

VÍKINGUR

S J Ó M A N N A B L A Ð I Ð

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

*Getur verið að skuttogarinn
sé runninn undan rifjum Íslendinga?*

Sá nakinn kvenmann í fyrsta skiptið

Með spanna upp í brú að trekkja togklukkuna

Enn einn risinn að fæðast



SKIPAFJÓNUSTA SKELJUNGS

Alhliða þjónusta í sjávarútvegi, útgerð og vinnslu



Skeljungur

Sími: 444-3000

www.skeljungur.is

Horft um öxl

Pegar horft er yfir farinn veg síðustu árin þá vakna spurningar tengdar sjávarútvegnum sem maður vildi gjarnan velta upp. Spyra má, höfum við lært eitthvað af framgangi en um leið því framgangsleysi, sem óumdeilanlega var við lýði innan greinarnnar svo árum skipti í kjölfar hrunsins? Þar á ég við þá staðreynd að á sama tíma og þjóðin upplifði til sjávarins eitt lengsta og öflugasta vaxtarskeið sem átt hefur sér stað í sögu veiða og vinnslu, þá hvorki gekk né rak hvað varðar það sem kalla mætti eðlileg samvinnu og samstarf milli samtaka sjómanna og útgerðarmanna.

Helstu orsakir

Nokkrir þætti vega þar þyngst. Endalaus bið eftir nýju frumvarpi um stjórn fiskveiða þar sem lausn er reyndar því miður engu nær en verið hefur árum saman. Megin rök útgerðarmanna fyrir því að hvorki væri hægt að endurnýja fiskiskipafloppinn né kjarasamninga voru að ekkert væri fast í hendi hvað varðaði framtíð útgerðarinnar og of mikil áhætta fylgdi þar af leiðandi stórum fjárfestingum auk þess sem veiðigjaldið væri svo íþyngjandi að sjómenn yrðu að taka þátt í því með útgerðinni. Sjómannamegin horfði málið þannig við að aldrei hefur verið ljáð máls á þátttöku sjómanna í veiðigjöldum, enda hafa stjórnvöld lagt áherslu á að um „umframhagnað“ væri að ræða sem ekki ætti að skerða kjör sjómanna. Annað sem klárlega hafði áhrif var, að á þessum tíma var afkoma fiskimanna góð og í mörgum tilvikum mjög góð og þar af leiðandi mátu menn stöðuna í þá veru að betra væri að þiggja laun eftir gildandi samningi, þótt útrunninn væri, fremur en að fara í samningaviðræður þar sem óbilibjarnar kjaraskerðingarkröfur viðsejenda stóðu óhaggaðar. Það er því ólíklegt að meirihluta vilji hefði verið meðal stéttarinnar til að fara í harðar aðgerðir á sama tíma og afkoman var betri en þekkt hafði um langa hríð.

Fráleit staða

Því má segja að algjör pattstaða hafi af þessum sökum verið milli samtaka útgerða og sjómanna sem leiddi til þess að sjómenn fengu í sex ár greidd laun samkvæmt kjarasamningi sem rann út þann 1. janúar 2011 eða allt þar til skipstjórnarmenn samþykktu nýjar kjarasamningar í atkvæðagreiðslu sem lauk þann 8. ágúst 2016. Undir menn kolfelldu þann samning og vélstjórar kusu ekki um hann af ástæðum sem undirritaður kann ekki að útskýra. Allir kunna skil á framhaldinu þar sem við tók lengsta sjómannaverkfall Íslandssögunnar. Því lauk að endingu með kjarasamningi 20. febrúar 2017.

Höfum við eitthvað lært?

Árið 2008 voru útlutningstekjur sjávarútvegsins 171 milljarðar kr. en nettó skuldir 430 milljarðar. Fimm árum síðar höfðu útlutningstekjur hækkað jafnt og þétt og voru árið 2013 272 milljarðar.

Á sama tíma höfðu nettó skuldir lækkað niður fyrir útlutningstekjur ársins og voru 242 milljarðar í lok árs. Þessi gríðarlegi viðsnúningur í atkomu leiddi til þess að fjöldi útgerða hóf að ihuga og í framhaldinu að ráðast í endurnýjun á skipaflota sínum og landvinnslu þrátt fyrir margítrekaðar yfirlýsingar um að slíkt væri of áhættusamt og engar forsendur til kjarasamninga vegna getuleysis stjórnmalamála til að ná saman um ný lög um stjórnkerfi fiskveiða sem tryggði rekstraröryggi greinarinnar til lengri tíma. Seint og um síðir, þegar sest var að samningaborði, var farið að halla undan fæti, löngu góðæristímabili í sjávarútvegi að ljúka og ferðaþjónustan farin að hafa meiri áhrif á hagkerfið en nokkur önnur atvinnugrein. Við bættist neikvæð þróun og erfiðar aðstæður á erlendum mörkuðum fyrir sjávarafurðir. Þannig voru aðstæður greinarinnar þegar loks stóð til að fara að semja, í það minnsta fimm árum of seint. Megin lærdómur af þessu ferli er sá að það er fullkomlega óásættanlegt að endurnýjun kjarasamnings geti dregist á langinn svo árum skipti. Engri atvinnugrein ætti að líðast slík framferðir. Lagaumhverfinu verður að breyta á þann veg að innan akvæðins tímaramma, frá lokum gildistíma eldri samnings, verði deiluaðilar að ná saman. Að öðrum kosti komi til kasta ríkissáttasemjara sem fengi mun viðtækari heimildir en til staðar eru í dag til að knýja fram niðurstöðu. Horfa mætti í því samhengi til Norðurlandanna þar sem margra ára dráttur á endurnýjun kjarasamnings í mikilvægri undirstöðu atvinnugrein gæt hreinlega ekki átt sér stað.

Árni Bjarnason

Útgefandi: Völuspá útgáfa,

í samvinnu við Farmanna- og fiskimannasamband Íslands.

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

Ritstjóri og ábyrgðarmaður: Jón Hjaltason, sími 862 6515,

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

Auglýsingastjóri: Katrín Laufey Rúnarsdóttir, sími 856 4250,

netfang: sjomannabladid@gmail.com

Ritnefnd: Árni Bjarnason, Hilmar Snorrason og Jón Hjaltason.

Forseti FFSÍ: Árni Bjarnason.

Prentvinnsla: Ásprent.

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

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

ISSN 1021-7231



Forsíðumyndina tók Ragnar Pálsson.

Efnis- yfirlit

Sjómenn og aðrir lesendur Vikings.

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

Netjið á jonhjalta@simnet.is

4

Stýrishjólíð af Snæfellinu komið á lónaðarsafnið á Akureyri. Jóna Sigurlaug Friðriksdóttir segir frá og ræðir við skipstjórann Bjarna Bjarnason.

8

Getur verið að skuttogarinn sé runninn undan rifjum Íslendinga? Spyrr Helgi Laxdal og kafar djúpt að leita svars.

14

Farsæll skipstjóri sem lagði til sögu þjóðarinnar með einstöku framtaki. Minnst Gríms Karlssonar.

18

Skeljar og skítur. Eyjúlfrur Marteinsson kafar á hafsbotn.

18

Salter ikke sjanser.“ Norskur síldveiðiskipstjóri fer villur vega.

19

Stærsti sildarfarmurinn. Árni Björn Árnason vandar ögn um við ritstjóra vörn, þó á hógværum nótum.

20

Farmannastéttinni að blæða út – en blóðið frosið í ráðamönnum. Ólafur Ragnarsson hefur orðið.

22

Sá nakinn kvenmann í fyrsta skiptið. Ragnar Franzson skipstjóri rifjar upp eftirminnilegt ferðalag. Þá var Ingólfur Arnarson í enskum slipp.

30

Námskeið í einföldum fiskréttum. Leiðbeinandi meistarakokkurinn Hilmar B. Jónsson.

34

Með spanna upp í brú að trekkja togklukkuna. Kafli úr væntanlegri bók um Önnu K. Kristjánsdóttur vélfræðing. Guðriður Haraldsdóttir skráði.

40

Ljósmyndakeppni sjómanna. Verið með, sendið allt að fimmtán myndir fyrir 1. desember næstkomandi.

42

Gamla myndin er að þessu sinni af áhöfninni er sótti „Riddarann“ til Englands.

44

Enn einn risinn að fæðast. Hilmar Snorrason fer út í heim í fréttaleit.

47

Nýja breiðtrollið frá Hampiðjunni.

48

Raddir af sjónum – og harða landinu. Stýri, ankeri og myndin frá Siglufirði – eða hvað? „Og vertu nú ekki kvikinskur, helviskur.“

50

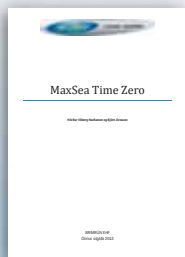
Greinilegasta merkið sem til er um þolinmæði er gullbrúðkaup. Frívaktin vekur upp spurningar og jafnvel deilur.

NÝ HEIMASÍÐA

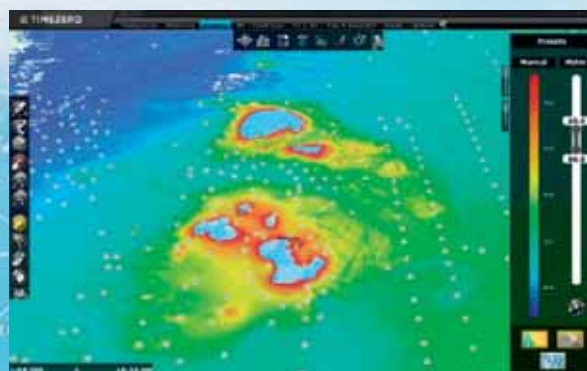
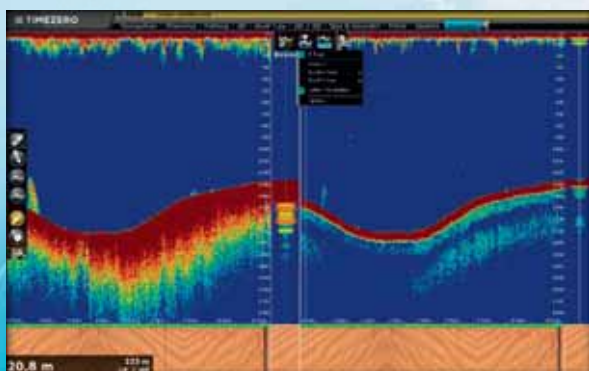
BRIMRUN.IS

TZ TIMEZERO
by MAXSEA

Maxsea Miðpunkturinn í brúnni



Ítarlegt leiðbeiningarit
á íslensku



Með Maxsea Time Zero sameinast mikið magn upplýsinga á einn stað. Hægt er að tengja hin ýmsu jaðartæki við Time Zero, s.s. ratsjárloftnet, dýptarmæliseiningu, myndavél, vindmæli o.fl. Allar þessar upplýsingar er hægt að kalla fram á annanhvorn skjáinn sem hægt er að skipta í tvo hluta. Þannig verður Maxsea gríðarmikil upplýsingaveita til hagræðis og þæginda fyrir skipstjórnarmanninn.



Brimrún

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

MAREIND

Grundarfirði
Sími 438 6611

Verkstopp á miðunum, þótti svo glæsilegt

**Saga Snæfells EA 740
og viðtal við Bjarna Bjarnason skipstjóra**



Stýrishjolið úr Snæfelli EA 740.

Mynd: Jakob Tryggvason

Ávordögum 2017 fékk Iðnaðarsafnið á Akureyri stýrishjolið úr Snæfelli EA 740 til varðveislu. Systkinin Gestur og Matthildur Matthíasarborn afhentu safninu rattið í minningu föður síns, Matthíasar B. Jakobssonar. Matthías var skipstjóri á Snæfellinu á árunum 1953-59 og var stýrishjolið í hans vörslu þegar hann lést. Það hefur varðveist vel og er í góðu ástandi. Matthíasarborn höfðu samband við Þorstein Pétursson í Hollvínafélagi Húna II. Þorsteinn hafði í framhaldinu milligöngu um að stýrið færi á Iðnaðarsafnið. Auk rattansins eru á safninu skipsbjalla úr Snæfellinu, hverfi/þeytirúða og slívar; auk líkans af skipinu.

Gott sjóskip

Bjarni Bjarnason skipstjóri veit ýmislegt um Snæfellið og var fenginn til að segja örlítið frá skipinu. Faðir hans, Bjarni Jóhannesson, var skipstjóri á því frá 1953-59. Bjarni yngri segir Snæfellið hafa verið afskaplega gott sjóskip og þótti mjög merkilegt og bætir við: „Það varð eiginlega bara verkstopp á miðunum þegar það kom, það þótti nú þá svolítið glæsilegt, þetta skip, miðað við önnur sem þar voru; svona nýtskulegra heldur en gengur og gerist“.

Það var byrjað á að setja í skipið enska 434 ha. Ruston vél. Samskipti milli landa voru ekki eins góð þá og nú og þegar vélin kom til landsins þótti hún heldur stór. Hún komst varla fyrir í skipinu. Bjarni taldi að það hefði verið hækkad um tvö borðabil að aftan til að hægt væri að koma vélinni fyrir. „Sennilega hefur það gert skipið að því afburðaskipi sem það var, það var miklu betra skip fyrir vikið.“

Snæfellið var mikið happafley og var töluvert oft aflahæsta skipið í síldveiðiflotanum; sem á þeim tíma vakti athygli og skipti miklu máli. „Það svona lá við að menn biðu eftir þessu eins og knattspyrnuúrslitum. Hver væri á toppnum á þessum og þessum tíma.“ Aflaskýrslur voru birtar í Morgunblaðinu og þá talað um aflakónga. Stundum var það Bjarni Jóhannesson sem var aflakóngur og þannig var það einmitt árið 1958 þegar þeir feðgar voru saman á Snæfellinu.

Fór ungur á sjó með pabba

Bjarni Bjarnason var aðeins sjö ára gamall þegar hann fór fyrst á sjó með föður sínum. Það sumar og tvö næstu var hann á Snæfellinu og á góðar minningar frá þeim tíma. Hann var meðal annars settur í að skræla kartöflur og líkaði það vel. Um borð voru 18 manns en aðeins ein vatnsdæla og hún handknúin. Það var eina rennandi vatnið sem þeir höfðu. Bjarna finnst eftirminnilegt hvað alltaf var góður andi í hópnum. „Það var engin óeining sem kom í þetta. Samvinnan var alveg rosalega góð“. Þau sumar sem hann var á Snæfellinu urðu nánast engar mannabreytingar.

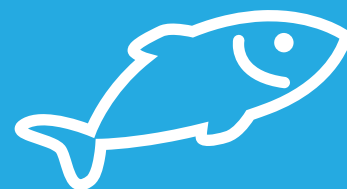
Í verksmiðjunum, þar sem Snæfellið kom til löndunar voru sturtur fyrir starfsfólkið sem þar vann. Allir um borð fóru þangað til að þvo sér. Þá var guttinn skrúbbaður með grænsápu og smúlaður, að eign sögn, eins og lambhrútur.

Sjóveiki

Einn dag eftir skóla í maímánuði árið 1956 fór Bjarni sína fyrstu ferð á togveiðar með pabba sínum. Þetta var í miðju kríuvarpi og Hríseyingar um borð. Í Hrísey er gott kríuvarp og Bjarna fannst kríuegginn góð og hámaði í sig heil ósköp af þeim. Þessir sjómenn voru líka svo afskaplega almennilegir að eftir



Sjáumst á bás **G19** á
Sjávarútvegssýningunni
13.-15. september



wisefish
sjávarútvegslausnir

Fullbúin sjávarútvegslausn í áskrift Microsoft Dynamics NAV

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

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

kr. **24.900** pr. mán.
án vsk.

Bjóðum einnig **Office 365** í áskrift.

 **Office 365**



wise

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



Snæfell EA 740.

Eigandi myndar: Þorsteinn Pétursson

eggjaðið fóru þeir í Kaupfélagið og keyptu helling af lakkrís sem strákurinn úðaði í sig líka. Með þetta magainnihald varð Bjarni sjóveitur í fyrsta og eina skiptið á ævinni. Hann kastaði upp kriueggjum og lakkrís. Og eins og hann orðaði það sjálfur: „Það er ekki gott, ég get alveg lofað því, það er bara vont!“

Þróun skipsins

Snæfellið „var allar síldarvertíðir frá 1944 til, að ég held 1968. Það gekk í gegnum allar breytingar sem voru frá því að vera með herpinót og upp í það að vera komið með kraftblökk, astiktæki og allar græjur“. Þegar Snæfellið var ekki á síld var það á botnvörpuveiðum og nótaveiðum. Botnfiskinum var alltaf landað í Hrísey.

Björgun

Snæfellið vann það sér til afreka að bjarga Súlnni á Grundar firði í ofsaverðri sem gekk þar yfir 1953. Þá hvolfdi skipi á firðinum sem hét Edda og fórust menn með því. „Súlan varð vélarvana þarna, gamla Súlan. Þeir gátu komið dráttartogi í hana og haldið henni frá landi en það var mikið erfiði veit ég.“ Enginn maður fórst þarna og aldrei fórst neinn af Snæfelliinu öll þau ár sem það var í notkun.



Snæfelliinu hleypt af stökkunum.

Mynd úr forum Iðnaðarsafnsins á Akureyri



Bjarni Bjarnason skipstjóri.

Mynd: Margrét Þóra Þórsdóttir

Endalok Snæfellsins

Þegar Snæfellið var orðið úrelt lá það um tíma við bryggju á Akureyri þar sem það sökk að lokum. Mikil vinna var lögð í að koma því aftur á flot. Ef þetta hefði gerst í dag hefði skipið líklega verið varðveitt en það var enginn sem gat tekið við því á þessum tíma. Þess vegna var brugðið á það ráð að draga það norður fyrir Flatey þar sem botnlökinn var tekinn úr skipinu, og því sökk. Það kom í hlut Bjarna Jóhannessonar að inna það leiðindaverk af hendi.

Bjarni Bjarnason hefur verið 48 ár á sjó en árin hans á Snæfelli EA 740 eru þau allra eftirminnilegustu.

Mínar heimildir:

Bjarni Bjarnason (munnleg heimild, 2. júní 2017)
 Þorsteinn Pétursson (munnleg heimild, júní 2017)
 Húni II, Þorsteinn Pétursson. (2017, 27. maí). Í dag komu um borð...
 Sótt 9. ágúst af <https://www.facebook.com/HuniAnnar/posts/1353642148055215>

Hugsanlegar heimildir:

„Snæfell EA 740. Smíðað á Akureyri 1943. Eik. 165 brl. 434 ha. Ruston diesel vél. Eig. Útgerðarfélag K.E.A., Akureyri, frá 20. júní 1943. 1962 var sett í skipið 600 ha. Wichmann diesel vél. Skipið var talið ónýtt og tekið af skrá 22. október 1974.“
 Jón Björnsson. (1990). *Íslensk skip*. Akureyri: Pob. Reykjavík: Íðunn. (Heimildin er í 1. bindi bls. 136)
 Þjóðviljinn 23. September 1978. bls. 20 (Aflaskipinu Snæfelli sökk í rúm-sjó)
http://timarit.is/view_page_init.jsp?issId=222363
 Skipamyndir Halþórs Hreiðarssonar. Sótt af <http://skipamyndir.123.is/blog/2007/11/14/170015/>
 Þórhaldur Söfnsson Gvöveraa. Sótt af <http://thsof.123.is/blog/2016/09/12/754268/>

Sónar ehf

býður viðskiptavinum og gesti sjávarútvegssýningar
 velkomna á opið hús í sýningarsal Sónar ehf
 að Hvaleyrarbraut 2, Hafnarfirði,
 dagana 13.–15. september.

Erlendir birgjar verða á svæðinu og kynna það
 nýjasta í fiskileitar-, siglinga- og fjarskiptatækjum.

Léttar veitingar verða alla dagana
 og vonast starfsmenn Sónar
 til að sem flestir kíkji í heimsókn.

SÓNAR
 HEILDARLAUSN
 Í SIGLINGATÆKJUM

ER
EINHVER NÁLEGUR AÐ
HLUSTA Á ÞIG?

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

Er skuttogarin íslensk hugsmíði?

Í 5. tbl. Víkingsins frá árinu 1968 er viðtal við Andrés Gunnarsson vélstjóra, undir fyrirsögninni, „Skuttogarin er íslensk hugsmíði“. Í viðtalinu kemur fram að allt frá miðjum fjórða áratug liðinnar aldar velti Andrés fyrir sér hugmynd sinni um togar sem tæki og kastaði trollinu frá skutnum. Hugmyndina að skuttogara fékk hann þegar hann var vélstjóri á síðutogara í kringum 1940. Svo sótti hugmyndin á hann að hann lét smíða líkan af skuttogara sem hægt er að sjá á sjóminjasafninu á Grandagarði. Því að hverfa frá síðudrætti í skutdrátt fylgdu fjölmargir kostir eins og færri í áhöfn en Andrés reiknaði með að aðeins þyrfti fjóra menn til að afgreiða trollið, þ.e. taka það, tæma og koma aftur í sjóinn. Reiknað var með að öll vinna við aðgerð færi fram undir þilfari sem leiddi til aukins öryggis fyrir áhöfnina, vegna þessa væri hægt að vera að í verri veðrum en á hefðbundnum síðutogara. Síðast en ekki síst, orkusparnaður.

Í ágúst 1945 voru sett bráðabirgðalög um togarakaup ríkisins sem heimiluðu ríkisstjórninni að kaupa allt að 30 togara erlendis með það fyrir augum að þeir yrðu seldir einstaklingum, félögum, og/ eða bæjar- og sveitarfélögum. Í sömu lögum kom einnig fram heimild til ríkisstjórnarinnar að taka allt að 60 milljón kr. lán, til kaupanna, sem greiðast skyldi upp við sölu skipanna. Við umfjöllun

þingsins um frumvarpið kom fram ein breytingartillaga sem kvað á um að í stað 30 skipa skyldi kaupa 60 skip. Síðar var heimildinni breytt, með bráðabirgðalögum, í þá veru að kaupin voru ekki eingöngu bundin við kaup eða smíði erlendis heldur einnig við innlendir stöðvar og lánsheimildin aukin um 30 milljónir. Það mun hafa verið gert vegna óánægju innlendra skipasmíðastöðva. Í framhaldinu var smíðinni á hinum svokölluðu Landsmíðjubátum hrundið í framkvæmd sem lesa má um í Víkingnum 3. tbl. 2013.

