessi fiskiskip eru um 30 til 50 BT að stærð.



Tvö skipa Nordic American Tankers, Nordic Luna og Nordic Vega.



RAUNFÆRNISMAT



# ERT ÞÚ SJÓMAÐUR

## OG VILT BÆTA VIÐ ÞIG RÉTTINDUM?

ERT ÞÚ ELDRI EN 23 ÁRA OG HEFUR UNNIÐ A.M.K. 3 ÁR VIÐ:

- **FISKVINNSLU**
- **FISKVEIÐAR**
- **MATARTÆKNI - SJÓKOKKINN**
- **NETAGERÐ**
- **SKIPSTJÓRN** (25 ÁRA OG 5 ÁRA STARFSREYNSLA)
- **VÉLSTJÓRN**



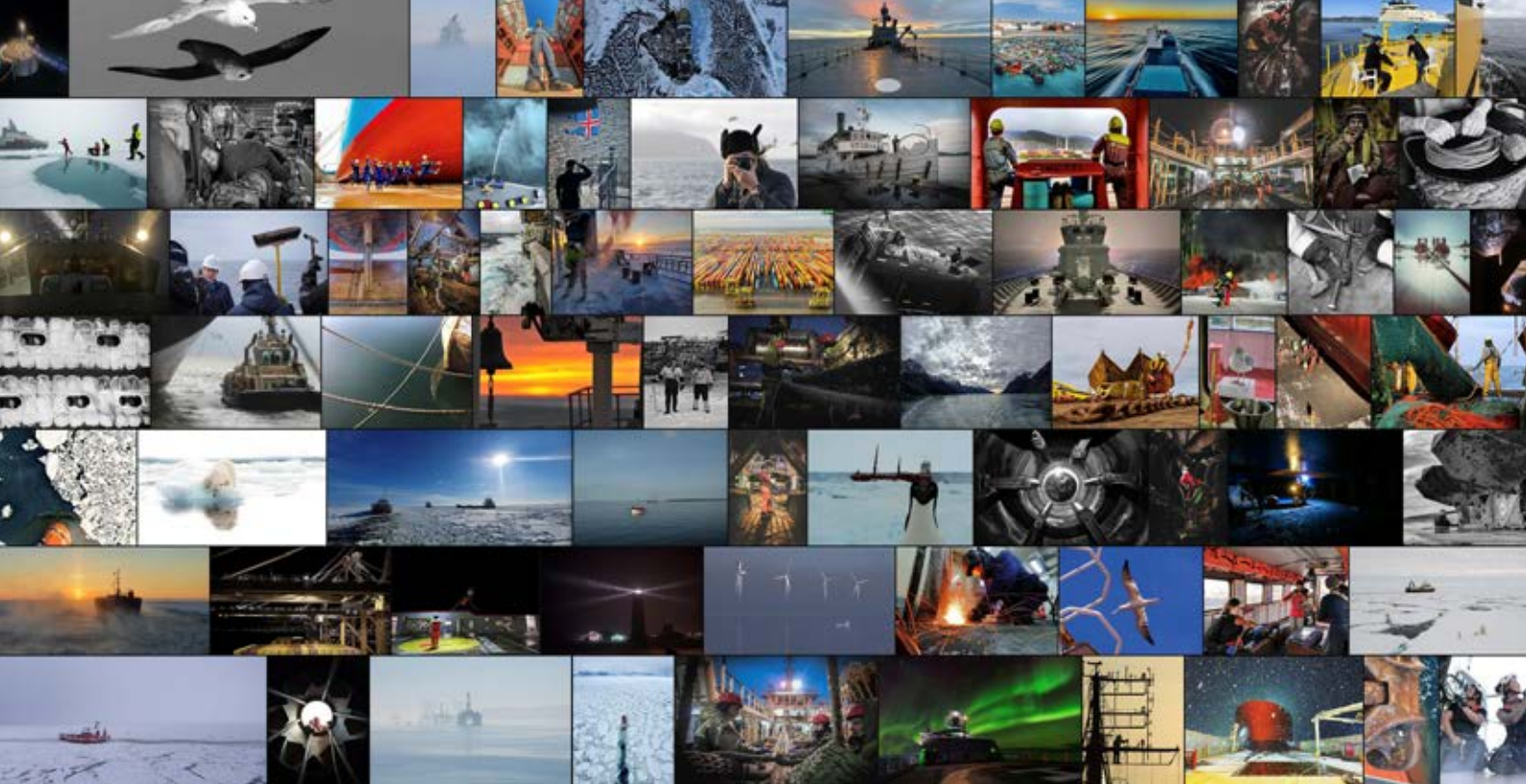
MEÐ MATI ER HÆGT AÐ SÝNA FRAM Á REYNSLU, FÆRNI OG DEKKINGU Í STARFI OG LEGGJA MAT Á HVERNIG EINSTAKLINGUR GETUR STYRKT SIG Í NÁMI/STARFI.



