

VÍKINGUR

SJÓMANNABLAÐIÐ

3. tbl. 2018 · 80. árgangur · Verð í lausasölu kr. 1490

Verðandi 80 ára
Bergur formaður tekinn tali



SKIPAFJÓNUSTA SKELJUNGS

Alhliða þjónusta í sjávarútvegi, útgerð og vinnslu



Skeljungur

Sími: 444-3000

www.skeljungur.is

Hversvegna er starfandi 70 ára einstaklingur með lakari kjör en þeir sem eru árinu yngri?

Þrátt fyrir viðvarandi barlóm í þjóðfélaginu um alvarlegt ástand hvað varðar stöðu eldri borgara þá er það staðreynd að vaxandi hluti þessa markhóps er við hestaheilsu þegar 70 ára aldri er náð. Allmargir í þessum aldurshópi er í þeirri aðstöðu að geta starfað áfram eftir sjötugt, kjósi viðkomandi að vinna. Meðalaldur landans fer hækkandi og æ fleiri eldri borgarar eru sprækir sem lækir. Í nóvember 1996 voru launþegar á bilin 70 til 75 ára 6.600 talsins.

Í Morgunblaðinu þann 18. janúar 1997 má lesa eftirfarandi frétt: „Sjötugir hætta að greiða í lífeyrissjóð!

Um síðustu áramót hættu flestir lífeyrissjóðir á almennum markaði að taka við lífeyrissjógjaldi frá launþegum sem orðnir eru sjötugir“.

Þetta er í samræmi við samkomulag ASÍ og VSÍ um lífeyrismál, sem gert var í desember 1995. Sé þessi rúmlega tuttugu ára samningur Alþýðusambands Íslands og Vinnuveitendasambands Íslands skoðaður má lesa eftirfarandi texta í kaflanum um ellilífeyri. „Berist iðgjöld til sjóðsins vegna sjóðfélaga sem orðinn er 70 ára skal endurgreiða þau iðgjöld.“

Hver er réttmætur viðtakandi

Ekki kemur undirritaður auga á að tilgreint sé hverjum eigi að endurgreiða ofangreint framlag og finnst raunar blasa við að mótframlag vinnuveitanda til launþega, sem heldur áfram að starfa eftir sjötugt, ætti áfram að renna til launþegans, annahvort í launaumslagið ellegar í séreignasjóð viðkomandi starfsmanns.

Eins og fram kemur í fréttinni hér að ofan þá hættu flestir lífeyrissjóðir fyrir margt löngu að taka við framlagi vinnuveitanda og því miður er algengast að sjóðirnir endursendi viðkomandi vinnuveitanda þá fjármuni. Frjálsi lífeyrissjóðurinn býður þó upp á þann valkost að við 70 ára aldur færast framlag vinnuveitanda úr samtryggingarsjóði yfir í séreignasparnað. Þetta er að sjálfsögðu gert með samkomulagi milli viðkomandi vinnuveitanda og launþega og eiga þeir sem að slíku fyrirkomulagi standa sannarlega heiður skilinn. Ekki er mér kunnugt um hvort aðrir lífeyrissjóðir bjóði upp á slíkan möguleika. Hvað sem öllu þessu líður þá blasir við að lög sem fela í sér kjaraskerðingu á síðustu starfsárum launafólks sem staðið hefur í áratuga baráttu fyrir sínum kjörum, eru ekkert annað en ólög.

Hver eru rökinn?

Ákveðnir lærðir lögfræðingar vísa í löginn sem segja að greiða skuli af launafólki í lífeyrissjóð frá 16 til 70 ára aldurs, punktur. Aðrir jafnlærðir lögmenn eru á öndverðri skoðun, launþegum í hag. Ekki er hægt að merkja að lagt sé á vogaskálarnar réttlæti eða ranglæti í þessu sambandi.

Þegar mótframlög þúsunda launþega, sem eru svo lánsamir að geta og vilja starfa lengur en til sjötugs, eru ýmist endursend til vinnuveitanda eða einfaldlega felld niður, þá er að mati undirritaðs rangt að málum staðið og tímabært af hálfu stéttarfélaga að leita allra ráða til að vinda ofan af þessari óréttlátu skipan mála.

Verðandi 80 ára

Par sem þetta er síðasta blað fyrir stofndag Skipstjóra- og stýrimannafélagsins Verðandi í Vestmannaeyjum, sem stofnað var 27. nóvember 1938, vil ég nota tækifærið og óska Verðandimönnum til hamingju með stórafmælið og þakka samstarf og samvinnu í árunna rás.

Arni Bjarnason

Útgefandi: Völuspá útgáfa,
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: katalaufey@gmail.com

Ritnefnd: Árni Bjarnason, Hilmar Snorrason og Jón Hjaltason.

Prentvinnsla: Ásprint.