Áður, í nóv. 1944, samþykkti Alþingi lög sem kváðu á um skipun fjögurra

manna nefndar sem fékk nafnið „nýsköpunarráð“ hvers hlutverk var að búa til heildaráætlun um nýsköpun íslensks þjóðarbúskapar. Þessi nefnd virðist hafa fengið það hlutverk að koma í framkvæmd, áður nefndum togarakaupnum. Til þeirra verka virðist hafa verið skipuð svokölluð togaranefnd sem heyrði undir nýsköpunarráðið en þrátt fyrir ítrekaða leit á Þjóðskjalasafninu hafa þar engin gögn fundist sem tilheyra togaranefndinni. Í nefndri grein kemur meðal annars fram að togaranefndin auglýsti eftir tilögum varðandi hönnun skipanna. Því ákvað Andrés að kynna nefndinni sína hugmynd að „skuttogara“ og átti því

Andrés Gunnarsson fæddist á Hólmum Austur-Landeyjarhreppi 29. september 1904, sonur hjónanna Gunnars Andræssonar bónda og hreppstjóra á Hólmum og konu hans Katrínar Sigurðardóttur. Andrés lauk iðnnámi á árinu 1926 og Vélskólanum í Reykjavík 1929. Að námi loknu var hann vélstjóri á ýmsum skipum til ársins 1938. Þá tók hann að sér tæknilegan rekstur vélsmiðju á Patreksfirði á árabílinu 1939-45 og í Gufunesi á árabílinu 1952-70. Lét gera módel af skuttogara samkvæmt sinni hugmynd sem hann kynnti meðal annars nýsköpunarráði sem vann að kaupum á nýsköpunartogurunum svonefndu sem urðu alls 42. Fyrstur þeirra kom til landsins Ingólfur Arnarson í febrúar 1947. Vegna dræmra undirtekta hér á landi hélt hann til Skotlands um áramótin 1945-46 og kynnti meðal annars hugmynd sína fyrir frammámönnum útgerðarfélagsins Boston Deep Sea Fisheries Ltd. og fleiri aðilum eins og fram kemur í meðfylgjandi grein.



Andrés Gunnarsson, vélfræðingur.



Módel Andrésar af skuttogara.

formlegan fund með formanni nefndarinnar þar sem hann kynnti hana fyrir honum munnlega.

Um sumarið 1945 fékk hann Sigurð Jónsson módelismið, þá starfandi í Landsmiðjunni, til þess að smíða mól af skuttogara samkvæmt sinni hugmynd.

Með skuttogara módelið meðferðis kynnti hann ýmsum málsmetandi togarskipstjórum þess tíma skuttogarahugmynd sína sem þeim leist vel á í upphafi þótt hljóðið hafi síðar breyst. Til þess að gera nú langa sögu stutta þá gekk Andrés frá Heróðusi til Pílatúsar hér á landi með módelið sitt en hafði ekki erindi sem erfiði. Leitaði m.a. til stjórnar Vélstjórafélags Íslands um stuðning en hlaut ekki hlómgrunn þar. Reyndi fá einkaleyfi á hugmynd sinni í atvinnu-málaráðuneytinu en var vægast sagt fálega tekið.

Í framhaldi af samtali við Þorvald Stefánsson sem þá var umboðsmaður hér á landi fyrir Boston deepsea fishery í Fleetwood, sem hafði greinilega áhuga hugmyndinni, ákvað hann að halda til Fleetwood með módelið og kynna hugmynd sína fyrir nefndum samtökum þar sem áhuginn hér heima virtist af skornum skammti. Í kringum áramótin 1945-46 hélt Andrés, með módelið, áleiðis til Fleetwood með togaranum Júní GK-345. Af óþekktum ástæðum var skipinu snúið til Grimsby. Fljótlega eftir komuna þangað spurðist erindi Andrésar út líklega vegna þess að hann hafði meðferðis stóran kassa sem módelið var í sem vakti óskipta athygli tollþjónanna sem afgreiddu skipið. Fljótt spurðist út í Grimsby hvað í kassanum var eða mól af skipi sem tæki og kastaði vörpunni frá skutnum. Í framhaldi setti Þórarinn Olgeirsson togaraskipstjóri, sem þá var búsettur í Grimsby, sig í samband við Andrés og bauð honum sína aðstoð.

„Sagðist ekki þar sem hann væri Íslendingur, geta verið þekktur fyrir að láta stela þessu af mér. Og sagðist hann setja allt í gang til að koma í veg fyrir að aðrir tækju hugmyndina“.

Til þess að koma hugmynd sinni skilmerkilega á blað vegna einkaleyfisumsóknar, hélt hann ásamt Páli Aðalsteinsyni skipstjóra, yfir til Hull en þar áttu þeir fund með Mr. Grey skipaverkfræðingi hjá Selby skipasmíðastöðinni sem fór skilmerkilega yfir hugmynd Andrésar og teiknaði upp allt það sem var frábrugðið frá búnaði síðutogaranna.

Að nokkrum dögum liðnum kom Þórarinn Olgeirsson til Andrésar með pappíra sem hann sagði vera einkaleyfisumsókn og bað hann að skrifa undir, sem hann gerði, og sagðist mundu hafa við hann samband með bréfi fljótlega til

Þórarinn Olgeirsson, skipstjóri og útgerðarmaður, fæddist á Valdastöðum í Árnessýslu 1. október 1883. Hann var sonur hjónanna Olgeirs Þorsteinssonar og konu hans Steinunnar Einarsdóttur bænda þar. Þórarinn hóf sína sjómennsku á skútum. Hann lauk námi frá Stýrimannaskólanum í Reykjavík árið 1899. Hann hóf skipstjóraferil sinn hjá Eldeyjar-Hjalta. Varð með tímanum einn þekktasti skipstjóri Íslendinga á tímum fyrstu botnvörpunganna allt fram að seinni heimsstyrjöld. Þórarinn var lengst af búsettur í Grimsby þar sem hann var um árabil umboðsmaður íslenskra skipstjóra og útgerðarmanna, síðar ræðismaður Íslendinga í Bretlandi. Hann var sæmdur bæði riddarakrossi og stórriddarakrossi íslensku fálkaorðunnar. Þórarinn lést 5. ágúst 1969.



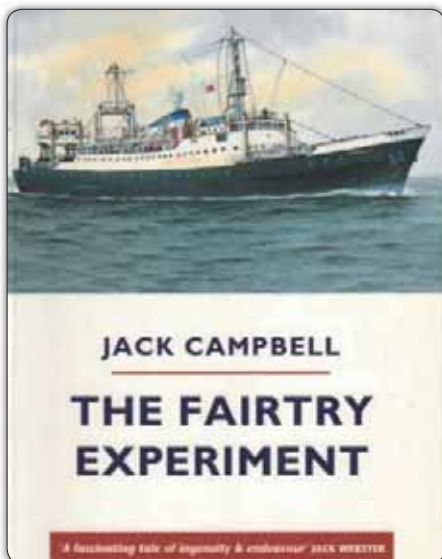
Þórarinn Olgeirsson skipstjóri.

Páll Aðalsteinsson skipstjóri, fæddist í Reykjavík 29. júlí 1916. Hann var sonur hjónanna Aðalsteins Pálssonar, skipstjóra og útgerðarmanns og konu hans Sigríðar Pálsdóttur, bæði frá Hnífsdal. Hann fór snemma til sjós með föður sínum á togaranum Belganum. Fjórtán ára var hann orðinn fullgildur háseti. Þegar hann var 16 ára fór hann til náms í verslunarfræðum til Hull. Ekki entist hann lengi í verslunarnáminu því ári síðar var hann kominn til sjós á enska togaranum Vin. Á árinu 1938 lauk Páll stýrimannnámi í Grimsby og ári síðar skipstjóraþrófi. Var skipstjóri á enskum togurum frá árinu 1940 til ársins 1962. Þá tók hann við starfi sem einn af forstjórum Boston Deep Sea Fisheries Ltd. sem eftir sameiningu við önnur útgerðarfélög varð eitt af stærstu útgerðarfélögum Englands. Páll var alla tíð mikill og farsæll skipstjóri. Í apríl 1941, þá var Páll skipstjóri á Empire Fisher, bjargaði hann ásamt áhöfn sinni 17 sjómönnum af breskum togara sem skotinn hafði verið niður á siglingu í Norðursjónum. Fyrir þessa björgun var hann sæmdur bresku MBE orðunni, það er Member of the British Empire.



Páll Aðalsteinsson skipstjóri.

að láta hann vita af gangi mála. Það bréf er ókomið enn. Í framhaldinu hélt Andrés til Fleetwood þar sem hann kynnti hugmynd sína fyrir Mr. Kirk, sem þá var í forsvari fyrir Boston deepsea fishery í Fleetwood, og fleirum.



Forsíða bókarinnar um Fairtry tilraunina en þangað eru helstu upplýsingarnar sem hér koma fram sóttar.

Skömmu síðar hélt Andrés heim á leið og var kominn til landsins í febrúar 1946.

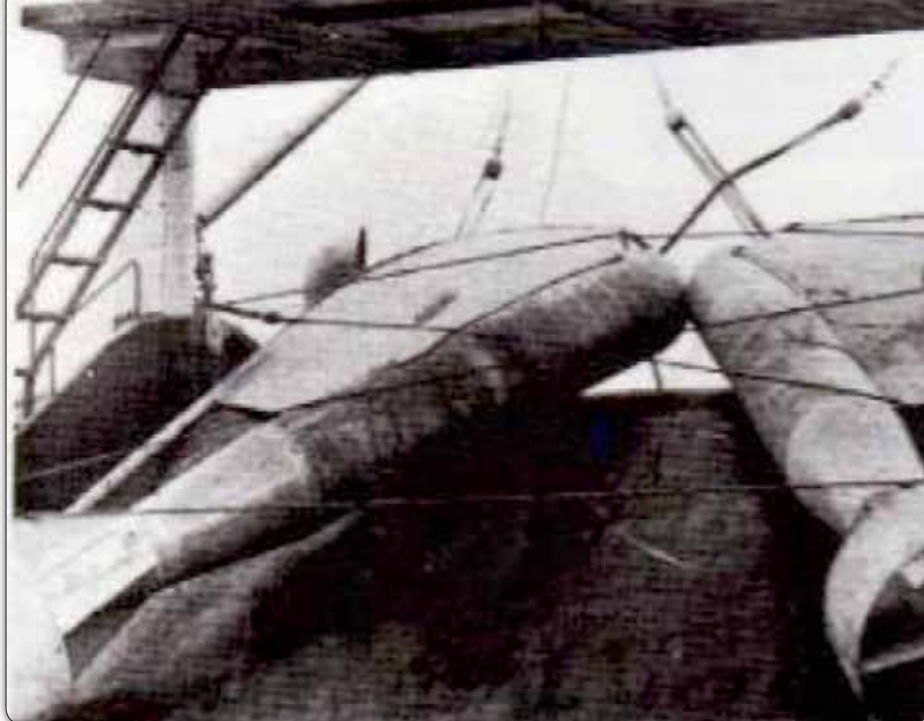
Í framhaldinu er býsna fróðlegt að velta fyrir sér aðdragandanum að smíði fyrsta skuttogarans, Fairtry LH 8, sem smíðaður var í Skipasmíðastöð John Lewis & Sons Ltd. Aberdeen og sjósettur 30. júní 1953. Skipið var 2605 gross tonn en 984 netto tonn. Lengd 74,7 m og breidd 13,4 m., búið aðalvél frá Doxford 2200 hö.

Í bókinni The Fairtry experiment, sem kom út á árinu 1995, eftir blaðamanninn Jack Campbell kemur meðal annars fram um undanfara Fairtry. Sir Dennis Burney, sjá kynningu, taldi á þeim tíma að gera mætti mun betur hvað varðar bæði veiðar og vinnslu frá Humbersvæðinu.

Hans framtíðarsýn fólst í stærri skipum sem gerð væru út allt árið, sæktu lengra og væru lengur úti í senn. Skipum sem veiddu ekki eingöngu botnlægan fisk heldur einnig fisk sem héldi sig á breytilegu dýpi og við yfirborð, svo sem síld. Skipum sem ynnu og hraðfrystu aflann um leið og hann kæmi um borð. Skipum sem væru búin frystilest-

um til geymslu aflans svo jafnvel mánuð-um skipi. Hann vildi hverfa frá tveimur hefðbundnum aðferðum þess tíma. Önnur fólst í ísun aflans sem hafði ísaður um 16 daga geymsluþol. Hin megin aðferðin var að láta móðurskip fylgja flotanum og taka við aflanum til frekari vinnslu og geymslu. Þessa fyrirætlan sína kynnti hann þáverandi fæðumálaráðherra Skota á ófriðartímum, Lord Wolton ásamt Sir James Lithgow frá Clyde skipasmíðastöðinni á árinu 1946. Á fundi á skrifstofu Lord Woolton á efstu hæð í Lewis byggingunni við Argyle götu í Glasgow, var honum heitið stuðningi við að fá fyrirteki hans „Fresh Frozen Foods Ltd. skráð sem rannsóknafyrirtæki vegna skattaívlana.

Prátt fyrir gefna yfirlýsingu lá ljóst fyrir að Sir Dennis réði ekki yfir meiri þekkingu á hraðfrystingu um borð ásamt geymslu aflans en almennt gerðist þar um slóðir. Þar sem þessi nýja tegund vinnsluskipa átti ekki eingöngu að veiða botnlægan fisk heldur einnig og ekki síður tegundir á breytilegu dýpi þróaði Sr. Dennis nýja tegund hlera sem byggði á hugmynd hans um hinn svokallaða „pravane“ sem hann fann upp og útfærði til þess að klippa á festingar tundurdufla svo hægt væri að eyða þeim þegar þær



Hér má sjá sérþúnu hlerana, parotters, sem áttu að nýtast til veiða á breytilegu dýpi. Ekki er að sjá að búið sé að ganga frá sér rennum/hýsum fyrir þá eins og vikið er að í bókinni.

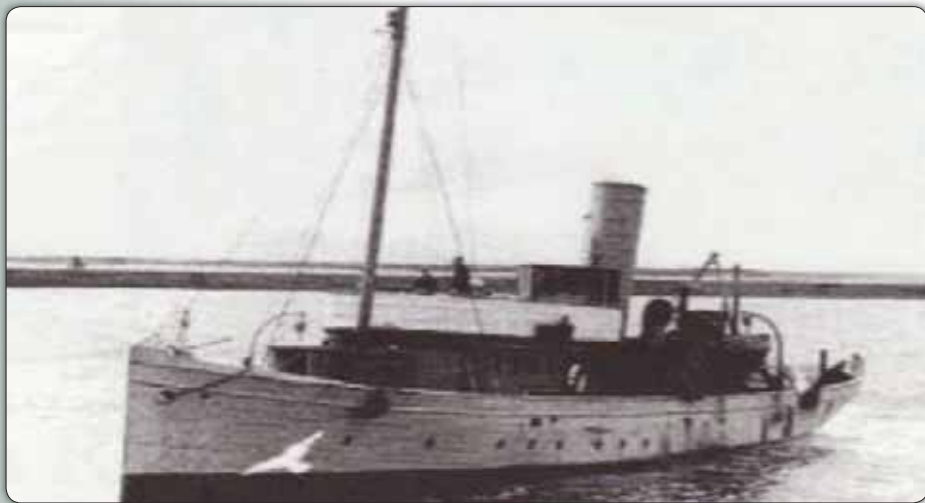
flutu upp á yfirborðið. Nýju hlerana nefndi hann „parotters“ en virkni þeirra byggði á sömu hugmyndafræði og býr að baki flugvélarvængnum.

Samkvæmt þeim upplýsingum sem fram koma í tilvitnaðri bók virðist hin nýja hugmyndafræði um fiskveiðar fyrst og fremst hafa snúist um nýja tegund

toghlara og hraðfrystingu og geymslu aflans um borð. Það kemur því nokkuð að óvart að þegar búið var að kaupa skip til þess að reyna bæði hraðfrystitæki og nýja gerð toghlara að þá skyldi skutdrátturinn bætast við „bara si svona“ án þess að nokkuð hefði verið minnst á hann áður eða hvernig skyldi útfærður.

Til tilraunanna var á árinu 1946 keypt gufuknúna snekkjan Oriana, sem var 172 tonn smíðuð árið 1896 og hafði legið um nokkurt skeið á stað sem nefnist Holy Loch. Skipinu var siglt til Irvine hafnar þar sem sett var á það frumstæð skutrenna og beggja vegna hennar, rennur/hýsi fyrir hlerana. Ef frumgerð frystanna sem nota átti um borði í vinnsluskipum Sr. Dennis hefði verið tilbúin hefði hún einnig farið um borð og verið reynd. Niðurstöður úr þessum tilraunum, sem fóru fram á Clydefirði, voru metnar fullnægjandi að sínu leyti þó þær svöruðu því ekki hvernig búnaðurinn myndi reynast á opnu úthafinu, sömu leiðis átti alveg eftir að reyna frystibúnaðinn við væntanlegan velting á opnu hafi.

Oriana var seld á árinu 1947. Í stað hennar var HMS Felicity keypt sem fékk nafnið Fairfree GW19, sem var tveggja skráfu tundurduflaslæðari, 1305 tonn að stærð, smíaður í Kanada árið 1944. Að frágengnum kaupum var skipinu siglt til Ardrossan sem er á austurströnd Skotlands, skammt frá Irvine og Glasgow, en á þeim tíma voru stundaðar þar skipasmíðar ásamt fjölbreyttum iðnaði í nafni Sir James Litgow's en þar áttu fyrirhugaðar breytingar á skipinu að fara fram. Þær fólust meðal annars í því að rétt aftan við skorsteininn var komið fyrir togvindu, sett var á skipið efrapillar, sem virðist hafa tekið við af bátapillarinn, frá



Snekkjan Oriana sem notuð var til tilraunanna.



Hér er búið að koma fyrir frumstæðri skutrennu á Oriana.



Á kortinu má sjá helstu kennileiti þessarar greinar. Hafnirnar þar sem breytingarnar á skipunum fóru fram, Ardrossan og Irvina ásamt Holy Loch þar sem skipin lágu og biðu þess að fara í brotajárn og Firth of Clyde þar sem tilraunirnar fóru fram.



Tundurduflaslæðarinn HMS Felicity sem breytt var í skuttogarann Fairfree GW 19/LH 271.



Mynd af Fairfree LH-271 eins og skipið leit út eftir að því hafði verið endanlega breytt í togar.

skorsteini og aftur úr sem endaði í skutrennu. Yfir skutrennunni var komið fyrir stjórnstöð vegna togbúnaðarins og lúgu á efrapilfarið til þess að hleypa aflanum niður á aðgerðarpilfarið þar sem komið var fyrir fiskvinnsluvélum þess tíma ásamt pökkun, lifrabræðslu, geymi fyrir lýsið ásamt frystum sem voru tólf sinnum stærri en frumgerðin sem reynd var.

Í október 1947 var þessi fljótandi verksmíðja tilbúin í sína fyrstu veiðiferð. Af því tilefni bauð Sir Dennis til mikillar veislu um borð og bauð til hennar, eins og hefðbundið er, málsmetandi mönnum úr sem flestum greinum samfélagsins, úr stjórnmálunum, vísindunum, verkfræðigeiranum, frá togarautgerðinni og að sjálfsögðu fulltrúum allra greina pressunnar. Það vakti athygli hve fáir mættu frá togarautgerðinni. Einn útgerðaraðili lét í ljósi áhuga á þessari nýbreytni en það var franska útgerðin Marocaine de Pêcheries sem á þessum tíma gerði út togarann Mahbrouk við strendur Vestur-Afríku. Þessu 160 feta og 49 metra langa skipi hugleiddi útgerðin að breyta til samræmis við Fairfree.

Eftir tilraunaveiðar við vesturströnd Skotlands keypti Christian Salveson frá Leith skipið en fyrir rak hann hvalveiðiflota bæði veiði- og verksmíðjuskip ásamt flutningaskipum af ýmsu tagi. Í framhaldinu var skipið skráð í Leith og fékk skráningarstafina LH-271. Skipstjórinn og áhöfnin komu frá Granton og Leith. Nú tók við reynslutími sem leiddi til ýmissa minniháttar breytinga á búnaði og aðstöðu. Gufuvélunum var skipt út fyrir dieselvél í ágúst 1949. Farið var í veiðiferðir bæði á Færeyja- og Íslandsnið ásamt Grand Banks við Nýfundnaland og frosnum fiski skipað upp í Grimsby og Immingham. Að loknum



Þessi mynd er af hefðbundnum toghlerum þessa tíma. Myndin kemur fram í bókinni með fyrirögninni að þrátt fyrir allt hafi verið hægt að nota hefðbundinn toghlerum þótt togað hafi verið frá skut. Allt bendir til að nýju hlerarnir hafi ekki virkað sem skyldi þó það komi ekki beint fram í bókinni.



Fairtry LH 8, sem smíðaður var í Skipasmíðastöð John Lewis & Sons Ltd. Aberdeen, sjósettur 30. júní 1953. Skipið var 2605 gross tonn og 984 netto tonn. Lengd 74,7 m., breidd 13,4 m., knúð 2200 hð Doxford diesel-vél. Nýsköpunartogarinn Bjarnarey VE-11 var smíðaður í sömu stöð. Kom til Eyja í mars 1948. Varð síðar Norðlendingur ÓF-4, '55, og enn síðar Hrímbakur EA-5,'62.

veidiferðum sem námu um 5000 sigldum sjómílum var það mat viðkomandi að nú væri fengin næg reynsla til að byggja á við hönnun og smíði stærri og fullkomnari verksmíðjuskipa með skutdrætti. Hér var lagður grunnurinn að Fartry LH 8 sem sjósettur var 1953.