**SJÓSÓKN**

TÆKIFÆRI & ÁSKORANIR TIL MENNTA

WWW.SIMEY.IS • SIMEY@SIMEY.IS • S. 460-5720



# Ljósmyndakeppni Sjómannanna 2022



Þá er heimsfaraldurinn að bak – og lætur vonandi ekki sjá sig aftur – og við öll komin á stjá og auðvitað með myndavélarnar á lofti. Þrátt fyrir kóvíð og allskonar bönd á ferðafrelsi manna hefur þátttakan undanfarin ár verið ótrúlega góð í Ljósmyndakeppni sjómannanna. Og við efumst ekki um að nú verði öll met slegin og ljósmyndir hrannist upp á borðum dómnefndar. Keppt er um þrjú sæti til verðlauna en auk þeirra munu tólf myndir til viðbótar taka þátt í Norðurlandakeppni sjómannanna 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 um öll Norðurlönd 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 frítíma.
- 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 afsnell-

arann, 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](mailto:iceship@iceship.is) en ef þær eru sendar inn á öðru formi skulu þær sendar til:

Félag skipstjórnarmanna  
v/Sjómannablaðsins Víkings  
Ljósmyndakeppni 2022  
Grensásvegi 13  
105 Reykjavík

Að þessu sinni riðum við ekki feitum hesti frá Norðurlandaljósmyndakeppninni, satt er það, sem þýðir þó ekki að við látum deigan síga. Alls ekki. Nú bitum við í skjaldarrendur og sækjum fram. Lítum þó fyrst á þær ljósmyndir sem dómnefndin setti í sex heiðursseti í Norðurlandakeppninni:





▲ Aleksander Surigin, á farþegaferjunni ms. Finnfellow Långnäs, tók þessa mynd sem vakti imyndunarafl dómnefndarinnar. Í fyrstu veltir maður fyrir sér hvort myndin sé tekin í geimnum eða kannski á miklu hafdjópi? En svo áttar maður sig, sér landfesti, landgöngubrú og polla, þá veit maður að skip er nálægt.