Sir Dennis Burney, sem hét fullu nafni Charles Denistoun Burney.

Sir Charles Dennistoun Burney, oftast kallaður Dennis Burney var fæddur á Bermuda 28. desember 1888. Hann var sonur aðmíralsins Cecil Burney Bl. Sir. Dennis Burney menntaðist innan breska sjóhersins þar sem hann starfaði lengst af. Þekktastur er hann fyrir uppflyndingar sínar en þar ber trúlega hæst hönnun hins svokallaða „paravana“ sem var dregið af skipi og hafði það verkefni að klippa sundur keðjurnar sem notaðar voru til að festa tundurdufl við botninn sem leiddi til þess að sprengjan flaut upp þannig að hægt var að gera hana óvirka.

Fyrir þetta fékk hann viðurkenningu 350 þús. £ sem svarar til tæpra 50 millj. miðað við núverandi gengi pundsins.

Hann settist á þing fyrir sambandsinnna í kjördæmi Uxbridge, árið 1922 og sat þar til ársins 1929.

Á árinu 1927 stofnaði hann Streamline Cars Ltd til þess að framleiða framúrstefnubíla þess tíma með vélina aftur í og áherslu á lækkaða loftmóttstöðu. Aðeins voru framleiddir 13 bílar og engin þeirra eins. Þeir voru greinilega ekki framleiddir til almennra nota þess í stað eingöngu sem sýningarbílar. Í bókinni Fairtry Experiment kemur fram að bíllinn hafi farið til Þýskalands í fjöldaframleiðslu og sé í reynd upphafið að Volkswagen bjöllunni sem hélt innreið sína árið 1938.

Eftir að hann hætti í hernum fékk hann áhuga á ýmsu sem tengist fiskveiðum. Hann fann upp búnað til þess að hægt væri, bæði að kasta og taka vörpuna frá skut. Hann innleiddi sönartæknina til fiskileitar ásamt því að frysta fisk bæði um borð í skipum og í landi. Hann kom að hönnun loftskipa og átti aðild að því að afla Bretum sérleyfa til vinnslu á

kolum og málum úr jörðu í Rodesiu. Vegna þessa rak hann tvö heimili í Rodesiu og á Bermuda.

(Heimild: British Aviation-Projects to Production)

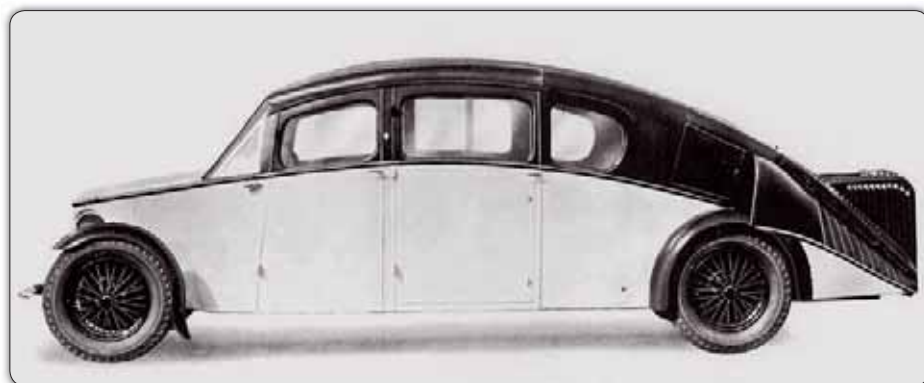
Niðurstaða mín

Í upphafi var spurt:

Er skuttogarinn, íslensk hugsmíð?

Eftir að hafa farið í gegnum gögnin sem búa að baki þeim upplýsingar sem hér koma fram er það mín sannfæring að hugmyndin að baki skuttogarans sem raungerð var með breytingum á tundurduflaslæðaranum HMS Felicity árið 1947 og fékk nafnið Fairfree LH-271, sé íslensk það er hugmynd Andrésar Gunnarssonar frá árunum 1935-45. Af hverju er ég sannfærður?

1. Þegar Sir Dennis Burney kemur fram með hugmyndir sínar árið 1946 um stærri og fjölhæfari veið- og vinnsluskip og geymslu aflans um borð er hvergi minnst á að breyta þurfi í skutdrátt, einungis fjallað um hraðfrystingu og vinnslu afla um borð, ásamt nýrri gerð gerð toghlera. Í upphafi ársins 1946 kynnir Andrés hugmynd sína um skuttogara fyrir frammamönnum í togaraútgerð á Humber-svæðinu, meðal annars forsvarsmönnum Boston deepsea fishery í Fleetwood, sem var eitt stærsta útgerðarfélag Skotlands á þeim tíma, og Mr. Grey skipaverkfræðingi hjá Selby skipasmíðastöðinni sem teiknaði upp þær breytingar sem fylgdu skutdrættinum. Hugmynd Andrésar var, því næsta víst, komin í loftið þegar Sir. Dennis Burney hóf breytingarnar á nefndum skipum. Hafa verður einnig í huga að hugmynd Andrésar snerist ekki bara um skutrátt heldur um skip með mun færri í áhöfn en tíðkast hafði, skip sem veittu áhöfninni mun meira öryggi og skip sem gátu verið að í verri veðrum en þá þekktist. Það



Einn af bilunum 13 sem Sir Dennis Burney hannaði þar sem megin áherslan var lögð á minnstu mögulega loftmóttstöðu. Alls voru smíðaðir 13 bílar engir tveir alveg eins.



Módelið hans Andrésar, séð aftan frá. Hér má greinilega sjá hýsin fyrir hlerana og lúguna til að hleypta aflanum niður á vinnsluþilfarið.

segir sig sjálft að nýbreytni af þessu tagi hlýtur að berast hratt út á meðal útgerðarmanna og sjómanna á svæðum eins og Humber-svæðinu.

2. Þegar Sir. Dennis Burney lætur breyta snekkjunni Oriana til þess að gera tilraunir með hraðfyrstingu um borð, skutdrátt og notkun nýju hleranna, parotters, sem áttu að henta til veiða á breytilegu dýpi. Þá er áformið að auk skutrennunnar séu beggja vegna



Myndin sýnir vinnuþilfarið. Ef rýnt er má sjá togvinduna sem sögð er 7 tonn, knúin tveimur rafmót-
orum. Þó það komi ekki fram finnst mér líklegt að um splittvindur sé að ræða eða samtals 14 tonn. Spurning er hvort miðað sé við tóma tromlu, fulla tromlu eða eitthvað þar á milli. Rétt er að geta þess hér að skipið var með vélarúmið miðskips sem er í samræmi við hugmyndir Andrésar.

að hefja tilraunina nema að rennurnar séu til staðar. Hvaðan kom hugmyndin?

4. Þegar síðan kemur að breytingunum á HMS Felicity árið 1947 þá er eins og þeir mætu menn sem þær hönnuðu hafi haft módelið hans Andrésar eða teikningu af því fyrir framan sig. Þannig er þeim lýst á síðu 15 í tilvitnaðri bók hér neðar:
Ráðist var í breytingarnar án mikilla bollalegginga miðað við hvernig greint er frá þeim í nefndri bók. Allt virðist í meginatriðum vera með sama brag og módelið hans Andrésar gerir ráð fyrir, nema kraninn er þar ekki. Í staðinn er komið fyrir gálga meðal annars með stjórnstöð fyrir togbúnaðinn.
5. Það hlýtur að teljast meiriháttar hvalreki fyrir Sir Dennis Burney að komast að því þegar hann var búinn að gefa sína yfirlýsingu um verksmiðju-skip nútímans að þá lægi fyrir lausn á

From just abaft her funnel, where a trawling winch was sited, the dockyard gave her a deck over her existing quarter deck. It was free of obstruction like an aircraft carrier's, but it ended in a stern built like a chute (and with a hump in the chute to prevent anyone going overboard). An afterbridge over the chute controlled her fishing operations. Trap doors on the deck opened to send her catch down to a factory deck below, which was equipped with fishwashing machines, filleting and packing tables, cod liver oil boilers and storage tanks, and a freezer twelve times bigger than the prototype.

hennar rennur fyrir hlerana. Eða eins og segir á enskunn: After her stern had been modified to form of slipway and chutes had been fitted to her side to accommodate the parotters, she began to trawl for fish experimentally in the Firth of Clyde.

Það sem vekur athygli eru áminnst hýsi eða rennur fyrir hlerana vegna þess að módelið hans Andrésar gerir einmitt ráð fyrir sérstökum rennum fyrir hlerana, sem ekki voru á síðu-togurunum og eru ekki á skuttogurum.

3. Einhvern vegin finnst mér að á skipi sem hefur það hlutverk eitt að komast að því hvort hægt sé að hraðfrysta úti á sjó og hvort nefndir hlerar séu brúklegir og hvort yfir höfuð sé hægt að afgreiða trollið frá skutnum að þá sé hvorki eytt tíma né fyrirhöfn í sér-búnað fyrir hlerana, sér-búnað sem ekki er á skuttogurum almennt. Ekki síst í ljósi þess að um tilraun var að ræða sem átti að fara fram innanfjarðar. Enda kemur í ljós þegar myndin af Oriana er skoðuð, þar sem hlerarnir liggja á þilfarinu, að þar er engar rennur að sjá fyrir hlerana. Af hverju er það þá tekið fram að ekki sé hægt

einu meginatriðanna sem leysa þurfti, það er hvernig átti kasta og taka trollið á borðháu skipi með mikla yfirbyggingu. Þá þegar hafði Andrés kynnt hugmynd sína fyrir málsmetandi mönnum í útgerð á Humber-svæðinu. Er hægt að hugsa sér öllu skemmtilegri tilviljun eða hvalreka?

6. Hugmynd Andrésar gerði ráð fyrir tveimur aðskildum togvindum, það er splittvindum í hvorri síðu skipsins, í stað togvindu með tvær tromlur á sama öxlinum eins og þá tíðkaðist.
7. Eftir stendur margt sem fróðlegt hefði verið að fá nánari upplýsingar um en tókst ekki að afla þrátt fyrir töluverða eftirgrennslan. Hvenær á árinu 1946 áttu til dæmis eigendaskiptin á Oriana sér stað og hvað varð um einkaleyfis umsóknina sem Þórarinn Olgeirsson tók að sér að fylgja eftir? Tæpast verður slíkur spurningum svarað nema með því að heimsækja viðkomandi stofnanir í Grimsby.

Eru í gögnum Boston deepsea fishery í Fleetwood að finna einhverjar upplýsingar Andrésar? Þannig mætti áfram spyrja.

Hvernig geturðu smíðað með svona stórar hendur?

– Grímur Karlsson 30. september 1935 – 7. júní 2017 –

Hann fæddist fullorðinn, sagði Sigríður Ögmundsdóttir um son sinn Grím Karlsson sem leit fyrst dagsins ljós á Siglufirði hinn 30. september 1935. Þetta var ekki alveg út í hött. Að minnsta kosti var hann bráðger svo af bar, vinnufús, handlaginn og gjörhugull. Athugulum barnsaugum fylgdist hann með bátunum fara og koma og þekkti þá brátt flesta á hljóðinu einu. Fjölskyldan bjó hátt í Hvanneyrarhliðinni við Siglufjörð – í samnefndu húsi – þaðan sem strákpjakkurinn gat fylgst með öllu lífi á firðinum.

Og Grímur var ekki gamall þegar hann tók að róa og færa björg í bú. Faðir hans, Karl Grímur Dúason, hafði komið að máli við norska síldveiðisjómenn og keypt af þeim lítinn árabát sem strákurinn fékk. Fjórtán ára gamall réði Grímur sig til móðurbræðra sinna sem áttu bátinn Vögg GK 204. Aðeins tveimur árum síðar tók hann við skipstjórn á hinnum 20 tonna Mars GK 374 sem þeir áttu saman Karl Grímur og synir hans, Dúi og Grímur. Sextán ára og skipstjóri. Til þess þurfti undanþágu frá valdhöfum.

Bjargaði þrívægis mannlífum

Grímur Karlsson ætlaði sér þó aldrei að ganga lífsveginn á undanþágu. Slíkt var ekki að hans skapi. Hann fór í Sjómannaskólann og náði sér í 30 tonna réttindi og 1956 í Stýri-mannaskólann og tók skipstjórnar-réttindin. Eftir það varð ekki aftur snúið enda snemma ljóst að Grímur yrði ekki landkrabbi.

Eftir áratugi á sjónum var það loks hjartað sem hrakti Grím skip-

stjóra úr brúnni. Þetta var árið 1980. Hann hélt þó áfram að fara einn og einn afleysingatúr og hljóp undir bagga á vertíðum þegar þurfti en 1984 sagði Grímur - eða öllu heldur hjartað – nú er komið nóg, sjómennsku minni er lokið.



Grímur Karlsson andaðist 7. júní síðastliðinn. Hann fæddist á Siglufirði 1935. Fimmtán árum síðar, eða 1950, gerði mikið atvinnuleysi á Siglufirði og fluttist þá fjölskyldan til Njarðvíkur og þar bjó Grímur upp frá því

Það er ekki ofsögum sagt að það var mikið lán yfir skipstjóranum Grími Karlssyni. Hann aflaði vel, missti aldrei mann fyrir borð og þrívægis varð áhöfn hans þeirrar gæfu aðnjótandi að bjarga mannlífum. Árið 1959 var Grímur með

Heimi KE 77 þegar gerði vestanstorm. Nálægt þeim var nótabátur af Fram AK og skipti engum togum að bátnum hvolfði og tveir menn fóru í sjóinn. Öðrum var bjargað um borð í Fram. Hinum náðu karlarnir á Heimi. Í apríl veðrinu mikla 1963 kom Grímur heldur betur við sögu og enn þegar hann var skipstjóri á Bergvík KE 55 en þá tókst honum og áhöfn hans að bjarga barni sem hafði fallið í Keflavíkurhöfn. Stöldr-um ögn við apríl 1963.

Súlan EA ferst

„Hann er einhleypur maður, en býr hjá foreldrum sínum í Njarðvíkum“, hljóðaði lýsingin sem Alþýðublaðið gaf í apríl 1963 á skipstjóranum á Sigurkarfa GK 480. Kvöldið áður – hinn 10. apríl – hafði skipið flutt að landi óvenju verðmætan farm. Skipstjórinn var Grímur Karlsson. Blaðamaður ræddi við Grím um hinn vovveiflega atburð þegar Súlan, hið sögufræga aflaskip frá Akureyri, fórst:

„Við vorum á leið til Reykjavíkur með 400 tonn af síld, sem við höfðum fengið út af Vestmannaeyjum. Við höfðum farið frekar seint út og vorum þess vegna of seinir á miðin til að fá góðan afla, þar sem töluverð bræla var komin þar um hádegisbilið.

Fengu flestir hinna bátanna góðan afla, þar á meðal Súlan, sem lagði á stað til hafnar í Reykjavík með afla sinn nokkru á undan okkur.

Vökvakerfislausnir einnig fyrir skip



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

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

Vörulína Danfoss inniheldur m.a.:

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

Með Danfoss búnaði nærð þú stjórninni um borð.

Velkomin á sýningarsvæði okkar P 10 á sjávarútvegssýningunni

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

PLUS ™


COMPLIANT

ENGINEERING
TOMORROW

Danfoss



Nei, ég lærði aldrei að smíða, sagði Grímur. „Ég var bara góður sjómaður og síðan voru mamma og pabbi rosalega flink í höndunum.“ Stórar hendur skiptu ekki máli þegar kom að því að smíða litla hluti, það var hugarfarið sem skildi á milli feigs og ófeigs í þeim efnum, var skoðun Gríms.

Vorum við að dóla úti fyrir Garðskaga, 15 mínútur yfir fjögur og vissum ekki til annars, en að Súlan væri all-nökkuð á undan okkur. Var vont í sjó og sigldum við hægt fyrir Skagann. Allt í einu sá einn skipsmanna, sem var staddur í brúnni, rauðan blossa út um hliðar-gluggann bakborðsmegin. Vissi hann, að þarna gat ekki verið um neitt annað að ræða en neyðarblys, svo hann gerði mér strax aðvart. Snerum við þá strax og sáum fyrst bátinn með mönnunum í, á öldunum, en stuttu síðar, og skammt frá hinn gúmmibátinn, sem var á hvolfi. Tókst okkur mjög fljótt að bjarga mönnunum úr gúmmibátinum um borð. Var þeim bjargað um borð á laginu, eða þegar aldan bar gúmmibátinn upp að hlið Sigurkarfa. Síðan tókum við báða

bátana inn og drifum skipbrotsmennina niður í káetu, þar sem þeir skiptu um fót og hlýjuðu sér, enda voru þeir orðnir velktir eftir tveggja tíma hrakning sjó-votir í gúmmibátinum.

Síðan vorum við að lóna á staðnum, þar sem Súlan fórst, í rúma tvo tíma, en sáum ekkert, sem gat bent til þess að fleiri menn væru ofansjávar. Að vísu var dálítið brak, skilrúm o. fl. á floti, auk olíubrákar, en fleira var ekki að sjá.“

Skipstjóri í landi

Eftir 30 ár á sjónum kom Grímur í land, rétt að ná virðulegum fimmtugsaldri. En hugur hans var bundinn við hafið. Og nú hefst ótrúleg afrekssaga í lífi þessa manns með stóru, þykku sjómannshendurnar. Hann byrjar að kanna útgerðar-

sögu Íslendinga og útfæra hana í smíðis-gripum sem eru svo meistaralega vel gerðir að þeir vekja athygli um allt land og út fyrir landsteina. Áður en yfir lýkur hefur Grímur smíðað á fimmta hundrað skipslíkön sem eru svo nákvæm eftirlíking skipa sem eitt sinn sigldu um saltan sjó að jafnvel hundvönnum sjóhundum vöknar um augu að skoða gamla bátinn sinn þó margfalt smærri sé í sniðum. En hlutföllin eru rétt, það er karakter í skipum Gríms, engu er ofaukið og engu gleymt. Þetta kom af verklaginu sem var ekki bundið við handverkið eitt. Af því er lítil saga.

Eitt sinn kom systurdóttir Gríms í skúrinn þar sem hann var að smíða ör-smátt stykki í bátslíkan. Hún undraðist stórum og spurði: „Hvernig geturðu þetta, hvernig geturðu smíðað svona smáa og fingerða hluti með þessar stóru hendur?“

Grímur brosti, lyfti upp höndunum, horfði á þær og sagði: „Það hefur ekkert



Guðmundur Þórarinn Ógmundsson og systursonur hans, Grímur Karlsson. Myndin er tekin við sölt-unarstöðina Neptún á Seyðisfirði sumarið 1962. Þá var Grímur með Sigurkarfa.



Duushús í Reykjaneshæ. Þar er stór floti báta og skipa Gríms Karlssonar en skipslíkön hans er að finna viðs vegar um landið, til dæmis í Borgarnesi, Síldarminjasafninu á Siglufirði, Sjóminjasafninu í Reykjavík og Iðnaðarsafninu á Akureyri.

með þetta að gera.“ Síðan benti hann á höfuð sér og bætti við: „En er með allt þetta hér.“

Þegar Grímur var búinn að velja skip að smíða sökkta hann sér niður í sögu þess og lét sér ekkert óviðkomandi. Þannig fékk hann smám saman tilfinn-

ingu fyrir skipinu, anda þess og örlögum. Og auðvitað nákvæma mynd af því hvernig það leit út.

Með þessum hætti klæddi Grímur sjávarútvegssögu Íslendinga í einstakan búning. Nítjándu aldar þilskip, jafnt og togarar 20. aldar, urðu sýnilegir gestum

og gangandi, auk þess sem Grímur fylgdi öllum sínum skipum úr hlaði með ítarlegri ævisögu þeirra. Það skal því fullrytt að fáir hafa lagt jafnmikið af mörkum til að varðveita þjóðarsögu Íslendinga og skipstjórinn og líkanasmiðurinn, Grímur Karlsson.



Við látum dæluna ganga



- Dælur
- Dæluviðgerðir
- Áspétti
- Rafmótorar
- Vélavarahlutir



Viðgerðir • Tæringarvarnir Keramikhúðun

Fyrir



Eftir



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



Gott sýnishorn af flota Íslendinga á 19. öld. Þó ekki skipin er liggja úti á Reykjavíkurhöfn heldur bátarnir við Steinbryggjuna. Á slíkum bátum hefur Eyjúlfr röið.

Nenntu ekki að hreyfa sig

Eyjúlfr hét maður og var Marteinsson, ættaður af Suðurlandi, en dvaldi um hríð á Fljótsdalshéraði. Hann var fjörmaður mesti og að því skapi flasfenginn og gálaus til orða og athafna. Eru sagnir af honum er virðast benda á að svo hafi verið.

Einhverju sinni var Eyjúlfr með á bát er fórst í lendingu og drukknuðu allir er á bátnum voru nema hann. Frá

því sagði hann með þessum orðum:

„Ég ólmaðist og ólmaðist og djöflaðist þangað til ég komst á land. Hin helvítin nenntu ekki að hreyfa sig og þeir drápust allir.“

Eyjúlfr var eitt sinn á sjó með öðrum fleiri. Þeir lágu við stjóra með handfæri á 14 faðma dýpi og urðu ekki varir, Eyjúlfrur, sem sagt er væri fjörugur og óbilgjarn, sagði að það væri ekki til neins að

vera þar lengur en formaðurinn kvað ekki fullreynt. Allt í einu stekkur Eyjúlfrur upp og steypir sér útbyrðis en af því veður var gott og sléttur sjór gátu þeir náð honum um leið og honum skaut upp. Hann segir þá við formanninn: „Það er eins og mig grunaði, hér er ekkert á botninum nema skeljar og skítur.“



Síldveiðar á Skagafirði. Þangað komst þó ekki norsk skipstjórinn.

Mynd: Jón G. Guðmann

„Salter ikke sjanser“

Norsk útgerð sendi skip til Íslands til þess að veiða síld, sem salta skyldi í skipið sjálft. Það var ekki nóg að veiða síld við Ísland. Eina leiðin til þess að síldin skemmdist ekki, var á þeim tíma, að salta hana strax og hún veiddist.