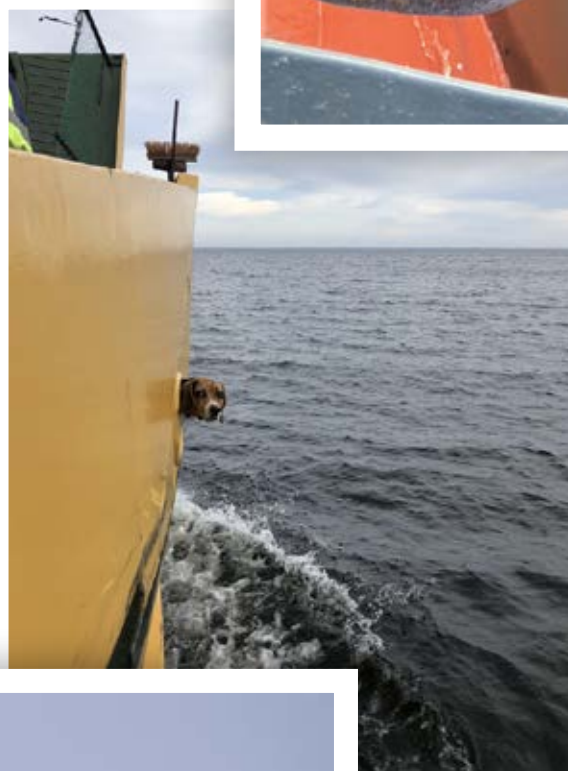
▲ Hann er kokkur á tankskipinu Bit Okland og heitir Jørgen Språng. Kimnigáfa, skemmtilegheit, sniðug hugmynd. En svo bætir dómnefndin við: „Svo nærri því að hitta í mark en þó svo fjarri.“

Thomas Olsen á Olympic Taurus sendi með þessari mynd þennan texta: Mamma hefur búið til hreiður í bakborðsakkerinu. Já, sannarlega óheppilegur staður og vont hreiðurefni og áhyggjur okkar vakna. Munu ungarnir klekjast út og hver verða örlög þeirra? ▼



◀ Suvi Keto sendi þessa léttleikandi „rannsókn“ af daglega lífinu um borð í rannsóknaskipinu Aranda.

Henrik Wiklund á þessa mynd sem vekur upp hlýjar tilfinningar. Besti vinur mannsins, hundurinn, á jú langa sjóarasögu. ▶



◀ Höfundur Sanna Elo. Kuldalegur grámi heimskautaveturs. Sjór og ís renna saman í eitt.

# Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu kveðjur á sjómannadaginn



Félag skipstjórnarmanna



Vörukaup



ESKJA



THE OPTIMICE COMPANY



GRINDAVÍKURHÖFN



Síldarvinnslan hf



Bergur VE



SKINNEY-ÞINGANES HF



SEAFOOD



Faxaflóahafnir sf  
Associated  
Icelandic  
Ports



navis



GILDI



FISKMARKAÐUR  
ÍSLANDS



VÍSIR  
FÉLAG SKIPSTJÓRNARMANNA  
Á NORÐURNEMUM



SAMHERJI  
ICE FRESH SEAFOOD



SJÓMANNA- OG VÉLSTJÓRAFÉLAG GRINDAVÍKUR



Fjallabyggð



VÍSIR



GJÖGUR HF  
GRENIVÍK

HVALUR HF

Reykjavíkurvegi 48, Hafnarfirði



ÍSLANDS



STETTARFÉLAGIO  
Samstaða  
STOFNAN 22. JÚNÍ 1997



SJÓMANNASAMBAND  
ÍSLANDS



Fiskmarkaður  
Þórshafnar ehf.

FROSTI ehf  
GRENIVÍK



FISK  
KAUP HF



# TIL HAMINGJU MEÐ DAGINN SJÓMENN!



## Vinir við vegin

Olís styrkir Slysavarnafélagið  
Landsbjörg í smáum sem  
stórum verkefnum.



Þökkum veittan stuðning  
Slysavarnafélagið Landsbjörg

Þegar neyðin  
er stærst



Þegar neyðin  
er næststærst

**olís**

Vilhjálmur Árnason

# „Mokuðum humrinum í sjóinn aftur“

Vilhjálmur Árnason hæstaréttarlögmaður fæddist 15. september 1917 að Skálanesi í Seyðisfirði. Og þar bjó hann fyrstu þrjú ár ævi sinnar. Þá fluttist fjölskyldan að Hánefsstöðum en 1930 byggði faðir Vilhjálms yfir fjölskylduna í landi Hánefsstaða og nefndi húsið Háeyri. Afi Vilhjálms og alnafni var athafnamaður og úrgerðarmaður, gerði fyrst út róðrabáta en varð síðar einn af frumkvöðlum vélbátaúrgerðar fyrir austan. Þeir nafnarnir deildu þessum áhuga. Vorið 1937 fékk Vilhjálmur yngri, að afstöðnu námi í siglingafræði og prófi, formannsskirteini og þar með réttindi til að stjórna fimmtán rúmlesta skipum og smærri. Hann hafði árin á undan verið háseti á bátum en gerðist nú formaður á vélbátum Magnúsi NS-210. Vilhjálmur andaðist í mars árið 2006. Við grípum niður í endurminningum Vilhjálms sem eru bæði fróðlegar og skemmtilegar.



Öldum saman voru skektur á borð við þessa uppistaðan í íslenska fiskveiðiflotanum.

## Tíu þúsund krókar í hverjum róðri

Varðandi lífið í sjónum við Seyðisfjörð er margs að minnast frá þeim tíma sem ég man. Oft var mikil sildargengd og veiði í lag-net (eða landnætur sbr. nótag) reglulega stunduðu mjög stutt frá landi. Var sú veiði aðallega ætluð til þess að afla beitu á fiskilínur bátanna. Til þess að drýgja síldina var stundum notuð svokölluð ljósabeita á fjörða eða fimmta krók en þessi ljósabeita var eftir því sem ég man oftast hlýri en það var fiskur skyldur steinbít. Hann var skorinn í litla bita hæfilega beitustærð á krók.

Ég vil skjóta því hér inn að þegar við rerum með línu (36 stampa eða bala) þá var lengd hvernar línu nálægt 10 kílómetrum. Krókafjöldinn var á að giska 10.000 í hverjum róðri.

Ég minnst þess einnig að á haustunum árin 1930 til 1933 má segja að Seyðisfjörður bókstaflega fylltist af spikfeitri millisíld sem við veiddum í net og söltuðum til útflutnings. Raunar veiddum við svo mikið að við gátum ekki saltað það allt eða selt og ég minnst þess að síldin var jafnvel notuð til áburðar á túnin eða pækilsöltuð og blönduð í skepnufóður.

## Meiri síld

Önnur síldveiði sem ég kynntist var reknetaveiði sem var stunduðu úti á hafi þannig að lögð voru í langri trossu margir tugir neta sem voru fest hvert við annað og síðan kom langt tóg eftir korkteini (glerkúlur og korkstykki til að halda floti í neti)

netanna til þess að sjálfir teinarnir þyldu átakið. Síðan framlengdist þetta að bátum og var fest í hann og þá strekktist þetta allt í lengju sem myndaði eins og girðingu af netum í hafinu sem síldin skildi festa sig í. Blyteinn var neðan á hverju neti.

Netin voru lögð á það dýpi sem menn töldu veiðilegast. Lagnet voru fest í botninn á firðinum eða þar sem þau voru lögð.

## Nótabassar – Snillingar

Ég kynntist einnig landnótaveiði sem var stórvirk veiðiaðferð sem Norðmenn fluttu til Ís-

lands á sínum tíma og veiddu óhemju af síld í þau tæki. Þessi veiðinet voru kölluð lásar.

Nótabassar eða veiðistjórar þessara veiða voru margir snillingar í störfum sínum eins og til dæmis þegar þeir fundu og gátu greint síld eða annan fisk með lóðningu svonefndri. Þeir höfðu grannan koparþráð sem þeir festu á blýlóð. Síðan renndu þeir þræðinum niður á það dýpi sem aðstæður og mat þeirra ákvað og drögu síðan þráðinn gegnum sjóinn og fundu með stórkostlegri tilfinningu eða þreifiskyni í fingrum snertingu fiskanna við þráðinn og gátu ákveðið tegund, stærð og staðsetningu fiskigengdar á svæðinu.

## Gerpisröstin

Síldin var bókstaflega króuð af inni í netagirðingum með öruggri festingu í land í báða enda. Síðan var tekið úr þessum lásum eftir hendinni með litl-



Morar á síld.