Skipið lét úr höfn í Noregi áleiðis til Íslands. Það lenti í hrakningum á hafinu, stormum og dimmviðri, fór villur vegar, en tók að lokum land á Suðureyjum við Skotland.

Skipstjórinn hafði samband við innbyggjara og þeir sögðu honum að þar á eyjunum hefðu menn orðið varir við síld. Skipstjóra þóttu þetta góð tíðindi, sem myndu vonandi bæta úr vandræðum hans, sem á undan voru gengin, þótt hann hefði ekki ratað rétta leið til Íslands og misst af vertíðinni þar. Hugsanlegt væri að fá hér síld til að salta í tunnur skipsins og bjarga þannig málunum. Hann sendi því

stutt símskeyti til útgerðarmannsins í Noregi:

„Vi finder ikke Island men gode sjanser her.“

Skipstjórinn fékk stutt svarskeyti frá Noregi:

„Vi salter ikke sjanser, kom hjem igjen.“

Frásögn Vilhjálms Árnason (1917-2006), vélbátaformanns og hæstaréttarlögmanns.

Helgi Helgason VE-343

Myndin sem ekki kom

Í öðru tölublaði „Víkings“ árið 2017 var greinarstúfur sem hét „Sjóveikin mín“ þar sem stiklað er á raunum undirritaðs í baráttu hans við sjóveikina.

Með þessari grein átti að fylgja mynd af Helga Helgasyni VE-343 á siglingu inn Seyðisfjörð 1961 hlaðinn stærsta síldarfarmi sem eitt skip hafði þá borðið að landi.

Myndbirting þessi féll niður en hún hefur sögulegt gildi og sýnir vel hve hægt var að bjóða þessum bátum.

Á þessum tíma viluðu menn ekki fyrir sér að háfa síldina úr nótinni um borð í bátana þar til hún rann út af þeim á bæði borð. Minna var hugsað um hve djúpt þeir lágu í sjó undir farminum.

Með þessum orðum er skrásetjari ekki setja sig á háan hest og þykjast vita betur en þeir sem hleðslunni réðu.

Að því kom þó um síðir að settar voru reglur um hleðslu skipa þannig að síldarhleðslur báta heyra nú sögunni til.

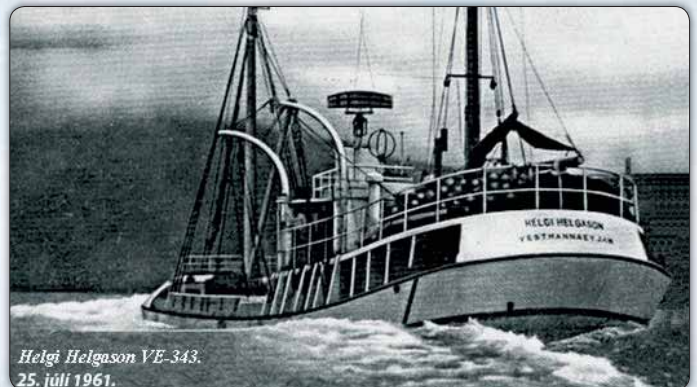
Sem fram kemur í nefndri grein voru nokkur hundruð mál losuð úr Helga Helgasyni VE-343 á Seyðisfirði sem sigldi með afganginn til Siglufjarðar.



Myndin sem ekki birtist. Helgi Helgason VE kemur inn Seyðisfjörð 25. júlí 1961 með síldarfarminn stóra. Myndina tók Unnar Mikaelsson á gamla kassavél.



Helgi VE á Siglufirði eftir siglinguna frá Seyðisfirði.



Unnar náði þessari líka af Helga VE með stóra farminn.

Íslensk farmennska á hverfanda hveli

Íslenskum farmönnum er eiginlega blætt út. Þá meina ég sem stétt. Hverjum er um að kenna hvorki get ég eða vil dæma um. En eitt er víst, hverjum sem það er að kenna þá er virkilega illa komið fyrir þessari stétt. Þeirri stétt sem sigldi einhverjum fallegustu skipum sem prýddu höfin á þeim tíma. Þeirri stétt sem ekki síður flutti björg í bú Íslendinga, en fiskimennirnir, með fullri virðingu fyrir þeim.

Starf farmannsins misskilið

Mér hefur oft fundist að farmenn fengju ekki þann sess í sögunni sem þeim ber. Ég minnst þess að við fiskimenn töluðum stundum um „tuskubelli“ (þið fyrirgefið orðbragðið), innfjarðarsjóara og svo framvegis. En farmennska krafðist ekki síður mikillar sjómennsku en fiskimennska. Allra versta ísing sem ég lenti í var til dæmis um borð í farskipi. Máttarvöldin greina ekki farmenn frá fiskimönnum. Þessi misskilningur stafaði ef til vill af því að farmenn sáuust helst við að þvo og mála í höfnum, stundum hangandi í stillönsum einhvers staðar á skipinu. Þetta var misskilningur af sama toga og sagt var að við togarakallarnir værum alltaf fullir því að margir af okkur sáuust ekki öðruvísi. Fólk sá ekki til okkar á sjó. Eins sá fólk ekki til farmanna að koma böndum á farm sem losnað hafði eða moka til í lestum og kolaboxum þegar á þurfti að halda.

Misskilningur er oft út af vankunnáttu um staðreyndir. Það gæti líka hafa örlað á einhverskonar öfund. Það fengu færri en vildu pláss á þessum skipum. Ég komst nokkrum sinnum í farmannspláss en komst fljótlega að raun um að við

félagarnir, ég og „Bakkus“ áttum þangað lítið erindi.

En maður verður hugsi yfir framtíð íslenskra siglinga Hvar endar þetta? Ný og fullkomin skip fást ekki mönnuð Íslendingum. Það getur varla verið langt í að útlendir hafnsögumenn verði ráðnir við hafnir landsins. Þó veit ég um eitt dæmi þar sem ekki skipstjórnarlærður hafnsögumaður sinnti því starfi og með svo miklum sóma að frægt varð út um heim. Þá meina ég hinn mikla atorkumann Jón Sigurðsson, kenndan við Látra í Vestmannaeyjum.

Hinir glæstu tvíburar

Ég skrifaði einu sinni um Reykjavíkurbörn í kring um 1953. Og lífið við hana og talaði um að hugur margs ungs manns hefði mögulega beinst að sjómennsku við að koma þangað. Kannski við að veiða kola við Verðbúðar- eða Loftsbryggju. Hvar sjá unglingar nútímans eitthvað í líkingu við það sem við sáum. Hvergi. Bryggjur, sem allavega flutningaskip liggja við, eru lokaðar almenningi út ef einhverri hryðuverkahræðslu lands sem fremur flest hryðjuverkin sjálft. En ekki út í þá sálma.

En gullaldarskeið íslenskrar farmennsku var ekki runnið upp 1953. Það áttu glæsileg stór og falleg íslensk farskip eftir að prýða þessa höfn. Skip eins og „tvíburarnir“, Selfoss og Brúarfoss, sem komu 1958 og 1960. Skip sem að mínu mati eru fallegustu farskip sem prýtt hafa úthöfin. Ef mig brestur ekki minnið þá var Esja 4 byggð 1983 fyrir Íslendinga, svo Brúarfoss V sem byggður var 1996. Þrettán árum seinna.

Svo líða 18 ár þá er það Lagarfoss VII 2014. Að mínu minni er það síðasta

íslenska (ef svo mætti kalla með íslenskan fána sem gestafána) sem hefur verið hefur hleypt af stokkunum Ég vil meina að Brúarfoss V sé síðasta flutningaskipið sem hleypt var af stokkunum með íslenska fánann í skut. Sem sagt 21 ár síðan. Ég tel ekki ferjurnar Baldur og Herjólf eða hafrannsóknaskip. Eða eldgamalt dýpkunarskip sem sett var undir íslenskan fána fyrir nokkrum árum. Kannski er mér að yfirsjást einhver skip.

Ekkert gert!

Ég tel fánamálið gersamlega tapað. Mikið mega forráðamenn skipafélaganna og stjórnvöld þessa lands nú til margra ára skammast sín fyrir það. Þetta er Ísland í dag. Hér á árum áttu sumir ráðamenn stóra drauma, allavega á Sjómannadag um að gera Ísland að stórveldi í siglingum. Já, það er sælt að láta sig dreyma en sú von hefur nú misst vængi. Ekkert hefur verið gert til hagræðis íslenskri farmennsku að mínu viti.

Í þjóðvísu frá Álandseyjum segir meðal annars, „vem kan ro utan árar.“ Já, hver getur röið án ára. Íslensk stjórnvöld hafa ekki vilja í dag til að leggja til árarnar. Því miður.

Ráðamönnum er oft tíðrætt um sjálfstæðið og siglingarnar á hátíðardegi sjómanna. Um hve þarft það sé sjálfstæðri eyþjóð að sjá um sínar siglingar. En þeir láta farmannastéttinni blæða út hægt og bítandi. Þá er eins og blóðið sé frosið í þeirra eigin æðum. Það er aldrei of seint í rassinn gripið að reyna að hvetja menn til dáða. Ég hvet íslenska sjómenn, hvaða flokki sjómennsku þeir standa til, að standa vörð um íslenskar siglingar hverju nafni þær nefnast. Látið ekki gamlan rig standa í vegi fyrir því.

Miðstöð símenntunar þjónustar fyrirtæki í sjávarútvegi



Í boði er eftirfarandi:

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

Starfsmenntun – allra hagur!

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



Miðstöð símenntunar
á Suðurnesjum

Eftirminnilegt ferðala- lag um Snæfellsnes

Ég hef farið í mörg ferðalög hérna heima og erlendis en ein ferð ber af í minningunni. Sumarið 1947 er ég háseti á fyrsta nýsköpunartogaranum, Ingólfi Arnarsyni. Ingólfur fór þá í sex mánaða eftirlit í Englandi svo að ég fékk gott frí. Þá gerist það að uppeldisbróðir minn, Guðmundur Hannesson, biður mig að koma með sér í ferðalag um Snæfellsnes. Hann ætlaði að taka myndir til þess að nota á jólakort en hann var fyrstur með kort þar sem ljósmyndir voru límdar á kortin. Í greininni mun ég kalla hann Mumma.

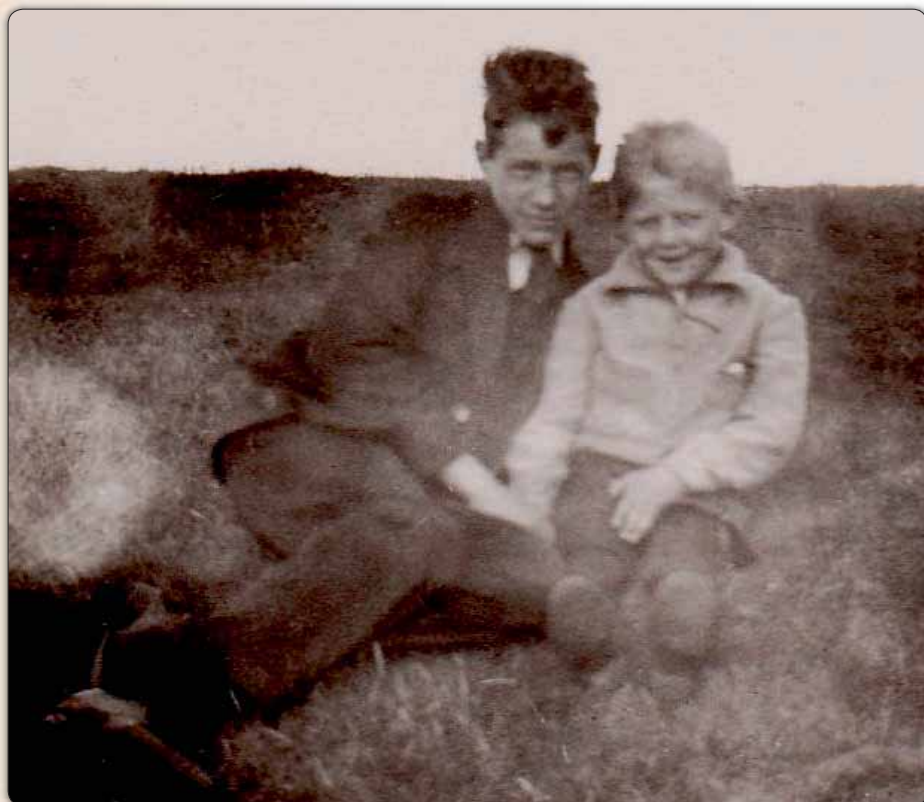
Óttaðist um dæturnar?

Ég missti móður mína þegar ég var tveggja ára og fór þá til móðurbróður míns í Stykkishólmi en hann var pabbi Mumma sem var tíu árum eldri en ég. Þegar ég kom vestur var Mummi eina persónan sem ég tók ástfóstri við.

Ég var strax til í að fara með honum í ferðina. Þetta var um mitt sumar, við förum með skipi upp í Borgarnes og þaðan með rútu að Búðum. Við vorum báðir með digra bakpoka og í þeim, auk dúnsvefnpoka og nauðsynlegustu hluta, sex pelar af brennivíni hvorum poka. Einhver kann að spyrja af hverju í pelum? Það gat verið of mikið að taka upp heila flösku.

Frá Búðum gengum við með sjónum utan við hraunið. Á söndunum norðan við Búðahraun var flak af herflugvél sem nauðlenti þar í stríðinu. Um kvöldið komum við að Hamraendum í Breiðuvík. Þar var tekið vel á móti okkur af gömlu hjónunum, þeim Sigmundi og Margréti og sonum þeirra, Einari og Jóni, og var gaman að sjá hvað þeir hýrnuðu þegar dregin var upp peli. Parna var líka 7 ára drengur, Þorsteinn, sonur Einars. Hann hafði misst móður sína en hún fórst með bátnum Hilmi haustið 1943. Hilmir flutti vikur frá Stapa til Reykjavíkur á vegum Jóns Loftssonar. Þessi drengur átti eftir að vera stýrimaður hjá mér á tveim skipum, Karlsefni og Dagstjörnunni.

Daginn gengum við út eftir að Stapa



Guðmundur Hannesson, Mummi, og Ragnar Franzson.

og Hellnum en það víðraði illa til mynda-töku, lágskýjað og súld. Þegar leið á daginn var komin sunnan kaldri og rigning. Um 6 um kvöldið komum við að Malarriði en þar voru góð húsakynni og við báðum um gistingu þar.

Á Malarriði voru heima miðaldra kona og tvær dætur hennar, um það bil 17 og 19 ára. Okkur var boðið upp á kaffi og meðlæti en konan taldi öll tómerki á því að við fengjum gistingu, sennilega hrædd um að við myndum gilja stelpurnar en þær snerust í kringum okkur. Konan sagði stutta bæjarleið að Einararlóni og að þar væri gott að gista.

Reyndi tvívegis við Fullsterkan

Þegar við yfirgáfum Malarrið var komið sunnan rok og rigning. Slóðin var grýtt og leiðinleg. Um klukkan 8 um kvöldið komum við í Djúpalón, þá frægu verstöð þar sem á öldum áður voru 600 vermenn

og fjöldi báta. Parna voru líka steinarnir Amlóði, Hálfdrættingur, Hálfsterkur og Fullsterkur. Ég réðist á Fullsterkan og það gekk ekki nógu vel. Ég gat rétt látið vatna undir hann en kom Hálfsterkum upp á hraunsnefið. Ég held að þyngdarmunur sé lítill á steinunum en ég var ósáttur við Fullsterkan. Síðan héldum við áfram og komum í Einararlón. Þar voru tveir torfbæir. Fyrr á öldum var þarna stórbýli og kirkjustaður og fjöldi vermannna.

Við guðuðum á glugga á suður-bænum. Mæðgur komu til dyra, móðir um það bil fertug en dóttirin um títugt. Þær buðu okkur í kotið og við spurðum hvort þær byggju hér tvær einar. Nei, svaraði konan, hún ætti son sem væri ekki heima.

Þær mæðgur tóku mjög vel á móti okkur, bökðuðu þönnukökur með kaffinu og þáðu að við bragðbættum kaffið.

Ábyrgð Öryggi Traust



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



Skeljungur

Þjónustusími: 444 3100



Greinarhöfundur í Stapagati.

Þarna var lítil baðstofa, fjögur stafgölf og tvö uppbúin rúm. Mæðgurnar vildu að við gistum hjá þeim en rúmplássið var lítið fyrir tvo stóra karlmenn. Við afþökkuðum því gott boð og fórum yfir á hinn bæinn sem stóð auður en meistari Kjarval átti hann og dvaldi þar stundum er hann stundaði list sína undir Jökli.

Um morguninn fórum við í kotið til mæðgnanna og drukkum kaffi og var þá komið gott veður en skýjað. Mummi fór að taka myndir en ég skrapp í Djúpalón að reyna við Fullsterkan og í þriðju atrennu kom ég honum upp á hraunsnefið. Nú var steinninn þurr og ég óþreyttur.

Gamlar syndir

Eftir að hafa kvatt mæðgurnar var haldið áfram norður eftir. Laust eftir hádegi komum við þar sem heitir Garðar og svo skemmtilega vildi til að þar var til húsa kona að nafni Rósa en hún hafði verið vinnukona í mörg ár í Kúldshúsi þar sem við Mummi ólumst upp. Okkur var tekið tveimur höndum og eftir að hafa þegið góðgerðir að Görðum var haldið áfram norður eftir. Við höfðu ekki farið langt þegar við heyrðum hróp og köll neðan að og að okkur steðjaði lítill kall með skömmum. Hann sagðist vera einbúi og búa á Saxhóli – og ég hef verið póstur í mörg ár, sagði hann, og mér líkar það illa að allir sem hér fara um koma við á Görðum en enginn á Saxhóli.

Við tókum upp pela og gáfum karlinum snaps. Að skilnaði gáfum við honum pelann og skildum við hann ánægðan.

Áfram var haldið. Við höfðum þó ekki

farið langt þegar maður á jeppa keyrði fram á okkur og spurði hverra mann við værum. Þegar hann heyrði fóstura minn nefndan lifnaði hann allur við og sagði: Við bræður vorum hjá honum á skútu mörg úthöld.

Hann sagði heita Guðmundur og bróðirinn Snæbjörn og að þeir byggju að Klettsbúð á Hellissandi.

Við fórum upp í jeppann hjá Guðmundi og heim í Klettsbúð þar sem Snæbjörn tók á móti okkur tveim höndum. Þeir fengu vinkonu sína til þess að baka pönnukökur og um kvöldið var boðið upp á steikt lambalæri og síðan skrafað um hitt og þetta yfir bragðbættu kaffi fram á nótt.

Við sváfum fram eftir um morguninn, því ekkert lá á. Það var ekki fjara fyrir en um hádegi.

Við þaðum góðgerðir um morguninn og rétt fyrir hádegi keyrði Guðmundur okkur inn að Enni og þar kvóddum við hann og gengum fjöruna fyrir Enni til

Ólafsvíkur. Þegar þangað kom fórum við til séra Magnúsar, en Mummi og Anna dóttir hans voru skólasystkini úr Kennaraskólanum. Séra Magnús var ekki heima, hann var að líta á bilaða vél í bát. Anna var hins vegar heima og tók hún okkur tveim höndum. Við gistum þarna næstu nótt og um morguninn, héldum við frá Ólafsvík og þrómmuðum inn Fróðárhreppinn. Þegar við nálguðumst Brimilsvelli vildi Mummi kíkja við á höfuðbólun en ég sagði að að gætum við ekki gert.

Vegna hvers? spurði Mummi.

Vegna þess, svaraði ég, að þegar ég var unglingur á Bjarnarhöfn kom Ólafur á Brimilsvöllum þangað. Hann var með tvo til reiðar, hryssu og klár, og ætlaði með báti inn í Stykkishólm og kvaðst verða tvö daga í burtu. Nú bað hann mig og frænda minn, Jón, að passa fyrir sig hrossin og tók fram að hryssan mætti ekki koma nálægt fola. Við settum hrossin í girðingu við heimatúnið. Morg-



Stykkishólmur.

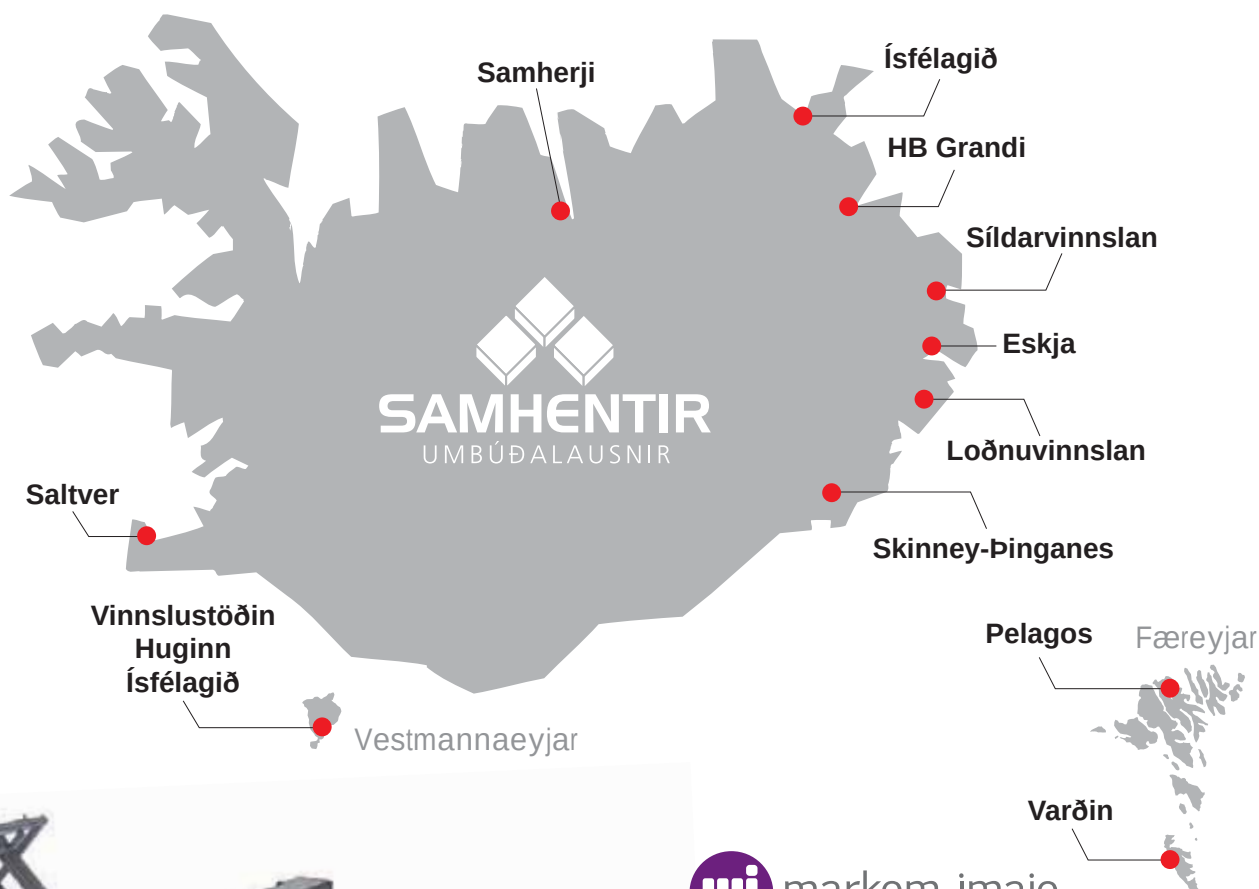


Stykkishólmur.