Við sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra hátíðarkveðjur í tilefni sjómannadagsins



# Sjómenn

Sendum ykkur og fjölskyldum ykkar, hamingjuóskir í tilefni sjómannadagsins.

Þeir kröfuhörðu velja

**OPTIM<sup>®</sup> ICE**  
ísþykknibúnað og forkæla



Hlökkum til að sjá þig

13<sup>th</sup>  
Icelandic Fisheries  
Exhibition & Awards 2022



8.-10. júní  
í Fífunni í Kópavogi

**Bás B20**



**KAPP<sup>ehf</sup>**

THE OPTIM<sup>®</sup> ICE COMPANY  
Turnahvarf 8 · 203 Kópavogi · kapp.is

um svokölluðum úrkastsnotum og saltað, stundum mörg hundruð tunna eða meira úr sama lásnum.

Eitt sinn sótti ég síld í svonefnda stauranót en þá var net strengt á staura sem reknir voru niður í botninn þar sem grynningar náðu langt út. Yst á girðingunni var lás eða gildra og síldin gekk þar inn í og rataði ekki út aftur. Þessi nótt lá hjá Eyri í Reyðarfirði. Í þeirri ferð tók ég í fulla lest en þorði ekki að fylla einnig dekkið á bát mínum, Magnúsi, vegna þess að ég óttaðist sjólagið í Gerpisröstinni.

Ég þekkti einnig vel til veiða með snurpinót en stundaði hana mjög lítið sjálfur. Fyrst þegar ég man voru tveir svonefndir nótabátar, auk veiðiskipsins, notaðir til að króa síldina inni. Nótin var í þeim þar til henni var kastað á síldina. Þessum bátum var róið með mörgum stórum árum.

Við stunduðum einnig loðnuveiðar, einkum á Hornafirði, með litlum kastnótum sem fjórir menn venjulega veiddu með við Hornafjarðarós. Þannig kynntist ég allskonar fiskveiðum, að ógleymdu færafiskirni og dragnótaveiðum, en ég vann aldrei á togara þótt ég auðvitað vissi eins og aðrir sjómenn hvernig það gekk fyrir sig.

## Fiskar við bryggjuna

Á bryggjunum stóð maður frá barnæsku bókstaflega í beinu sambandi við litlu fiskana (stundum stóra líka) og þekkti þá og viðbrögð þeirra ekkert síður en maður kynntist dýrum á landi.

Á Hánefsstaðabryggjunni var útskot þar sem hausar og fiskúrgangur var settur og geymdur til þess að vera fluttur í fiskimjölsværsmiðju (gúanó). Stundum maðkaði þessi úrgangur og fiskmaðkurinn lak í sjóinn fyrir neðan. Að þessum maðki safnaðist allskonar fiskur, silungur þorskur, marhnútur, koli, ufsi og fleiri tegundir. Parna var því gott til fanga fyrir okkur unga veiðimenn enda óspart notað.

## Hákarlar og aðrir fiskar

Á línu og dragnótaveiðum veiddust oft hákarlar, skötuselir og fleiri tegundir fiska eða annarra sjávardýra, svo sem krabba, kuðunga, lindýra og fleiri. Sama má segja um önnur veiðarfæri svo

sem net og nætur.

Einnig var mjög algengt á þessum löngu liðnu árum að sigla á vélbátum klukkustundum saman eða jafnvel sólarhringum saman í gegnum vaðandi síld (íslensk, norska).

## Hvalir og beinhákarlar

Allskonar hvalategundir urði títt á vegi manns á hafinu. Hnisur, höfrungar, hníflar, háhyrningar svo og stórhveli allskonar eins og búrhvalir, steypireyður, stökkull eða léttir og jafnvel beinhákarlar sem ekki eru af hvalakyni en synda stundum margir saman á yfirborðinu. Þetta var meira og minna það sem fyrir augun bar á þessum árum þegar siglt var um hafið út af Austfjörðum en ég var sjómaður þar samfelld frá 1931 til 1943 og formaður frá árinu 1937.

## Lífið í hafinu

Ég var mikið á sjó fyrir þennan tíma þótt það væri ekki stöðugt. Ýmsa fiska og sjávardýr fékk maður í veiðarfærin sem ég hefi ekki nefnt eins og til dæmis humar á línuna. Stundum svo mikið að maður bókstaflega óð upp í klof í hrúgum af humri að loknum línudrætti. Maður leit ekki við slíku lostæti í þá daga og mokaði þessu beint í sjóinn aftur. Þótt við hefðum tekið þetta í land þá hefði enginn viljað humarinn. Það þurfti amerískt hernám til þess að við Íslendingar lærðum að borða humar.

Einnig komu á línuna allskonar kuðungar, sæstjörnur og svampar sem ég kann ekki að nefna, að

ógleymdri tindabikkju, keilu, hlýra, blágómu, lýsu, steinbít, ufsa, ýsu, lúðu, rauðsprettu, haf og karfa, auk ýmissa óþekktra kynjafiska. Gleymum heldur ekki að nefna helvítis marglyttuna sem kom með öllum veiðarfærum og gerði manni lífið leitt vegna óþolandi kláða undan hennar eitruðu þráðum sem umluktu allt enda stundum á haustin margra metra langir.

## Stór hákarl

Á miðju sumri 1938 fórum við á mb. Magnúsi í róður og sóttum 30-40 sjómílur í suðaustur frá Dalatanga þar sem við lögðum línu okkar. Það var mjög gott veður.



Nótin dregin. Myndin er tekin 1955.



# Hágæða vörur fyrir sjávarútveginn og iðnaðinn í yfir 30 ár



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



**vörukaup**

*Metnaður og þjónusta í þína þágu*

KVÍKA

LAMBHAGAVEGI 5 · 113 REYKJAVÍK · SÍMI 516-2600 · [vorukaup@vorukaup.is](mailto:vorukaup@vorukaup.is) · [www.vorukaup.is](http://www.vorukaup.is)

## 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.



**Egersund  
Ísland**  
PART OF EGBERG GROUP

SENDUM SJÓMÖNNUM OG FJÖLSKYLDUM ÞEIRRA  
BESTU KVEÐJUR Í TÍLEFNI SJÓMANNADAGSINS

[www.egersund.is](http://www.egersund.is)



Á miðjum línudrætti urðum við þess varir að eitthvað þungt var á línunni. Eins og okkur grundaði þá reyndist stór hákarl fastur á sporðinum í flækju á línunni. Við urðum að ná skepnunni upp í bátinn en það var hægara sagt en gert.

Fyrst tókum við það ráð að skjóta mörgum skotum úr hagla-byssu í hausinn á hákarlinum þar til við töldum hann dauðann. Svo reyndum við að slá lykkju úr sverum kaðli um sporðinn og krækja þar í með sterkum járnkrók neðan í krafttalíu á bómu bátsins og hífa skepnuna um borð. Það brakaði og brast í öllum þessum „græjum“ og við urðum að gefast upp á þessum vinnubrögðum.

Þá var það ráð tekið að nota skrúfuhnif bátsins í stað hákarlasveðju til þess að skera fiskinn í nokkur stykki til þess að geta lyft einu í senn með bómu bátsins. Þetta hafðist en tók þrjá til fjóra klukkutíma að ljúka verkinu. Síðan þurftum við að taka til við línudráttinn og ljúka honum og það tók einnig nokkra klukkutíma.

Ástæða þess að við reyndum ekki að taka hákarlinn í tog var sú að við áttum



Narfi EA-671 kemur hlaðinn sild til lands. Nótin er aftur á, nótabátarnir eru uppi og björgunarbátur fram við stefni þar sem karlarnir standa.  
Mynd: Karl J. Steingrímsson

eftir að draga mikið af línunni sem hefði verið mjög erfitt með þennan stórfisk í eftirdragi. Eins áttum við langa siglingu til lands af þessum djúpmiðum.