UMBÚÐIR & PÖKKUN ERU OKKAR FAG

Á síðustu 10 árum hafa íslensk og færeysk sjávarútvegs fyrirtæki endurnýjað og fjárfest fyrir milljarða í landvinnslu og skipum fyrir uppsjávarfisk. Öll eiga þessi fyrirtæki það sameiginlegt að hafa valið Afak pökkunarlínur með Markem prentlausn frá Samhentum og eru nú yfir 40 Afak pökkunarlínur á Íslandi og Færeyjum frá Samhentum.

Þessi fyrirtæki hafa öll valið Afak pökkunarlínur með Markem prentlausn frá Samhentum



DV2 B10 - pökkunarlína



markem·imaje

Viðurkenndir prentarar
fyrir fiskiðnaðinn



MI 5800 - vax prentari

Afak Technik BV



Þörmörking
LÍMMIÐAPRENTUN

SAMHENTIR
UMBÚÐALAUSNIR



Bjarnarhöfn.

uninn eftir áttum við að líta eftir lambfé en þetta var um sauðburðinn en þá vill svo til að enginn af heimahestunum var heima við, svo við tókum hrossin hans Ólafs trausta taki og fórum á þeim. Þar sem lambféð var voru nokkrar stóðmerar og graðfoli. Jón sat hryssuna og þegar við nálgudumst hrossin, tók folinn sig út úr hópnum og þegar hann nágaðist varð

hryssan eins og steinrunnin, hún hreyfði sig ekki þótt Jón berði fótastokkinn. Jón henti sér af baki og folinn lauk sér af.

Þegar Ólafur kom til baka og þakkaði okkur fyrir pössunina á hrossunum og gaf okkur sælgæti að launum. Við þorðum ekki að segja honum hvað gerðist.

Nennirðu með Ljómalind?

Áfram var haldið inn Fróðárhreppinn og ekki stoppað fyrr en í Mávahlíð. Við vorum með kveðju frá föstra mínum til bóndans þar en hann hét Ágúst og hafði verið með honum á skútu. Í Mávahlíð var okkur tekið tveim höndum og mér er minnisstætt hvað Ágúst og félagar hans urðu hýrir á svip þegar við drógum upp pela. Við gistum í Mávahlíð um nóttina.

Þegar við höfðum kvatt fólkið í Mávahlíð héldum við áfram og við tók Búlandshöfði, en vegurinn utan í honum var mjó reiðgata. Það voru margir hræddir við að fara Höfðann því neðan við götuslóðann var snarbratt í sjó fram.

Þegar fyrir Höfðann kom tók við Eyrarsveit og við gengum fram hjá nokkrum bæjum og síðast Grafarnesi sem nú heitir Grundarfjörður og stoppuðum ekki fyrr en á bænum Kverná. Þar fengum við pilt sem Þorsteinn hét til þess að skjóta okkur á jeppa inn að Kolgröfum þar sem við komum í frændgarð, því húsfreyjan, Jóhanna, var systurdóttir föstra míns og mömmu minnar.

Eftir að hafa heilsað fólkinu á Kolgröfum og drukkið kaffi, héldum við áfram að Berserkseyri en það er mjög stutt bæjarleið á milli bæjanna. Á Berserkseyri var tvíbýli og húsfreyjan á



FRIDRIK A. JÓNSSON ehf.

Tækin í brúnnu frá FAJ
Fyrir allar stærðir skipa og báta

SIMRAD

3G og 4G Breiðbands Radar



SIMRAD



Simrad sjálfstýringar

Góður aflestrarskjár.
Snúningshnappur.
Samhæfð útistýri.
STBY, WORK og AUTO
Notendaminni.

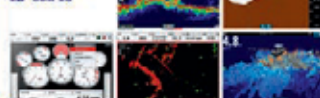
SIMRAD

Kortaplotter og fjölnotatæki

NSS evo 3

Íslenskt stýrikerfi
Kortaplotter,
Ratsjárskjár
Dýptarmælir
AIS upplýsingar
Góður skjár fyrir dagsbirtu

Fáanlegt 7", 9",
12" eða 16"



SIMRAD

Sjálfstýring f. minni báta



HS60 GPS áttaviti

Forward scan



SIMRAD

NSO Fjölnotatæki og skjástýring



Siglingatölva fyrir einfalda tölvuskjá.

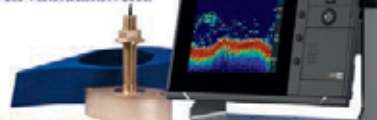


Stýring fyrir
NSO kerfið

SIMRAD

SIMRAD Dýptarmælir

Fyrirferðalitill dýptarmælir.
Auðvelt vinnuumhverfi.



B260 botnstykki

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

Siglinga, fiskileitar og rafeindatæki

vestur-bænum, Ástrós, og húsbóndinn á autur-bænum, Guðni, voru bæði systur-ungar við móður mína og föstra.

Á Berserkseyri var mjög vel tekið á móti okkur og fólk kátt og kunni að meta smá glaðning úr pela. Við gistum á vestur-bænum hjá Ástrósu og Bjarna og daginn eftir ferjaði Bjarni okkur yfir Hvammsfjörðinn yfir í Seljaoddinn og þá vorum við komnir í Helgafellssveit. Við gengum fram hjá Seljum án við-komu.

Pegar við komum fram hjá eyðibýlinu Kothrauni rifjaðist upp það sem gerðist þegar ég var 15 ára á Bjarnarhóli. Ég var sendur einhverra erinda út fyrir fjall og á heimleiðinni kom ég við á Seljum. Þar var tvíbýli, á öðrum helmingnum bjuggu Guðmundur og Petrína ásamt börnum en á hinum gömul kona, Guðrún að nafni með tveim miðaldra dætrum sínum og uppeldisdóttur sem var einu ári eldri en ég.

Pegar ég kom að Seljum kallar Guðrún gamla á mig og segir: Það er gott þú komst væni minn, ég ætla að biðja þig að teyma hana Ljómalind inn í Bjarnarhöfn. Hún Villa rekur á eftir henni. Hún Ljómalind þarf að hitta bola.

Ég sagði það sjálfsgagt. Nú er Ljómalind mýld og við Villa stígum á bak hestunum. Pegar við komum að eyðibýlinu Kothrauni, sem er miðja vegu milli Selja

og Bjarnarhafnar, þótti okkur tímabært að á. Við fórum af baki og lögðumst í gasið, en þarna er mikil veðursæld berserkjahraunið svart og úfið að sunnan-verðu og Bjarnarhafnarfjallið að norðan-verðu. Það var blanka logn og ilmur úr grasi og fuglasöngur. Við svoieðis skilyrði er auðvelt að gleyma sér sem var einmitt það sem kom fyrir okkur. Við veltumst um í ilmandi grasinu og kitluðum hvort annað með puntstráum.

Pegar ég stend upp og lit í kring um mig sé ég klárana á beit skammt frá en Ljómalind var horfin. Bölvuð beljan hafði tekið strikið til baka. Við Villa fórum á bak klárinum og riðum á harðastökki til baka og náðum Ljómalind þegar hún var komin í traðirnar á Seljum. Mæðgurnar stóðu úti og voru óræðar á svipinn. Nú var Ljómalind snúin við og ekki stoppað fyrir en á hlaðinu á Bjarnarhöfn. Pegar hún hafði hitt bolann var múllinn tekinn af henni og henni sleppt.

Hún ratar heim, sagði Villa, sem vildi stoppa hjá unga fólkinu á Bjarnarhöfn.

Vantaði tippið!

Við Mummi gengum hjá eyðibýlinu Kothrauni. Pegar við komum í Bjarnarhöfn var tekið mjög vel á móti okkur af Ásbóru og Bæring en Bæringur var systur-ungur við föstra minn og móður mína.

Bæring var dagfarslega mjög þungur á brá en við fyrsta snafsinn ljómaði hann allur í framan og varð hrókur alls fagnaðar.

Við stoppuðum tvo daga í Bjarnarhöfn. Síðan reiddi Bæring okkur inn að Gríshóli, þar kvóddum við hann með síðasta brennivinspelanum og fengum Illuga á Gríshóli til þess að skjóta okkur á bíl í Hólminn.

Ég ætla að segja frá því þegar ég var í sveit á Gríshóli sumarið 1931, þá á sjötta ári. Mér er minnisstæð fyrsta nóttin. Ég var látinn sofa hjá Illuga sem þá var á þrítugsaldri. Hann setti mig upp fyrir sig í rúminu og fór fljótt að hrjóta og ég fékk enga sæng og svo var vond lykt af honum.

Um morguninn sagði ég Sigríði hús-freyju að ég vildi ekki sofa hjá Illuga. Þá var ég settur í rúm með telpu 8 eða 9 ára gamalli sem svaf í herbergi hjónanna. Mig minnir að hún hétu Helga, en mamma hennar hét Lóa og hún var skipsþerna. Helga bað fyrir mömmu sinni á hverju kvöldi.

Þarna á Gríshóli sá ég fyrst nakinn kvenmann. Ég var sendur með kaffi og brauð til kaupakonu sem var að raka á engi neðan við túnið. Það var logn og glaða sólskin. Pegar hún var búin að drekka kaffið fór hún úr öllum fótunum og lagðist í ljána til að sóla sig. Mér var



MARÁS

YANMAR

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



Eyðslugrannar og hagkvæmar í rekstri.

GHYM-WET
700hú @ 2200 sn/min



SCANTROL



Auto-kerfi fyrir vindur

YANMAR

NorSap



VINGTOR
STENTOFON

SCANTROL

REINTJES
POWER TRAIN SOLUTIONS

SIMRAD

STAMFORD

POWER GENERATION



KOHLER
IN POWER. SINCE 1920.

Hannaðar til að endast



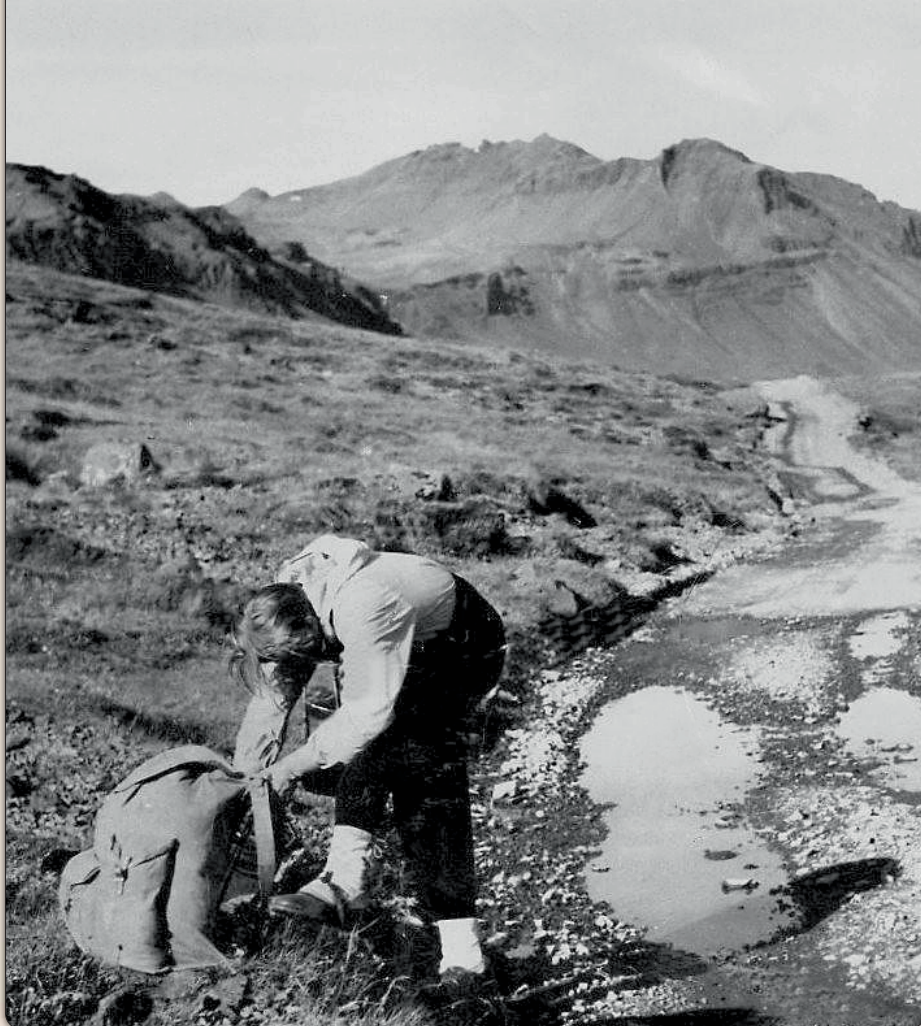
starsýnt á að það vantaði á hana tippið en þar sem það átti að vera var skegg. Ég þorði ekki að spyrja hana hverju þetta sætti en þegar ég kom heim spurði ég Sigríði húsfreyju: Af hverju er hún Svanhvít ekki með tippi?

Sigríður svaraði: Konur eru með gat þar sem tippið er á körlum og tippið er til þess að búa til börn. Ef maðurinn setur tippið inn í konuna þá verður til barn.

Þetta fannst mér mjög merkilegt. Ég hélt að engill kæmi með börnin frá Guði.

Blessaður fyrir viskípelann

Þegar í Hólminn kom fórum við fyrst til Árna Helgasonar en hann var pósti-meistari og mikill bindindisfrömuður. Eiginkona Árna og Mummi voru skóla-systkini úr Kennaraskólanum. Mummi gisti hjá þeim en ég gisti hjá séra Sigurði Lárussyni og konu hans, Ingigerði Ágústsdóttur, en prófastshúsið og húsið sem ég ólst upp í, Kúldshús, voru hlið við hlið og var ég heimagangur hjá Ingigerði þegar ég var barn. Ég lumaði á viskípela af svarta Jóni sem ég gaf séra Sigurði og hann blessaði mig fyrir. Morguninn eftir fórum við með rútu suður.



Ragnar Franzson í viðattu Íslands.



Háprýstistöðvar



Ryksugur



Gufudælur



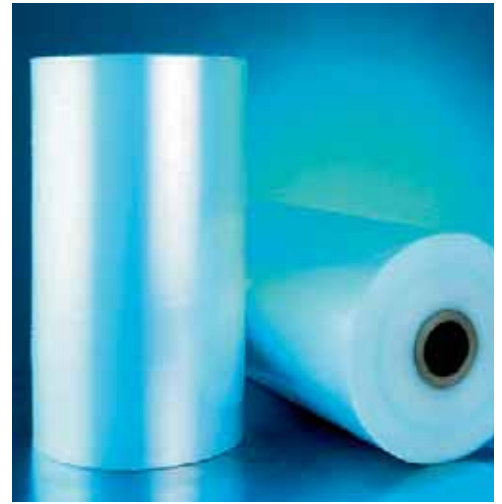
Sópar



Háprýstidælur



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



VÖRULISTI



Pökkunarlausnir

Örugg pökkun verðmæta

Í vörulistanum á www.isfell.is er að finna ítarlegar upplýsingar um allar gerðir bindivéla. Strekkifilmur, stál-, plast- og polyesterborðar í ýmsum lengdum og þykktum. Klemmur fyrir plast- og stálborða.

Hafðu samband og kynntu þér vöruúrvalið og þjónustuna!



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



Nú er sumar og því fannst Víkingnum tilvalið að leita til hins snjalla matreiðslumeistara, Hilmars B. Jónssonar, sem að undanförunu hefur leitt okkur í allan sannleik um fiskisöllumál Íslendinga vestan hafs. Og hvað er hollara en fiskur af Íslandsmiðum? Og hvað gómsætara en Íslandsfiskur að hætti meistara Hilmars? Gefum Hilmar B. Jónssyni orðið.

Námskeið í einföldum fiskréttum

Nota má flestar ef ekki allar fisktegundir sem seldar eru í venjulegum fiskbúðum. En athugið, fiskurinn verður að vera flakadur, roðflettur og beinhreinsaður.

Matreiðsluaðferð

1. Fiskurinn er skorinn í hæfilega bita.
2. Bleytið fiskinn í sítrónusafa.
3. Setjið álpappír í botninn á eldfastri skál eða ofnskúffu.
4. Stráið fint söxuðum lauk á álpappírinn.
5. Raðið fiskbitunum ofan á laukinn, frekar þétt.
6. Brettið kantinn á álpappírnum upp svo safinn af fiskinum renni ekki af honum.
7. Setjið í miðjan 180C heitan ofn í 8 til 12 mínútur, fer eftir þykkt fiskisins.
8. Hellið, eða sigtið, safanum af fiskinum í sósuna og hrærið saman.
9. Frosnir fiskbitar eru matreiddir á sama hátt nema það þarf að bæta við 10 mínútum sem þýðir 18 til 22 mínútur í blástursofni en 22 til 27 mínútur í venjulegum heimilisofni.

Einnig má skera fiskinn í þunnar lengjur, rúlla honum upp og matreiða á sama hátt og lýst er að ofan. Einnig er hægt að vefja fiskinum um tvo fingur og fylla holuna eftir suðu.

Sósur

Allar uppskriftir miðast við að fjórir sitji að snæðingi.

Blaðlaukssósa

20 cm. langur partur af hvíta endanum af blaðlauk
Kljúfið hann langsum og skolið í vatni, skerið í ½ cm. sneiðar.

- 3 matskeiðar smjör
- ½ bolli rjómi
- ½ bolli kjúklingasoð
- 1 matskeið maismjöl

Bræðið smjórið í pott eða á pönnu. Bætið blaðlauknum út í, lækkið hitann lítið eitt og látið krauma í 3 til 4 mínútur, hrærið stöðugt í. Laukurinn á alls ekki að brúnast. Bætið vökvann út í og látið sjóða í 2 til 3 mín. Hrærið kartöflumjölið út í 2 matskeiðum af vatni eða kjúklingasoði og þykkið sósuna. Bragðið til ef þarf og berið fram með fiskinum.

Berið fram með soðnu grænmeti og grófu brauði.

Gráðostasósa

- 2-3 matskeiðar smjör eða olía
- ½ meðalstór saxaður laukur
- 2 stílkur sellerí skorið í ½ sm. þykkar sneiðar
- ½ bolli rjómi
- ½ bolli kjúklingasoð
- Gráðostur eftir smekk
- 2 matskeiðar maismjöl

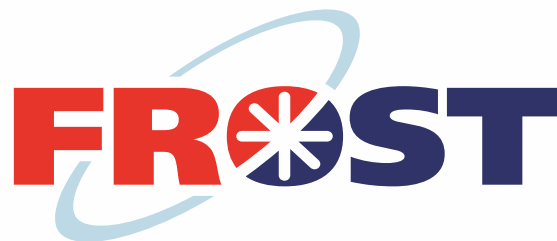
Hitið smjórið í potti eða á pönnu. Bætið lauknum út í. Kraumi í 1 til 2 mínútur. Bætið selleríinu úti og látið krauma í aðrar 2 til 3 mínútur. Setjið vökvann út í og látið sjóða í 2 til 3 mínútur. Myljið gráðostinn út í eftir smekk. Smakkið til. Leysið maismjölið upp í vatni eða kjúklingasoði og þykkið sósuna.

Berið fram með soðnu grænmeti og grófu brauði.

Sinnepssósa

- 2 til 3 matskeiðar smjör eða olía
- ½ meðalstór saxaður laukur
- 1 stílkur sellerí skorið í ½ sm. þykkar sneiðar
- ½ bolli rjómi
- ½ bolli kjúklingasoð
- 2 til 3 teskeiðar gott sinnep eftir smekk, til dæmis Dijon
- 2 ms. maismjöl

Hitið smjórið í potti eða á pönnu. Bætið lauknum út í og látið krauma í 1 til 2 mínútur. Bætið selleríinu út í. Kraumi í 2 til 3 mínútur. Setjið vökvann út í og látið sjóða í 2 til 3 mínútur. Bætið sinnepi í eftir smekk. Smakkið til. Leysið maismjölið upp



KÆLISMIÐJAN FROST EHF.

Ferskt eða frosið - alla leið!



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

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

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

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

frost@frost.is
www.frost.is

Samstarfsaðilar: PF Frost, Færeyjum

í vatni eða kjúklingasoði og þykkið sósuna.

Berið fram með soðnu grænmeti.