Ég vil til skýringar geta þess að skrúfuhnifur var á löngu skafti með stóru, beittu hnifsblaði á endanum með hvössum krók á annarri hliðinni. Verkfærið var til þess gert að losa og skera sundur línu sem oft festist í skrúfu vélbata við línudrátt. Slíkur hnifur var alltaf á vélbátunum að því er ég best veit.

Enn vil ég geta þess að næstum tvær tunnur af lifur komu úr þessum hákarli.

Og að síðustu um þetta. Þessi hákarl var grafinn í jörðu og kæstur, þurrkaður og verkadur eins og venja var á þeim tíma og síðan étinn með bestu lyst, Tómas bróðir minn var háseti hjá mér þetta sumar og man vel þennan hákarlaslag.

## Skötuselur boðaði feigð

Í dragnótina fékkst einnig ýmis konar aukaafli, margskonar skelfiskur og jafnvel skötuselur eins og áður var sagt. Honum var þó snarlega hent fyrir borð aftur. Maður hélt hálfpartinn að veiði þeirrar skepnu boðaði feigð, auk þess hversu hún var ljót. En nú eru allir vitlausir í þennan herramanns rétt sem skötuselur er.

Oft voru forvitnir hvalir ýmiskonar að sniglast í kringum bátana þegar þeir voru að veiðum en gerðu ekki mein að öðru jöfnu. Og ekki má gleyma öllum þeim fjölda fugla sem fylgdu bátunum sem voru að veiðum svo það var líf í tuskunum eins og sjá má af því sem hér hefur verið sagt.



Á síldarplani.



**YANMAR**  
FYRIR SJÁVARÚTVEGINN



Prestolite  
electric



Poly Flex  
AUTOTRAC



Navalloy



MAESTRINI



**SIMRAD**

Tæknibúnaður og tæknipjónusta



Sjálfstýringar



Kortaplotter



GPS/Gýró



Útistýri



Radarskannar



Radarskjáir



Botnstykki



Dýptarmælur

Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu kveðjur á sjómannadaginn.



Brim óskar sjómönnum

**Til hamingju með  
sjómannadaginn**

Íslenskan er hafsjór

Fær í flestan sjó = tilbúin(n) í hvað sem er



**TIL  
HAMINGJU  
MEÐ  
DAGINN  
SJÓMENN**

**Ryðfrír  
stálbarkar**

**fyrir**

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

**Barkasuða Guðmundar ehf.**



# Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu kveðjur á sjómannadaginn



HAFNARFJARÐARHÖFN



ÞÓRSBERG ehf.  
Fiskvinnsla - útgerð  
Tálknafirði

ÚTVEGSMANNAFÉLAG  
SUÐURNESJA



ÚTGERÐARFÉLAG  
REYKJAVÍKUR HF.



HAFNARSJÓÐUR  
BOLUNGARVÍKUR

MYNDFORM



ÞORBJÖRN

Hafnargötu 12 · 240 Grindavík



Samtök fyrirtækja  
í sjávarútvegi

BJÖRGUN



Veðurstofa Íslands



VHE

HUGVIT Í VERKI



FJARÐABYGGÐ



HAFNARSJÓÐUR  
ÞORLÁKSHAFNAR



Akureyrarbær

VÖLUSPÁ ÚTGÁFA



SJÓVÁ



RARIK

VSV  
VESTMANNAEYJAR  
ICELAND







VOOT

---

# ALLT TIL ÚTGERÐAR OG VINNSLU

A L L T   Á   E I N U M   S T A Ð

---

w w w . v o o t . i s

Skarfagörðum 4  
104 Reykjavík, Iceland  
s. 581-2222

## Leiðréttingar

Í grein Heiðars Kristinssonar, um björgun Hvassafells (1. tbl. 2022), læddist inn svolitil mánaðavilla. Undir lok greinar segir: „Þarna var kominn 15. júní, nóttin björt og engra ljóskastara þörf.“ Þetta á að sjálf-sögðu að vera 15. maí.