Rjómasveppasósa

2 til 3 matskeiðar smjör eða olía
½ meðalstór saxaður laukur
150 gröm sveppir, skornir í sneiðar
½ bolli rjómi
½ bolli kjúklingasoð
2 matskeiðar maísmjöl

Hitið smjörið eða olíuna í potti eða á pönnu. Bætið lauknum út í. Kraumi í 2 til 3 mínútur. Bætið sveppunum út í og látið krauma í 2 til 3 mínútur. Bætið vökvanum í og látið sjóða í 2 til 3 mínútur. Smakkið til. Leysið maísmjölið upp í vatni eða kjúklingasoði og þykkið sósuna.

Borið fram með soðnu grænmeti og grófu brauði.

Spergilsósa

2 til 3 matskeiðar smjör eða olía
½ meðalstór saxaður laukur
200 gr. grænn spergill ferskur, skorinn á ská í þunnar sneiðar
½ bolli rjómi
½ bolli kjúklingasoð
2 matskeiðar maísmjöl

Hitið smjörið eða olíuna í potti eða á pönnu. Bætið lauknum út í og látið krauma í 2 til 3 mínútur.

Bætið sperglinum út í og kraumið í 1 til 2 mínútur. Bætið vökvanum í og látið sjóða í 2 til 3 mínútur. Smakkið til. Leysið maísmjölið upp

í vatni eða kjúklingasoði og þykkið sósuna.

Borið fram með soðnu grænmeti.

Mynd í grunni:
Jón Páll Asgeirsson

Agúrku- og kapersmeðlæti

2 til 3 matskeiðar smjör eða olía
½ meðalstór saxaður laukur
1 agúrka, skorin langsum, kjarninn fjarlægður og skorinn í sneiðar
1 lítið glas kapers
50 gr. óbráðið smjör

Hitið smjörið eða olíuna í potti eða á pönnu. Bætið lauknum út í. Látið krauma í 2 til 3 mínútur.

Bætið agúrkunum út í og síðan kapersinum og safanum líka. Látið sjóða upp og bætið óbrædda smjörinu út í. Þegar smjörið er bráðnað er meðlætið tilbúið. Berið fram með soðnum kartöflum og spergilkáli.

Rækjusósa

2 til 3 matskeiðar smjör eða olía
½ meðalstór saxaður laukur
½ bolli rjómi
½ bolli kjúklingasoð
200 gr. rækjur
2 matskeiðar maísmjöl

Hitið smjörið eða olíuna í potti eða á pönnu. Bætið lauknum út í og kraumið í 2 til 3 mínútur.

Bætið vökvanum út í og látið suðuna koma upp. Leysið maísmjölið upp í vatni eða kjúklingasoði og þykkið sósuna. Bætið rækjunum út í, bragðið til og takið af hitanum um leið og suðan kemur upp. Rækjurnar eiga ekki að sjóða.

Berið fram með soðnum kartöflum og gulrótum.

Appelsínusmjörsósa

½ bolli appelsínuþykkni
150 grömm óbrætt smjör

Skerið smjörið í bita. Setjið appelsínuþykknið og smjörið í pott og yfir hálfan hita. Hrærið í þar til allt smjörið er bráðnað. Þá er sósan til, má ekki sjóða.

Berið fram með soðnu, blönduðu grænmeti.

Bananameðlæti

2 til 3 matskeiðar smjör
2 bollar eplasafi
2 gulir afklæddir bananar og skornir í tæplega 1 cm. sneiðar
1-2 mats maísmjöl (Maizena)

Hitið smjörið á pönnu. Athugið, smjörið má ekki brúnast. Bætið bananasneiðunum út í og rétt hitið. Bætið eplasafanum í og látið suðuna koma upp.

Leysið maísmjölið upp í eplasafa eða kjúklingasoði og þykkið sósuna.

Berið fram með soðnu spergilkáli og gulrótum.

Eplakarrysósa

3 til 4 matskeiðar smjör eða olía
½ meðalstór saxaður laukur
1 grænt epli. Flysjað, kjarnað og skorið í litla teninga
1 til 2 matskeiðar karry
½ bolli rjómi
½ bolli kjúklingasoð
2 matskeiðar maísmjöl

Hitið smjörið eða olíuna í potti eða á pönnu. Bætið lauknum út í. Látið krauma í 2 til 3 mínútur.

Bætið eplinu út í og kraumið í rúma mínútu. Bætið karryinu út í og hrærið saman við í 10 til 15 sekúndur. Bætið vökvanum út í og látið sjóða í 3 til 4 mínútur. Bragðið til.

Leysið maísmjölið upp í vatni eða kjúklingasoði og þykkið sósuna.

Berið fram með soðnum hrisgrjónum og grófu brauði.

THERMOLITE

Jón Bergsson ehf.

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

BEKINA
BOOTS BUILT TO LAST

SCANBAS 365

Veiðistýringarkerfi framtíðarinnar



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

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



SCANMAR

www.scanmar.is

Ótrúlega magnað lífshlaup

Frá blautu barnsbeini vissi Anna K. Kristjánsdóttir vélfræðingur að hún hefði fæðst í röngum líkama. Hún ólst upp í Höfðaborginni, ákvað ung að árum að berjast gegn erfiðum tilfinningum sínum og gerast sjómaður en sjómennskan var nánast herskylda í fjölskyldu hennar. Hún stóð við það, fór ung á sjóinn, settist síðar í Vélaskólann, gifti sig og eignaðist þrjú börn. Anna lék hlutverk sitt sem harður sjómaður þar til hún gat ekki meira og ákvað að berjast fyrir tilveru sinni sem kona. Vætanleg er bók um ótrúlega magnað lífshlaup Önnu á sjó og landi og hér birtast örfáir kaflar úr henni. Kaflinn Hugboð er frá því hún var litíð barn en hinir kaflarnir frá unglingsárunum, m.a. þegar hún steig sín fyrstu skref í sjómennskunni, aðeins fjórtán ára gömul. Bókin er skrifuð af Guðríði Haraldsdóttur og kemur út í lok október. Bókaútgáfan Hólar gefur út.

Hugboð

Ein mögnuð bernskuminning tengist Jóni Sigurði, elsta bróður mínum sem kallaði yfir sig reiði föður okkar ... um tíma.

Þeir ætluðu saman á sjóinn, Nonni bróðir, Bessi frændi og Ragnar á 21. Veðrið var leiðinlegt og þeir söfnuðust saman á heimili mínu þetta kvöld. Mér fannst eitthvað kaldranalegt við að horfa á eftir þeim út í leigubílinn en hugsaði ekki meira um það. Undir morgun kom Nonni bróðir óvænt heim aftur og pabbi, gamli sjómaðurinn, varð sár, skammaði Nonna fyrir að svíkjast undan þessu fína plássi en Nonni fór beint í rúmið. Margir dagar liðu og alltaf var Nonni í rúminu þegar ég kom heim úr skólanum.

Einn daginn þegar ég kom heim var Nonni kominn á fætur en mamma farin að gráta. Skipið var horfið, Bessi frændi og Ragnar á 21 komu aldrei aftur, vinur minn syrgði föður sinn en bróðir minn lifir enn, meira en hálfri öld síðar.

Einhver óhugur hafði verið í Nonna þar sem hann sat í aftursæti leigubíls þetta kvöld ásamt Péttri bróður okkar sem hafði fengið að fara með niður á togarabryggju. Ragnar nágranni var kominn um borð og beið staðfestingar skipstjórans á því að Nonni fengi síðasta lausa plássið.

Það var eins og Nonni sæi ljósa hjúp yfir skipinu og allt í einu fannst honum hann fá aðstoð við að opna bíldyrnar.

Hann heyrði ókunnuga rödd segja honum að koma sér út og síðan var hann eins og dreginn út úr bílnum. Hann sagði Péttri bróður að koma og saman hlupu þeir í burtu, alla leið upp á Arnarhól. Pétur hafði ekkert séð, hann var móður eftir hlaupin en Nonni blés varla úr nös.

Bræður mínir biðu um stund og gengu síðan rólega í átt að Arnarhvoli. Þegar Júlí var kominn út úr höfninni sá Nonni að ljósboginn var enn yfir togaranum en enn sá Pétur ekkert. Júlí fórst á Nýfundnalandsmiðum í þessari ferð og með honum þrjátíu menn. Skömmu eftir þessa óvæntu heimkomu Nonna hvarf móðir mín af heimilinu í nokkra daga eftir einn drykkjutúrinn. Jeddý á 64 kvartaði við barnaverndarnefnd og við þrjú yngstu systkinin vorum send í sveit, í Reykjahlíð í Mosfellssveit. Þetta var í apríl 1959 og ég á áttunda árinu.

Ekki grunaði mig að Reykjahlíð yrði heimili mitt næstu árin og draumur minn um að búa í steinhúsi rættist á þennan hátt.

Fermd tólf ára

Ég var tólf ára gömul þegar ég fermdist. Foreldrar mínir voru ekki reiðubúnir að halda fermingarveislu tvö ár í röð og því var ég sett í fermingarfræðslu haustið 1964 svo að ég gæti fermt með Kobba bróður. Fermingarfræðslan hjá séra Garðari Svavarssyni í Laugarneskirkju tók tvær eða þrjár vikur og svo var drifið í fermingunni 1. nóvember 1964.

Mér fannst þessi fermingarundirbúningur fíranlegur og í fermingarveislunni sem haldin var heima í Höfðaborginni um kvöldið las ég valda kafla úr Fornaldarsögum Norðurlandanna fyrir gestina. Þeir kaflar þóttu ekki sérstaklega við hæfi barna sem höfðu gengið þjóðkirkjunni á hönd þann sama dag. Mér var sama. Þetta var fyrsti kaflinn í uppreisninni gegn foreldravaldinu.

Á þessum tíma var ég komin í algjöra afneitun gagnvart sjálfri mér. Ég gerði mér fulla grein fyrir því að dagdraumar mínir gætu ekki ræst og var farin að vinna gegn þeim bæði leynt og ljóst. Einn þáttur í því var að tilkynna öllum



Anna K. Kristjánsdóttir og Pétur Þorbjörnsson. Pétur var skipstjóri á Jóni Þorlákssyni þegar Anna byrjaði til sjós.

Traust geymsla

- og öruggur flutningur alla leið!



Frystigámar til sölu eða leigu



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

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

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

www.stolpigamar.is

Hafðu
samband
568 0100



Stólpi Gámar

Klettagörðum 5 | 104 Reykjavík | Sími 568 0100

að ég ætlaði að vera sjómaður þegar ég yrði stór.

Nokkru fyrir ferminguna hafði rotta gert sig heimakomna á heimilinu. Meindýraeyðir kom og setti upp gildrubúr sem náði rottunni lifandi og skömmu seinna lokaðist rottan inni í búrinu.

Bói, eða Þorbjörn Steinar Þorbjórns-son, yngsti bróðir mömmu, kom í heim-sókn þann sama dag og ég man að hann fór að vorkenna rottunni, ég dáðist að honum fyrir það.

Nokkrum árum áður hafði Bói gengið í gegnum hjónaskilnað og tekið það svo nærri sér að hann lagðist í drykkju. Hann hafði verið á sjónum sem háseti á Aski RE-33 sem hafði lent í árekstri og var nú í slipp. Hann mætti ekki í ferm-inguna mína því hann hafði gert eitthvað af sér í ölaði og var miður sín yfir því.

Premur dögum eftir ferminguna kom Bói í heimsókn og þegar ég kom úr skól-anum sat hann inni í stofu og las Vik-una, eða þóttist lesa því blaðið sneri á hvolf. Um nóttina svipti hann sig lifi í húsaгарði við Mýrargötu ofan við Slipp-inn. Þar fór góð sál fyrir lítið.

Faðir Bóa og móðurafi minn tók and-lát yngsta sonarins mjög nærri sér og lést sjálfur hálfu ári síðar um borð í Hekl-unni þar sem hann var vélstjóri. Bói var togarasjómaður eins og Bessi bróðir hans sem hafði farist með togaranum Júlí nokkrum árum áður. Pétur, elsti bróðir-inn, var síðar skipstjóri á Péttri Halldórs-syni RE-207 og lenti í hrakningum í jómfrúarferð sinni í Nýfundnaland-s-veðrinu mikla árið 1959.

Ég fékk fyrsta launaða starfið mitt í Reykjavík nokkru áður en ég fermdist, sem sendill hjá Ræsi hf. með skólanum. Áður hafði ég starfað á sumrin í gróður-húsunum í Reykjahlíð.

Það var gott að vinna hjá Ræsi en um leið var þetta mikið ábyrgðarstarf sem tólf ára börnum yrði ekki boðið upp á í dag. Við fluttum iðulega miklar fjárhæðir á milli fyrirtækis og banka. Það var ekki verra að ég átti þarna hauk í horni. Axel L. Sveins var skrifstofumaður hjá Ræsi á þessum tíma en honum hafði ég kynnst er hann byggði sér sumarbústað í Mos-fellsdalnum einhverjum árum áður. Ég vann þarna hálfan daginn um veturinn og veturinn á eftir, en allan daginn sum-arið 1965.



Jón Már Jónsson frá Akranesi og Eiður Eiðsson taka í spil.

Fjórtán ára hálfdrættingur

Þegar leið fram á vorið 1966 og sá fyrir endann á skyldunáminu ákvað ég að fara á sjó ef ég fengi pláss. Ég leitaði með góðum árangri til Péturs föður-bróður míns sem nú var skipstjóri á gömlum díseltogara, Jóni Þorlákssyni RE-204.

Innst inni langaði mig ekkert á sjó, var frekar hrædd við sjómennskuna, enda sagði fjölskyldureynslan að starfið væri hættulegt og slys tíð, reyndar svo tíð miðað við slysatölurnar er ég hóf sjó-mennsku árið 1966 að ég gat reiknað með því að slasast alvarlega að meðaltali á tíu ára fresti. Einnig voru aðeins helm-ingslíkur á því að lifa af 50 ára sjó-mennsku. Sem betur fer hefur mikið ver-ið gert í öryggismálum frá þeim tíma og öll líkindi hagstæðari en voru sumarið sem ég fór um borð í togara, einungis 14 ára gömul.

Kvöldið áður en ég fór á sjóinn tók pabbi mig á eintal, ekki til að reyna að fá mig ofan af þeirri ákvörðun að vilja fara á sjó, heldur gaf hann mér góð ráð fyrir fyrstu sjóferðina. Hann útskýrði fyrir mér hvernig best væri að mýkja áhrifin þegar sjóveikin gerði vart við sig og sagði mér að trúa ekki öllu sem logið yrði að mér í þessari fyrstu ferð. Ég verð honum þakk-lát í hjarta alla tíð fyrir góð heilræði þetta kvöld.

Ég þurfti reyndar ekki að hafa áhyggj-ur af hrekkjunum því þegar ég kom um borð hitti ég fyrir Jón Má Jónsson, syst-urson Sigríðar forstöðukonu í Reykja-

hlíð. Við vorum vart komin út fyrir hafn-arkjafntinn í Reykjavík þegar hann fór að leiðbeina mér. „Þetta er spanni,“ sagði hann um leið og hann rak risastóran spanna upp að andlitinu á mér, „mundu að þegar strákarnir segja þér að fara með spanna upp í brú og trekkja upp tog-klukkuna, eru þeir að stríða þér.“

Jón Már sagði mér síðan eitt og annað sem gott væri að varast og frá hinum ýmsu hrekkjabrögðum. Ég verð honum ævinlega þakklát fyrir leiðbeiningarnar sem hann gaf mér á leið út Faxaflóann á leið á miðin úti í Jökuldjúpi.

Ha, póstbátur?

Fyrsti túrinn gekk vel. Það var gott veð-ur allan tímann og sjóveikin gerði ekki vart við sig. En mikið skelfing fannst mér túrinn langur og erfitt að aðlaga sig vöktunum, sex tímum á dekki og sex tímum í koju. Þessar tvær vikur voru sem heil eilífið. Fleiri unglingar voru um borð, skólastrákar eins og Jón Már sem þó var þremur árum eldri en ég, synir Péturs skipstjóra, Eyjólfur sem hafði lok-ið fyrsta bekk í Stýrimannaskólanum og var 2. stýrimaður og Pétur sem var hálfd-rættingur eins og ég. Þá voru tveir útlendingar um borð, Englendingur og Skoti, báðir listmálarar sem dunduðu sér á frívöktunum við að gera skissur að málverkum.

Aðbúnaðurinn var ekki upp á sitt besta. Ég svaf í forlúkar uppi, en þar voru kojur fyrir sex manns þótt ekki væru allar notaðar, og tvö salerni voru

Ker Umbúðamiðlunar eru eingöngu ætluð undir matvæli.

 **Umbúðamiðlun ehf.**
Sími: 5556677





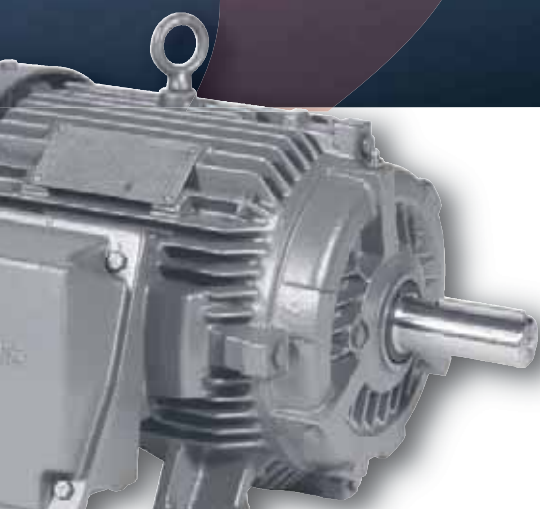
BRAMMER



Allt fyrir sjávarútveginn

frá stærstu framleiðendum í heimi

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



Athugaðu hvað við getum
gert fyrir þitt fyrirtæki

BRAMMER



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

Pantanir og fyrirspurnir berist til reykjavik@brammer.biz
Sjómánnablaðið VÍKINGUR 37



Allt óklárt. Karlarnir standa undir bobbingunum alls óvarðir, nema hvað Gunnar bátsmaður Þorbjörnsson er með leðurhúfu á höfði sem hefði litið haft að segja ef maðurinn á gilsinum hefði misst takið á gilsinum.

fram í fyrir um tuttugu háseta. Það voru gerðar nokkrar tilraunir til að láta mig hlaupa eftir kjölsvínunum og togklukkum, en þökk sé Jóni Má tókst mér að komast hjá hrekkjunum. Svo kom sunnudagur á sjó og hásetarnir héldu áfram tilraunum sínum til hrekkjabragða: „Nú kemur póstbáturinn í dag,“ sögðu þeir og ég hló að þeim. Svo leið túrin og það kom annar sunnudagur og við vorum við það að fylla skipið, nærri 300 tonn af blönduðum afla, og enn héldu sumir áfram að tala um póstbátinn. Enn hló ég að þeim og fór í koju eftir morgunvaktina uppfull

tilhlökkunar að fara í land morguninn eftir.

Þegar ég vaknaði um kvöldmatarleytið og fór aftur í borðsal brá mér heldur betur. Menn voru að lesa ný dagblöð í borðsalnum og innan um mennina sem lásu ný blöðin, sat maður sem ég hafði aldrei séð áður.

Getur verið að póstbáturinn sé til? hugsaði ég en fékk svo skýringuna á póstsendingunni. Surprise GK-4 frá Hafnarfirði var nýkominn á miðin og maðurinn sem ég sá hafði veikt þar um borð á útleiðinni og þurfti að komast í

land og undir læknishendur. Um leið og hann kom yfir til okkar sem áttum að vera í höfn morguninn eftir, kom bunkinn af nýjstu dagblöðunum.

Er þetta bræla?

Allt þetta sumar gekk ljómandi vel. Í þriðja túr losnaði ég undan þeirri hræðilegu áþján að kallast hálfdrættingur og fékk fullan hásetahlut. Íðulega sönglaði í höfðinu á mér gamalt sjóaralag með textanum: Það gefur á bátinn við Grænland, og vinsælasta lagið í Óskalagaþætti sjómanna var Monday Monday með Mamas and Papas. Alltaf þegar ég heyri það rifjast þetta sumar upp fyrir mér.

Ég vildi fá skýringu á því sem kallast bræla á sjómannaáli og í hvert sinn sem einhver skvetta kom inn fyrir lunnunguna spurði ég einhvern þeirra reyndari um borð hvort nú væri komin bræla. „Nei, nei, þetta er bara kaldaskítur,“ var svarið og við það sat. Svo hvessti og við lentum í erfiðleikum við að ná inn trollinu vegna veðurs þar sem ég var aðstoðarmaður á afturhlera og enn spurði ég hvort nú væri komin bræla. „Nei, nei, þetta er bara kaldaskratti,“ var svarið og síðan var slóað vegna veðurs.

Enn hef ég ekki fengið fullnægjandi skýringu á orðinu bræla þrátt fyrir mörg ár til sjós og allskyns áföll. En rúmlega hálfri öld eftir mína fyrstu reynslu á sjó get ég stolt sagt frá því að þótt ýmislegt hafi gengið á hjá mér á sjómennskuferli mínum, hefur ekkert skip farist, strandað eða brunnið undan mér eða mínum á meðan ég var um borð.

Jón Þorláksson RE-204 fórst átta árum eftir að ég steig þar mín fyrstu skref í sjómennskunni og einn maður fórst með skipinu.

HEILDARLAUSN í siglingatækjum

SAILOR®
COBHAM



FREMSTIR Í FJARSKIPTUM

SAILOR®
COBHAM
SERVICE PARTNER

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

JRC

gæðatæki
- ekki sætta þig við annað!

JLN-652 DOPPLER STRAUMMÆLIR



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

SeapiX

*Fáðu rétta
heildarmynd
- af botni og
fiskitorfum!*



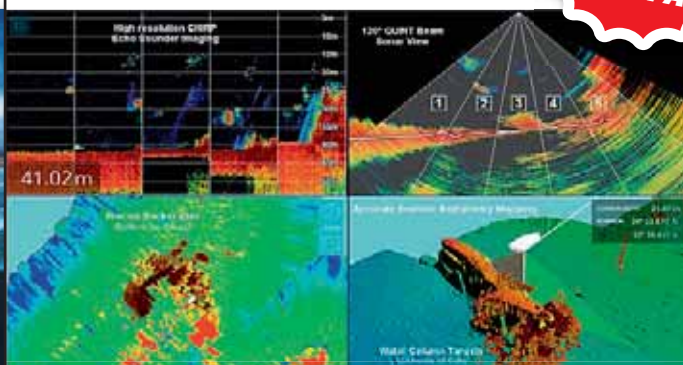
**NÝ
ÚTGÁFA!**

SEAPIX ÞRÍVÍDDARSÓNAR

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

wassp®
MULTIBEAM

**NÝ
ÚTGÁFA!**



WASSP FJÖLGEISLA DÝPTARMÆLIR

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

*Fáðu rétta
heildarmynd
- af botni og
fiskitorfum!*

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

SÓNAR
Sjómannaþlaðið Vikingur – 39



LJÓSMYNDAKEPPNI SJÓMANNA 2017



Sjómannablaðið Víkingur blæs enn á ný til ljósmynda-keppni meðal sjómanna. Mjög góð þátttaka hefur verið allt frá byrjun keppninnar sem sýnir þann mikla áhuga sem sjómenn hafa á ljósmyndun.

Allir sjómenn geta tekið þátt í keppninni sem og þeir sjómenn sem komnir eru á eftirlaun. Við höfum ekki haft flóknar reglur í keppninni en ekki má breyta myndum á þann hátt að skeyta saman tveimur eða fleiri myndum. Litaleiðréttingar, kroppun og réttingar eru leyfðar. En hver er eigandi myndar? Það þarf ekki að vera sá sem er eigandi myndavélarinnar heldur er það sá sem þrýsti niður afsmellaranum á myndavélinni þegar myndin var fenguð.

Viðfangsefnið má vera hvað sem er og er ekki bundið við að myndirnar hafi verið teknar úti á sjó. Þær þurfa ekki að hafa verið teknar á síðasta ári heldur er hægt að fara í ljósmynda-safnið sitt. Myndin má ekki áður hafa tekið þátt í þessari keppni. Hver ljósmyndari má senda inn allt að 15 ljósmyndum.

Fjögurra manna dómnefnd mun velja þrjár vinningsmyndir

sem hljóta verðlaun blaðsins. Þá verða tólf aðrar myndir valdar af dómnefndinni sem fara áfram með vinningsmyndunum í Norðurlandakeppni sjómanna í ljósmyndun sem fram fer í Noregi í byrjun næsta árs.

Skilafrestur á myndum í keppnina er 1. desember n.k. og skulu þær sendar á netfangið iceship@heimsnet.is.

Undanfarin ár hafa einungis borist stafrænar ljósmyndir en allar myndir eru gjaldgengar. Stafrænar myndir þarf að senda inn í mestu upplausn sem möguleg er. Ef senda á inn myndir á öðru formi skulu þær sendar til:

Farmanna- og fiskimannasamband Íslands

V/Sjómannablaðsins Víkings

Ljósmynda-keppni 2017

Grensásvegi 13

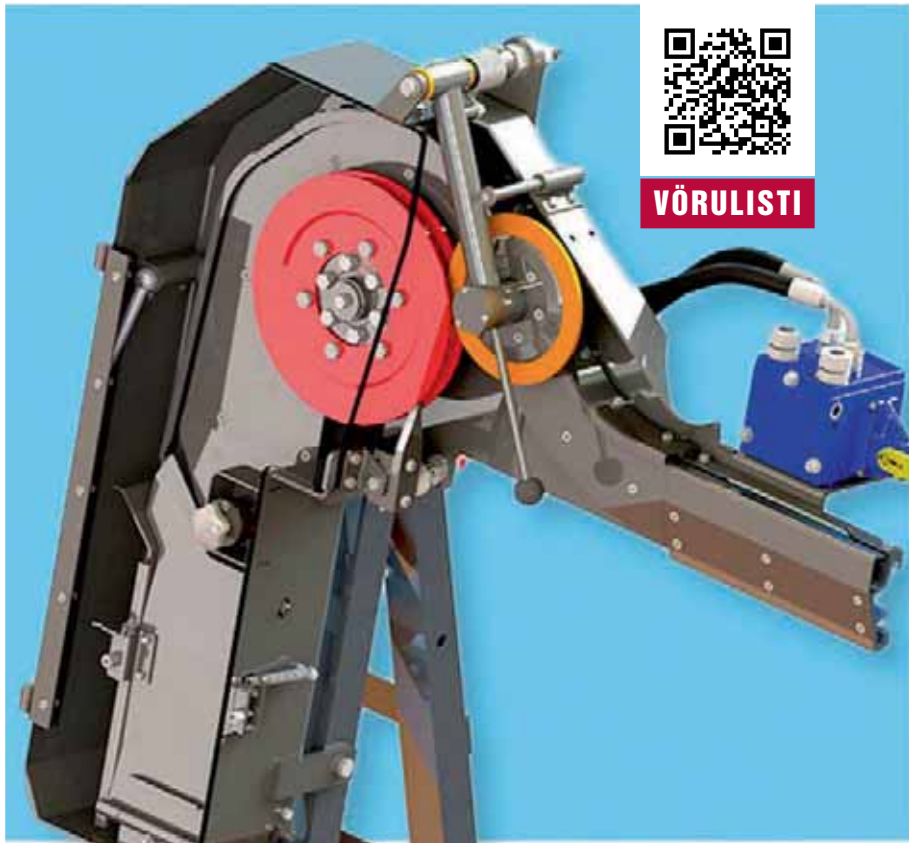
105 Reykjavík



Mynd: Sigurjón Veigar Þórðarson



VÖRULISTI



Mustad Autoline

Tæknilausnir fyrir línuveiðar

Línuveiðar eru umhverfisvæn veiðiaðferð sem jafnframt varðveitir gæði fisksins.
Ítarlegri upplýsingar um allar vörur er að finna í vörulistanum okkar á www.isfell.is

*Hafðu samband og kynntu þér vöruúrvalið
og þjónustuna!*

Mustad
AUTOLINE



ÍSFELL

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

„Riddarinn“ sóttur til Englands fyrir 70 árum

Um mánaðamótin ágúst – september 1947 voru staddir í Hull, í Englandi, 12 sjómenn þeirra erinda að sækja fyrsta hafnfirsku nýsköpunartogarann. Skipið, b.v. Bjarni riddari GK 1, hafði verið sjósettur þann 26. október 1946 hjá Cochrane & sons Ltd, í Selby, en fullnaðar frágangur á skipinu fór fram í Hull. Þaðan var hinum nýja togara reynslusigt á Humberfljóti þann 19 ágúst 1947.

Hafnfirsku sjómennirnir sem áður höfðu verið á b.v. Óla Garða GK 190 undir stjórn Baldvins Halldórssonar skipstjóra og sem nú biðu afhendingar hins nýja skips, nutu dvalarinnar í Englandi. Ensk sveitasæla heillaði aðkomumennina sem einn daginn leigðu sér „privat“ rútubíl með einkabílstjóra í dagsferð um nær liggjandi héruð.



Áhöfnin sem sótti Bjarna riddara í enskri sveitasælu. Baldvin Halldórsson skipstjóri er klæddur jakkafötum fyrir miðri mynd.

Mynd: Baldvin Halldórsson



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

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



Raunfærnimat 2017

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



Áttu þú erindi í raunfærnimat

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

Einstakt tækifæri, kynntu þér málið.

Nánari upplýsingar og skráning:

Jónína Magnúsdóttir, náms- og starfsráðgjafi, sími 412 5958

Nanna Bára Maríasdóttir, verkefnastjóra atvinnulífs, sími 412 5981

Langar þig í nám?

— Þá eru Menntastoðir fyrir þig



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

Sindri Heiðarsson, sjómaður

Sindri er að útskrifast frá Menntastoðum í júní 2017

og hefur aldrei þurft að taka sér frítúr til þess að stunda námið.

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



Miðstöð símenntunar
á Suðurnesjum

Utan úr heimi

Draumurinn að rætast

Renata Rojas hefur allt frá því hún var ung stúlka haft áhuga á að sjá flakið af Titanic þrátt fyrir að aðeins séu 30 ár liðin síðan flakið fannst. Renata, sem er 49 ára bankastarfsmaður, mun væntanlega upplifa draum sinn á næsta ári en hún hefur þegar greitt 11 milljónir fyrir ferðina.

„Ég á ekki íbúð, ekki bíl eða farið á Everest en allur sparnaður minn hefur snúist um að geta látið þennan draum minn rætast“ sagði Renata en hún reyndi fyrst við slíka ferð árið 2012 en hætta varð við þá ferð. Í byrjun maí á næsta ári mun fyrirtækið OceanGate Expeditions hefja ferðir niður að flakinu fyrir áhugasama eins og Renötu. Þetta fyrirtæki er það eina í heiminum sem er einkarekið og á rannsóknarkafbát sem á möguleika á að kafa niður að flaki Titanic. Fjórir aðrir rannsóknarkafbátar í heiminum sem eiga möguleika á þessu eru allir í eigu stjórnvalds. Skortur á kafbátum í einkaeigu ásamt kostnaði hefur valdið því að ekki hefur verið kafað niður að flakinu til rannsókna í 12 ár. Talið er að innan við 200 manns í heiminum hafi litið flakið augum. Rúmlega 50 manns munu þó á næsta ári fara niður að flakinu í einum af sex skipulögðum átta daga köfunarferðum.

Renata sá myndina A Night to Remember sem barn og kveikti myndin áhuga hennar. Faðir hennar kenndi henni köfun þegar hún var 12 ára og hefur hún notað allan sinn frítíma að kanna flök skipa undan New York og New Jersey. Klárt er að fleiri lifandi hafa flogið út í geyminn heldur en hafa séð Titanic þannig að þetta verður ferðalag sem verður hvírrar krónu virði.

Hvaladauði

Aldrei hafa fleiri hvalir drepist í St. Lawrence flóa af völdum skipa og í ár. Að minnsta kosti 10 hvalir hafa drepist á síðustu tveimur mánuðum sem hefur gert þetta hvalskæðasta ári frá því rannsóknir hófust á þessu svæði árið 1980 að sögn vísindamanna. Nýlega gaf ráðuneyti flutninga og fiskveiða út tímabundan tilskipun til skipa 20 metrar eða lengri um að hægja ferð niður í 10 sml hámarks- hraða í vestari hluta flóans. Skip sem ekki fara að þessum nýju reglum gætu átt von á að verða sektuð um rúmar 2 milljónir.

Enn einn risinn að fæðast

Alltaf stækka skipin og get ég með sanni sagt að þessi lýsing hefur oft verið notuð hér á þessum síðum. Nú stefnir enn eina ferðina í met en skipafélagið CMA CGM er sagt vera komið með í pípunar að gera samning við skipasmíðastöð um smíði á allt að níu skipum sem geta borið allt að 22,000 gámaeininga (TEU). Verði af þessum samningi eru hér stærstu gámaskip sem nokkru sinni hafa verið smíðuð. Núverandi heimsmeistari er OOCL Hong Kong sem er 21,413 TEU skip og því rétt tæplega 500 gámaeininga minni en áætlanir CMA CGM eru. Sagt er að Suður-Kóreanska skipasmíðastöðin Hyundai Heavy Industries keppti við kínverskar skipasmíðastöðvar um smíði skipanna. Sagt er að samningar verði gerðir um sex skip með möguleika á þremur til viðbótar. Árið 2015 fékk CMA CGM afhent sex skip sem eru 18,000 TEU og eru það stærstu skip útgerðarinnar.

Risarnir í gámaflutningunum

Það er ekki úr vegi að skoða, í framhaldi af áformum CMA CGM um smíði á risaskipum, hver séu stærstu gámaskipin sem sigla um heimshöfin. Tíu stærstu gámaskipin, þegar þetta er skrifað, eru:

1. OOCL Hong Kong

Er í eigu kínversku útgerðarinnar Orient Overseas Container Line og er sem stendur eina gámaskipið sem hefur farið

yfir 21,000 TEU markið en skipið ber það og 413 gáma til viðbótar. Skipið skortir aðeins 13 sentimetra upp á að ná 400 metrum í lengd.

2. Madrid Maersk

Maersk Line er aldrei langt undan þegar kemur að stærstu skipum heims en fyrir komu OOCL Hong Kong hélt Madrid Maersk titlinum sem stærsta gámaskip heims. Alls getur skipið flutt 20,568 TEU en það vantar meter upp á 400 metra í lengd en breiddin er 58,8 metrar.

3. MOL Triumph

Skipið er í eigu japönsku útgerðarinnar Mitsui O.S.K. Lines en þessu skipi tókst að halda titlinum sem stærsta gámaskip veraldar í nokkrar vikur. Þetta 400 metra langa skip getur flutt 20,170 TEU en það var fyrsta skipið af sex systurskipum smíðuð hjá Samsung Heavy Industries í Suður-Kóreu.

4. MSC Diana

Þetta skip mælist 399,999 metrar á lengd og er í eigu Mediterranean Shipping Company. MSC Diana er af svokölluðum Pegasus gerð gámaskipa en flutningsgetan eru 19,462 TEU.

5. MSC Ingy

MSC Ingy er einnig af Pegasus gerð og í eigu Mediterranean Shipping Company en er þó heldur styttra ef svo má að orði komast þar sem það mælist 399,990 metrar og hefur sömu flutningsgetu og MSC Diana.

Í næstu sætum skipa allt skip frá MSC



Núverandi stærsta gámaskip heims OOCL Hong Kong (Ljósmynd: Patalavaca).

skipafélaginu þar sem fjögur þeirra eru einnig af Pegusus gerð en þau eru MSC Eloane, MSC Mirjam, MSC Rifaya og MSC Leanne. Tíunda stærsta gámaskipið er svo MSC Jade en það skip getur flutt 19224 TEU.

Einkavæðing heldur áfram

Í byrjun ágúst hófu rússnesk stjórnvöld viðræður við fjárfesta í Asíu um einkavæðingu á ríkisskipafélaginu Sovcomflot. Skipafélagið samanstendur af 149 skipum upp á 13,123,594 tonn og er það jafnframt það stærsta þar í landi.

Nýtt bann

Það hefur ekki farið framhjá mörgum vaxandi vinsældir væpunnar eða rafsigarettunnar hér á landi en mikil umræða hefur verið um ágæti hennar. Í bandaríska sjóhernum segja menn einfaldlega að menn geti kallað þær hvað sem er bara ekki koma með þær um borð í nokkurt herskip, kaþbát eða flugvél bandaríska flotans. Þetta var tilkynnt að hverskonar rafrænar sigarettur væru bannaðar með öllu og væri það óháð starfi eða stöðu innan flotans. Ástæða bannsins er sprengjuhætta sem stafar frá rafhlöðum í rettunum. Þetta bann nærði einnig til borgaralegra sjómanna, starfsmanna og gesta. Reglurnar voru settar í kjölfar fjölda slysa þar sem rafhlöðurnar höfðu ofhitnað og hefur fjöldi sjóliða orðið fyrir alvarlegum slysum af þeim sökum, að ótöldum fyrsta og annarsstigs bruna í andliti. Sjóliðar sem vinna í landi mega þó áfram nota rafsigarettur en þá á sérstökum reykingarsvæðum.

Stöðvuðu för

Í apríl síðastliðnum þurfti stjórnstöð danska sjóhersins, í samvinnu við lögreglu, að stöðva kaupskip á leið í gegnum Eyrarsund. Ástæðan var sú að megin þorri áhafnarinnar að skipstjóra meðtöldum voru drukkknir. Eftir að skipið hafði verið í talstöðvarsambandi við land mátti greina að þeir skipverjar sem rætt var við voru undir áhrifum, vægt til orða tekið, enda dröfuðu þeir illilega í samtölunum. Lögreglan var fengin til að fara um borð í skipið og kallaði hún þegar í stað á aðstoð lækni til að taka blóðprufur af skipverjunum. Skipið, Wilson Bergen, fékk að halda för áfram sólarhring síðar eftir að lækinnir höfði gengið úr skugga um að allir skipverjar skipsins væru orðnir edrú.

Reiði í Álaborg

Mikill titringur er nú hjá hafnaryfirvöldum í Álaborgarhöfn eftir að Royal Arctic

Line (RAL) tilkynnti að þeir ætluðu að færa starfsemi sína yfir til Árósa árið 2019 en útgerðin hefur hafið samstarf með Eimskip. Það er einmitt þegar nýju skipin fara að verða tilbúin sem verið er að byggja fyrir þessar tvær útgerðir. Samningur RAL er um að útgerðin hafi starfsemi sýna í Álaborg alla vega til ársins 2022 og hafa hafnaryfirvöld sagt að þessi breyting eigi eftir að kosta útgerðina ekki undir 200 milljónum Dkr. Samningur útgerðarinnar og hafnaryfirvalda var gerður árið 2010 og fól í sér verulegar fjárfestingar fyrir Álaborgarhöfn sem reisti vöruhús auk þess að stækka gámahöfnina. Fjárfesting sem kostaði hundruð milljóna og nú sjá þeir fram á að endurgjaldstímabilið verði stytta um 3-4 ár. Því má búast við vaxandi hörku í málinu nema ef vera skyldi að samningar takist um aðra lausn.

Skipað til hafnar

Það er víða sem vandræði hafa skapast sökum ölvunar um borð í skipum. Flutningaskipið SALIX var nýlega skipað að halda til hafnar í Bozcaada á Marmarahafi undir stjórn yfirstýrimanns skipsins og biða þar. Ástæðan var sú að skip-

Átök milli skipverja

Hnífaárás átti sér stað um borð í skipinu Leah sem statta var í Atlantshafinu norður af Skotlandi í byrjun maí. Deilur komu upp á milli tveggja skipverja sem enduðu með því að 32 ára Rússi var stunginn tvisvar sinnum. Var hann sóttur af þyrllu sem fór með hann á sjúkrahús í Storn-oway. Leah var á leið frá Rotterdam til Straumsvíkur og tóku hollenskir lögreglumenn á móti skipinu en þeir fóru með rannsókn málsins. Leah hefur verið í áætlunarsiglingum til Straumsvíkur frá Rotterdam til nokkurra ára en skipið siglir undir hollenskum fána.

Kyrrsetning

Yfirvöld í Sómalíu kyrrsettu nýlega gámaskipið MSC Alice eftir að skipið hafði dregið akkeri á legu fyrir utan höfnina í Mogadishu. Það er ekki svo að skip megi ekki draga akkeri heldur eru grunsemdir um að akkeri skipsins hafi slitnið mjög mikilvægan streng sem lá neðansjárvar. Þann 24. júní sl. rofnaði allt internet samband við landið og beindust augu yfirvalda strax að gámaskipinu. Sérfræðingar útgerðarinnar fóru þegar á staðinn til að skoða, ásamt sérfræðingum



MSC Alice er talið hafa svipt Sómalíu netsambandi í heila viku.

stjóri skipsins var í sambandi við vaktstöð siglinga þar í landi og hellti úr skálum reiði sinnar um Erdogan forseta landsins en það sættu vaktmennirnir sig ekki við. Höfðu þeir þegar samband við strandgæsluna sem fyrirskipaði að siglt skyldi til hafnar. Skipt var um skipstjóra á skipinu þegar til hafnar kom en skipstjórinn var tyrkneskur. Skipið var á leið frá Berdyansk í Úkraníu á leið til Mersin í Tyrklandi og var að fara í gegnum Dardanellasundið þegar skipstjórinn lét Erdogan heyra það.

landsins, hvort mögulegt væri að skipið hefði valdið þessum skemmdum. Áætlað er að tjónið geti numið um 10 milljónum dollara á dag í töpuðum viðskiptum meðan landið er netlaust en búist var við að viðgerð myndi ljúka á vikutíma.

Lokadagar Costa Concordia

Niðurrif og endurvinnsla á óheillafleytni Costa Concordia er loksins lokið á Ítalíu sem setur endapunktinn á það sem talið er stærsta björgunarstarf siglingasögunnar. Þeir aðilar sem önnuðust niðurrif skipsins tilkynntu um miðjan



Skipstjóri Costa Concordia, Francesco Schettino, var dæmdur í 16 ára fangelsi fyrir strandið.

júlí að starfi þeirra í Genúa væri lokið nákvæmlega þremur árum eftir að flak skipsins kom þangað en það var í júlí 2014. Ship Recycling Consortium sem sá um niðurrifið sögðu að 53 þúsund tonn af efni væri endurunnið á Ítalíu og meira en 350 manns unnu allan sólarhringinn við að rífa skipið í öruggu og umhverfisvænu umhverfi. Samanlagt nam vinnuframlagið yfir einni milljón manntíma. Skipstjóri Costa Concordia, Francesco Schettino, var dæmdur í 16 ára fangelsi fyrir strandið og hóf hann afplánun í maí s.l.