Í 4. tölublaði ársins 2021 skuluðust til mannanöfn í grein Heiðars þar sem nafn Sigtryggs Albertssonar lenti undir mynd af Aðalgeiri Sigurgeirssyni og öfugt.

\*

Í fjórða hluta greinar Helga Laxdals um nýsköpunartogarana komu fyrir nafnabrengr. Yfirvélstjóri á Ísborgu ÍS-250 var Baldvin Kolbeinsson en ekki Hallgrímur Pétursson og skipstjórinn á Garðari Þorsteinssyni var Guðmundur Guðmundsson en ekki Guðmundur Þorleifsson eins og fram kemur í greininni.

Við biðjum lesendur okkar velvirðingar á þessum mistökum.

## Lausn krossgátu



**JÓN BERGSSON**



**ÞÆGINLEG &  
ÖRUGG Á SJÓ  
VIÐ ERFIDUSTU  
AÐSTÆÐUR**

**BEKINA  
BOOTS**



Enginn  
málmur

100%  
vatnsheld

Lípur efni,  
auðvelt að þrifa

Við til þæginda  
við daglega  
notkun

Sóli lokaður svo net  
geta ekki gripið í stigvélina





# SCANMAR

ÓSKUM SJÓMÖNNUM OG FJÖLSKYLDUM  
ÞEIRRA TIL HAMINGJU MEÐ DAGINN

Linde



Rexroth



Sauer Danfoss



Denison/Parker



Fullkomin viðgerðarþjónusta



Vökvadælar  
Vökvamótorar  
Vökvakistur  
Gírar og annar búnaður

Viðgerðir á búnaði sem hætt er  
að framleiða!

Poclain



Häggblunds



Varahlutir og viðgerðir

Dælustöðvar



Sick



Turck



Allen-Bradley



Fjölbreytt úrval skynjara



**Vökvatæki ehf**

Sími 861-4401

vt@vokvataeki.is - www.vokvataeki.is

Hönnun - Ráðgjöf - Sala - Þjónusta

Valmet - Berarima - Eaton - Charlynn - Rexroth - Linde - Parker - Brevini - SAI - Sauer Danfoss - Poclain - Häggblunds - Interbot - SUN - Atlas Copco og fl.

# Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu kveðjur á sjómannadaginn

**EIMSKIP**  
*Yfir hafið og heim*

**HD**

**marel**

**Skeljungur**

**Almenna**  
lögþjónustan  
Þorsteinn Hjaltason hdl.

**NAUTIC**

**FULLTINGI**

**ÍSFÉLAG**  
Stofnað 1901 VESTMANNAEYJA HF.

**BEWI**

**Brimrún**  
FURUNO

**MÚLALUNDUR**

**Stólpi Gámar**  
SALA • LEIGA • VIÐGERÐIR

**SAMHENTIR**  
UMBÚÐALAUSNIR

**HAMPIÐJAN**  
www.hampidjan.is

Samgöngustofa

**LOFT&RAFTÆKI**

**SÍMEY**

**SCANMAR**

**Simberg**

**Egersund**  
Island  
Part of Egersund Group

**Umbúðamiðlun ehf.**

**ÍSFELL**  
Pekking og þjónusta

**Vökvatæki ehf**  
Sími 861-4401  
vt@vokvataeki.is

**MARÁS**

**olis**

**JÓN BERGSSON**

**BARKASUÐA**  
GUÐMUNDAR





# Á sjó og landi þarf að huga vel að öryggi og tryggingum.

Frá stofnun höfum við tryggt sjávarútveginn  
og störfum enn í dag náið með sjómönnum.



**SJÓVÁ**



# Gleðilega hátíð