Týndist

Nýlega hvarf sjóliði á bandaríska herskipinu USS Shiloh sem statt var í

Filippseyjahafi. Það var 8. júní sem skipverjans var saknað og hófst þegar umfangsmikil leit að sjóliðanum. Í þeirri leit tóku þátt auk skipsins, japanska strandgæslan og japanski sjóherinn. Leitinni var aflýst þremur dögum síðar en þá var búið að leita á um 5.500 fersjómílna svæði. Sjóliðinn Peter Mims var í kjölfarið talinn af en það kom skipsfélögum hans í opna skjöldu þegar þeir fundu hann á lífi um borð í herskipinu fjórum dögum síðar. Peter, sem er sérfræðingur í gastúrbínukerfum, var fluttur yfir í flugmóðurskipið USS Ronald Regan þar sem hann gekkst undir lækniðsköðun og hlaut viðunandi umönnun. Hvarf hans er nú til rannsóknar en ekkert hefur verið gefið út hvað gerðist. Varaaðmírállinn

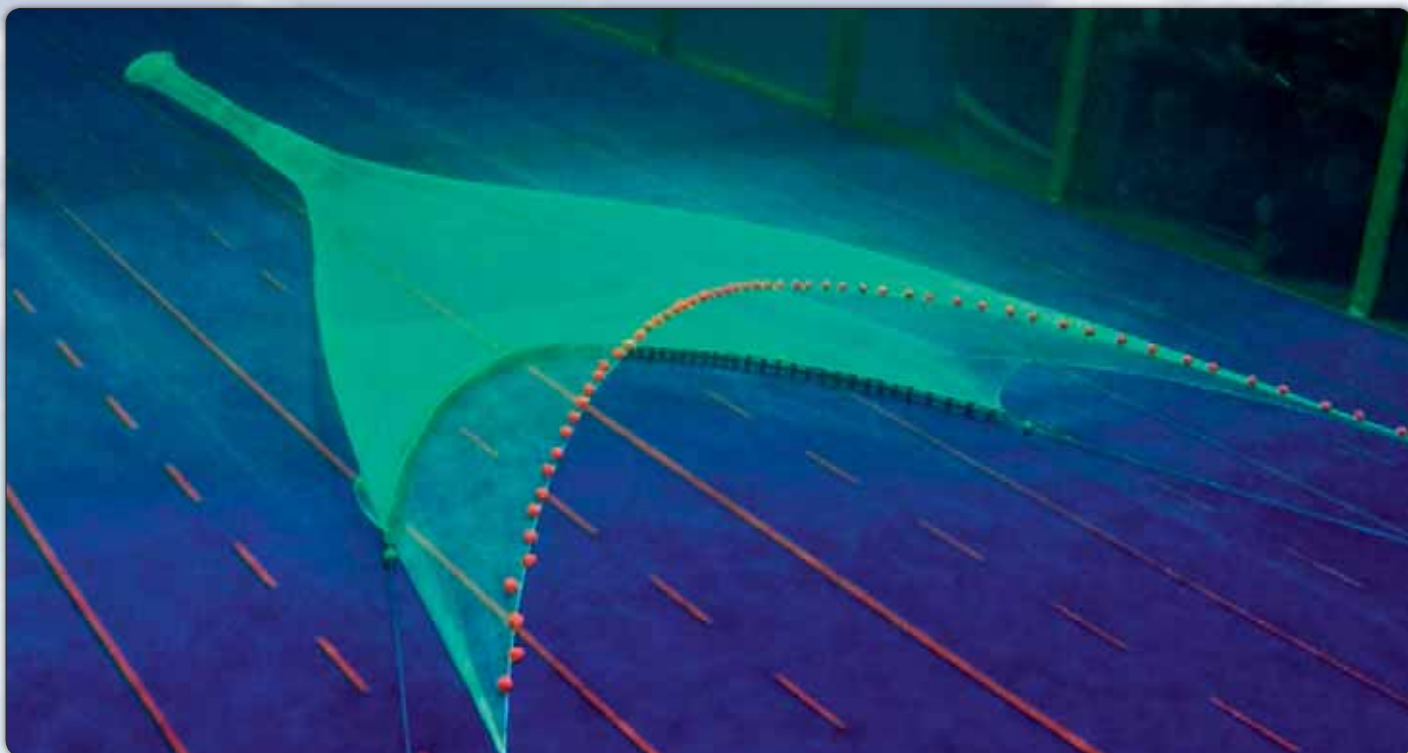
Charles Williams gaf út yfirlýsingu þar sem hann þakkaði öllum leitaradílum fyrir aðstoðina og einnig að hann væri þakklátur fyrir að ættingjar Peters þyrfu ekki að verða aðilar að Gullstjörnu fjölskyldum (Gold Star Families) þeirra sem fórnað hafa svo miklu fyrir landið.

Stærst sinnar tegundar

Heimsins stærsta og fullkomnasta demantavinnsluskip heims er loks tilbúið að hefja leit að demöntum á hafsbótnei undan ströndum Namibíu. Skipinu var gefið nafnið SS Nujoma í höfninni í Walvis Bay en eigandi þess er Debmarine Namibía sem er sameignarfélag að jöfnu milli De Beers og Namibiustjórnar.

Debmarine Namibía var sett á laggirnir 2002 og er eina fyrirtækið í heiminum sem stundar demantanámugróft á hafsbótnei. Á árinu 2016 framleiddi fyrirtækið 1,2 milljónir karata en námagröfturinn fer fram á 120 til 140 metra dýpi. SS Nujoma er nefnt í höfuðið á fyrsta forseta landsins Samuel „Shafiishuna“ Nujoma, sem var forseti landsins frá 1990 til 2005, og er skipið eitt sex skipa sem útgerðin á en er jafnfram fyrsta skipið sérstaklega búið til leitar. Skipið getur unnið á tvöföldum hraða miðað við hin skipin en það er 12,000 tonn að stærð og 113 metrar á lengd. Verðmiðinn er upp á 16,5 milljarða íslenskar krónur. Þessari þjóð munar ekki um slíkan lúxus enda nutu þeir þróunaraðstoðar til fjölda ára.

Nýja breiðtrollið HAMPIÐJAN WIDE frá Hampiðjunni



Þróunarverkefni Hampiðjunnar og HB Granda hafa leitt af sér nýja trollhönnun, þar sem unnið var út frá því að fá sem mesta trollbreidd með sömu eða minni togmótstöðu.

HAMPIÐJAN WIDE var hannað af Vernharði Hafliðasyni netagerðarmeistara og Einari Skaftasyni veiðarfærahönnuði hjá Hampiðjunni. Yfir- og undirvængir eru skornir með fjórum mismunandi skurðum sem gefur bogalögun á vængina í kringum rokkhopperlengjuna. Við það opnast möskvarnir mun betur og falla vel að T90 möskvum í aftari belgbyrðunum og auka þar með breidd í trollið. Þrátt fyrir þessa nýja hönnun er breiðtrollið einnig hugsað sem notendavænt í notkun.

Megnið af trollefniinu er úr grænu venjulegu Magnet neti, þar á meðal er fyrsta spólan í belgnum en þar fyrir aftan tekur við T90 þvernet. Reynslan af T90 neti hefur leitt í ljós að það hentar ekki öllum, sérstaklega í viðhaldi og viðgerðum en að öðru leyti frábært til að minnka viðnám og auka útflæði úr trollinu.

5 stærðir

Hampiðjan býður upp á fimm stærðir í HAMPIÐJAN WIDE. Það stærsta er með 125 metra strekkt ummál. Við prófuðum 67 metra trollstærðina í tilraunatanknum í Hirsthals í fyrravetur sem er minnsta trollstærðin og hentar vel fyrir skip með 20 til

30 tonna toggetu. Skipstjórar á Höfrungi III, frystitogara HB Granda, voru fyrstir til að taka hið nýja 94 metra troll í notkun um síðustu áramót. Það mælist með 6 metra höfuðlínuhæð á 3,5 milna toghraða og við gerum ráð fyrir að 125 metra trollið nái að minnsta kosti 7 metra höfuðlínuhæð á sama toghraða. Samkvæmt mælingum á Höfrungi III eru þeir að fá um 20% meiri breidd á þvervegin „en þeir hafa séð áður á svipuðum trollgerðum áður,“ segir Einar Skaftason.

Með því að nota T90 þvernet í belgnum hefur tekist að minnka verulega efnismagnið sem þar af leiðandi léttir trolldráttinn til mikilla muna á togi. Haraldur Árnason og Arnar Haukur Ævarsson, skipstjórar á Höfrungi III, hafa eins og áður sagði notað HAMPIÐJAN WIDE frá ársbyrjun „og eru mjög ánægðir með þær niðurstöður sem þeir fengið,“ sagði Einar.

„Þeir hafa hingað til notað Hemmer trollið og segja að HAMPIÐJAN WIDE sé með svipað átak á togvörum, þrátt fyrir að þetta sé töluvert stærra troll sem þeir eru að draga með sömu Thyborön hlerunum,“ sagði hann og bætti við að nýja Engey muni einnig byrja með HAMPIÐJAN WIDE þegar þegar hún fer til veiða.

„Niðurstöður hingað til hafa verið mjög uppörvandi,“ sagði hann og bætti við að trollið hafi verið hannað fyrir botnfisktegundir sem veiðast á Íslandsmiðum en gæti einnig hentað ýmsum öðrum tegundum.

Raddir af sjónum – og harða landinu

Jón Hjaltonson jonhjalta@simnet.is



Stýri, hugsanavilla

Kristján S. Guðmundsson skrifar: „Það er ekki skemmtilegt að gera athugasemdir. En sem Íslendingur hef ég mikinn áhuga á íslenski tungu.

Í síðasta tölublaði Víkings er leiðinleg enskusletta sem læðst hefur í grein sem hefst á bls. 4. auk þess má gera athugasemd við fyrirsögnina, „Stýrið af Ingólfi er fundið“.

Þessi fyrirsögn orkar tvímælis ef ekki beint hugsanavilla því ekki er átt við stýri skipsins heldur stýrishjólið sem sumir kalla „ratt“. Yfirleitt er stýri skips á nútíma skipi skutstýri nema þar sem nýjustu tækni er beitt og stýrt með sjóstraumi sem myndaður er með dælum.

Alvarlegri athugasemd er við sömu grein á blaðsíðu 10 þar sem stendur, „Ankerið af Ingólfi Arnarsyni“. Þetta ankeri (vínkútur) getur verið að hafi verið til um borð í skipinu en getur enganveginn verið það sem myndin er af á sömu blaðsíðu. Er það slæmt þegar stuðlað er að afbökun á íslenski tungu með birtingu slíkrar enskuslettu í íslensku máli.

Orðið ANKER merkir á íslensku vínkútur (lítil tunna 1/4 eða 1/8 úr tunnu).

Með bestu kveðjum og þökk fyrir 2. tbl. Víkings 2017.“

*

Ritstjóri vor reyndi að klóra í bakkann. Hann viðurkenndi þó algera fáfræði sína varðandi stýrið en benti á að í orðabókum eru hugtökin ankeri og akkeri sögð sömu merkingar.

*

Kristján svaraði um hæl og þá fyrst spurningu ritstjóra um hvers konar akkeri væri á myndinni: „Varðandi



Hið tittnefnda stokkakkeri. Mynd: Jón Hjaltonson



Karfavinnsla á Sölbakka við Öfundarfjörð. Mynd: Jón og Vigfús. Minjasafnið á Akureyri

akkerið sem myndin er af þá er þar um að ræða svokallað stokkakkeri sem er forveri nútíma akkeris sem kallað hefur verið á ljótu mál „patentakkeri“. Þetta stokkakkeri úr Ingólfi Arnarsyni var varaakkeri ef hin akkerin slitnuðu frá við notkun. Var skylda að hafa slíkt vara akkeri þótt þyngd þeirra væri slík að erfiðleikar urðu við að koma þeim útbýrðis með handafli en talið öryggisatriði. Hlutverk akkeris var að hægt væri að festa skip við sjávarbotn með akkeri og akkerisfesti þannig að skipið færi ekki lengra frá botnfestu akkeris en lengd akkerisfestar leyfði.

Því miður hefur rithátturinn anker náð inn í málið vegna hljóðvillu hjá sumum. Enskuslettan „anchor“ – anker á íslensku – er vegna hljóðvillu. Ég vísa bara á frábæran íslenskufræðing, kennara við Stýrimannaskólann í Reykjavík, Helga J. Halldórsson, og þættina hans um íslenskt sjómannamál.

Það er svipað með þessa afbökun á málinu og hljóðvillan sem fram kemur í orðunum „smule“ og „spule“ sem bæði eiga uppruna sinn í dönsku og eru margar slæmar afbakningar til um þau orð. Annars orðið „smule“ merkir að smygla en hitt orðið „spule“ merkir að þvo sérstaklega þilför (yfirbyggingu skips) og lestarrými með rennandi sjó og kústum.

Þú vitnar í Árnastofnun varðandi skýringar. Málið er það að allt bull í íslensku sem komið er inn í orðabækur er vegna þess að fræðingarnir hafa atvinnu við að skoða þróun málsins. Því taka þeir allt bull upp og segja það þróun

málsins en á sama tíma telja þeir sig vera að kenna íslensku og fella börn á íslenskuprófi fyrir mistök og hljóðvillu sem þeir samþykkja síðan þegar þeir telja að um þróun málsins sé að ræða.

Þættir Helga J. H. um íslensku eru mjög fróðlegir og taka á svona hljóðvilltum íslenskufræðingum Árnastofnunar.“

Á Siglufirði – eða hvað?

Ýmsir hafa orðið til að gera athugasemdir við stórkostlega ljósmynd er birtist á síðu 34. í síðasta tölublaði Víkings. Þar stóð í myndatexta að myndin sýndi verkafólk í síldarvinnu á Siglufirði. Til dæmis skrifaði Jón Páll á Ísafirði: Ég hef verið að rýna í mynd í seinasta Víkingi með yfirskriftinni: Síld á Siglufirði. Mér finnst heldur ólíklegt, að þessi mynd sé frá Siglufirði. Engar tunnur eru sjáanlegar, svo að það er áreiðanlega ekki verið að salta síld.

Árið 1936 voru starfandi karfaverksmiðjur á Patreksfirði og Sölbakka við Flateyri. Karfinn var bræddur og framleitt karfamjöl og lýsi, sem mun hafa verið selt til Þýskalands. Áður en karfinn var bræddur var hann skorinn og lifrin unnin sérstaklega. Þetta var mikil vinna, sem krafðist mikils mannafla og skapaði mikla vinnu fyrir fátæka námsmenn og varð þess valdandi, að ótrúlegur fjöldi ungmenna frá Öfundarfirði fór til náms í M.A. á þessum árum. Meðal þeirra sem unnu á Sölbakka var Steinn Steinarr.

Getur ekki verið að myndin sé tekin af karfaskurði á Patreksfirði eða Sölbakka? Þú kannar málið.“

*

Vitaskuld rann ritstjóra vorum blóðið til skyldunnar og hafði samband við Anitu Elefsen, safnstjóra Sildarminja-safnsins á Siglufirði, sem leysti fljótt og vel úr spursmálinu. Myndin er tekin á Sölbakka við Öfundarfjörð, sagði Anita, og staðfesti þannig tilgátu Jóns Páls. Verksmiðjurekstur á Sölbakka á sér raunar langa sögu sem nær aftur á 19. öld en það var ekki fyrr en 1935 að Sildarverk-smiðjur ríkisins tóku þar lykjavöld og þá fyrst hófst karfabræðsla á Flateyri. En karfi er einmitt eitt lykilorð á að greina hina tittnefndu ljósmynd. Hún sýnir nefnilega ekki sild heldur karfa eins og glöggir lesendur Sjómannaþbladsins Víkings sáu þegar í stað.

*

Enn er þess að geta að lögmaðurinn Jónas Haraldsson – sem hefur meiri humor en aðrir íslenskir kollegar hans – skrifaði og sagðist svo sem ekki sjá neina ástæðu til að veita ritstjóra vorum yfir-halningu. Að minnsta kosti ekki neina líkri þeirri sem sýslumaðurinn í Hnappadalssýslu fékk forðum frá vinnumanni sínum en sá var í veri og líkaði illa

vistin. Umræddur „höfðings manns þénari“ skrifaði og skóf ekki utan af hlutunum:

„Heiðarlegum, háttvirtum, hágöfugum, sóma gæddum, velskrýddum, dyggðum prýddum sjálfs herra kóngsins stórmegtugum sýslumanni yfir allri Hnappadalssýslu, hverri hann með rögg og stjórn ríkilega ráðgjörir.

Í heiðri hafandi,
hátt vel agtandi,
í sældum sitjandi,
sinn hest vel alandi,
kotunginn kúgandi,
böðlana brúkandi,
með byssum æðandi,
sá bölvandi blótfjandi.

Það er nú efni orðanna, ólukku hús-bónði, að ég ræ daglega út á sjóinn, til að fá nokkuð ofan í bannsettar horkind-urnar þínar, og er þá ekki á mér þur þráður heldur en kæfðum ketti. Er ég þá líkari fátækum förumanni heldur en háttvirtum höfðings manns þénara. Segi ég þér það í alvarlegum jötunmóð, að fái ég ekki brókina og skinnstakkinn, lop-ann teygðan eða togann spunninn, þá

strýk ég til skollans burt úr skiprúminu. Þér er ekki þjónandi né fyrir þig vinnandi, þessa heims né annars.

Stattu svo stásslega,
drekktu djarflega,
þar til baldurinn bærast
og bikarinn tæmist.

Sama segir hann Jón Ormsson og ég. Og vertu nú ekki kvikinskur, helviskur.“

Þessi kvörtun – eða öllu heldur hótun – er í heimildum kallað Hrómundarbréf, væntanlega eftir höfundi. Gerum því að minnsta kosti skóna þar til annað kemur í ljós.

*

Ritstjóri þakkar athugasemdir og ábendingar og hvetur lesendur Víkings til eftirbreytni. Hikið ekki við að leiðrétta þar sem ritstjóra verður á, aukið við frásagnir sem blaðið flytur, segið af ykkar eigin reynslu eða í sem stystu máli: Gerum blaðið okkar enn fjölbreyttara og skemmtilegra.



Við látum dæluna ganga



- Dælur
- Dæluviðgerðir
- Áspétti
- Rafmótorar
- Vélavarahlutir



Viðgerðir • Tæringarvarnir Keramikhúðun

Fyrir



Eftir



Frívaktin

Uppburðarlítill, lágvaxinn maður ávarp-
aði lögregluþjón á götuhorni.

„Afsakið,“ sagði hann, „ég er búinn að
bíða hér eftir konunni minni í meira en
klukkutíma. Gætir þú nú verið svo góð-
ur að skipa mér að fara hédan?“

Maðurinn kom með eiginkonu sína á
fæðingardeildina í fyrsta skiptið og var
ekki laust við að þau væru bæði dálítið
taugaóstyrk. Ljós móðirin hafði orð fyrir
að vera nokkuð orðhvöt og þegar hún
var búin að skoða konuna hnussaði í
henni og hún segir:

„Uss - þetta er bara loft?“

Konan kemur fram til mannsins, sem
beið á biðstofunni, og segir sínar farir
ekki sléttar. En maðurinn brást reiður
við og sagði:

„Hvern dýskotann meinar mann-
eskjan? Heldur hún að ég sé hjól-
hestapumpa?“

Þrjár nunnur á fjölbreytilegum aldri
drukku síðdegiste. Þá sagði sú elsta:
„Hvaða haldið þið að ég hafi fundið und-
ir kodda prestsins okkar? Hvorki meira
né minna en fimm myndablöð. Ég kíkti í
þau og sá að þetta voru klámblöð svo að
ég fleygði þeim.“

Þá sagði sú í miðrið: „Ég fann smokka
í skrifborðsskúffunni hans.“

„Hvað gerðir þú við þá?“ var spurt.

„Ég stakk gat á þá alla!“

Þá stóð yngsta nunnan upp í ofboði
og sagði: „Ég verð að flýta mér til
læknis.“

Maður einn, sem hafði aðeins verið
kvæntur í fjórar vikur, sótti um skilnað
og bar fram þá ástæðu að hann hefði
ekki verið búinn að fá glæraugun sín
þegar hann kvæntist.

Ungu hjónin höfðu orðið ósatt í fyrsta
skipti og hvorugt þeirra sagði orð allt
kvöldið. Loks gat maðurinn ekki orða
bundist: „Elskan mín, segðu eitthvað, ég
viðurkenni að ég hafði rangt fyrir mér og
þú rétt.“

„Það er ekki til neins,“ svaraði eigin-
konan unga. „Ég er búin að skipta um
skoðun.“

Gesturinn við nýorðna móður: „Þetta er
ljómandi fallegt barn sem þér eigið
þarna. Má ég spyrja hvaða ljósmóður þú
notar?“

Eiginmaðurinn kom heim klukkan þrjú
um nótt með djúpan skurð á hægri auga-
brún.

Kona hans, sem var ýmsu vön í þessu
efni, spurði hann hvað hefði komið fyrir.

„Skollans óheppni, krúttið mitt, ég
beit mig,“ svaraði eiginmaðurinn.

„Beistu þig? Hvernig gastu bitið þig í
augabrúnina?“

„Það var enginn hæðarleikur, ég varð
að klifra upp á stól til þess.“

Hjónin voru á ferðalagi og höfðu ekið
langa stund án þess að segja orð. Þau
höfðu orðið ósatt og hvorugt vildi láta
undan. Allt í einu benti maðurinn á
múlasna sem var á beit skammt frá veg-
inum.

„Er hann skyldur þér þessi?“ spurði
hann.

„Tengdur,“ svaraði konan.

Franski stjórnmálamaðurinn Robert
Schumann kvæntist aldrei. Eitt sinn var
hann spurður um ástæðu þessa; hafði
hann ef til vill verið að leita réttu kon-
unnar alla sína ævi án þess að finna?

„Já,“ sagði Schuman, „ég leitaði mikið
og fann hana loksins – en þá var hún að
leita að manni við sitt hæfi.“

„Í tuttugu ár vorum við hjónin dásam-
lega hamingjusöm.“

„Hvað skeði svo?“

„Við kynntumst.“

Greinilegasta merkið sem til er um þol-
inmæði er gullbrúðkaup.

Ryðfrír
stálbarkar

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

fyrir

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



LÖGMENN
JÓNAS & JÓNAS ÞÓR

Uppgjör bóta vegna
vinnu- og umferðarslysa

Alhliða lögmennsþjónusta

Jónas Haraldsson hrl. • Jónas Þór Jónasson hdl.

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

HÁGÆÐA HRÁEFNI

þarfnast hágæða vinnslu

Meðhöndlun og vinnsla geta skipt sköpum fyrir gæði hráfnisins.

Háþróaður tækja- og hugbúnaður frá Marel er hannaður til að hámarka afköst, gæði og nýtingu á hráefni.

Fáðu nánari upplýsingar á bás B30 á Íslensku Sjávarútvegssýningunni eða hjá sölumönnum í síma 563 8000.

marel.is

Öflugur samstarfsaðili í sjávarútvegi

Hjá Landsbankanum starfar öflugur hópur sérfræðinga með mikla reynslu sem aðstoðar þig við að koma hugmyndum í framkvæmd. Við tökum virkan þátt í uppbyggingu í sjávarútvegi og erum traustur bakhjarl og samstarfsaðili.