Aðstandendur Sjómannaþaðsins Vikings:

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

Sjómannaþaðið Vikingur kemur út fjórum sinnum á ári

og er dreift til allra félagsmanna ofangreindra félaga.

ISSN 1021-7231



Forsíðumyndina tók Jón Hjaltason í Vestmannaeyjum.

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 farmenn sem hina er draga fisk úr sjó. Hjálpið okkur að halda úti þættinum „Raddir af sjónum“.

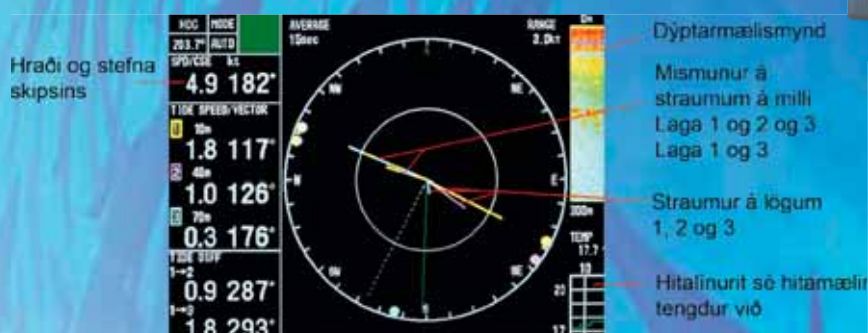
Netjið á jonhjalta@simnet.is

- 4 Verðandi 80 ára: Þrídrangaviti var kveikjan að stofnun félagsins og var vitinn þó þegar byggður.
- 10 Verðandi 80 ára: Nýtt nafn og fallbeygingarvandi.
- 12 Verðandi 80 ára: „Í raun og veru er þetta sjálf-boðastarf.“ Rætt við formanninn Berg Kristinsson.
- 18 Verðandi 80 ára: Vildu ekki róa á sunnudögum. Úr fundargerðum Verðandi.
- 23 Ljósmyndakeppni sjómanna er framundan (það sem tíminn líður).
- 24 Litast um í Eyjum. Myndopna.
- 26 Elsta verstöð við Norður-Atlantshaf? spyr Jón Þ. Þór, og enn erum við í Vestmannaeyjum.
- 29 Hann byrjaði 15 ára sem formaður til sjós. Sigmar Þór Sveinbjörnsson segir frá Binna í Gröf.
- 32 Grét ofan í koddann sinn. Ásdís Árnadóttir fer til sjós.
- 34 Allir skipverjarnir á Sanchi fórust, 32 að tölu. Hilmar Snorrason segir fréttir utan úr heimi.
- 37 Ballarhaf vefst fyrir. Kristján S. Guðmundsson vill fá að vita staðsetningu þessa torkennilega hafs á jarðarkúlunni.
- 38 Eldeyjar-Hjalti heilsaði upp á Churchill. Helgi Laxdal heldur áfram að segja okkur frá fyrstu íslensku síðutogurunum.
- 43 Ljósmyndakeppnin norræna. Þessir fengu heiðursverðlaun.
- 46 Áttu að verja Freyju fyrir rökkum. Bjarnheiður Erendsdóttir segir frá hundum til sjós.
- 50 Frívaktin: „Þegar þú verður gamall maður ætla ég að berja þig.“

Furuno CI-88 og CI-68 straummælur

CI-88

Straummælir fyrir minni skip og báta, hentugur fyrir allan veiðiskap. Sýnir straumhraða og -stefnu á fimm dýpislögum. Skiptir yfir á GPS þegar botni sleppir. Mjög nákvæmur á hraða skips. Hægt að velja tölvuskjá að eigin vali eða skjá frá Furuno.



CI-68

Langdrægur straummælir fyrir stærri skip og báta. Sýnir straumhraða og -stefnu á fimm dýpislögum. Skiptir yfir á GPS þegar botni sleppir. Mjög nákvæmur á hraða skips. Hægt að velja tölvuskjá að eigin vali eða skjá frá Furuno.





Kveikjan að stofnun félagsins

Það stendur mikið til. Skipstjóra- og stýrimannafélagið Verðandi á að baki áttatíu ár. Já, það eru 80 ár síðan 38 karlar söfnuðust saman í húsi KFUM í Vestmannaeyjum og lögðu á ráðin um framtíðina.

– Eigum við að stofna með okkur félag, var spurning dagsins.

Eftir að hafa rætt málið í nokkra stund samþykktu karlarnir „í einu hljóði“, eins og segir í fundargerð, að setja fætur undir Skipstjóra- og stýrimannafélag Vestmannaeyja.

Markmið félagsins var einfalt: „að vinna að hagsmuna- og launamálum skipstjóra og stýrimanna, efla samvinnu og viðkynningu þeirra á meðal og vernda rétt þeirra. Einnig vill félagið láta til sín taka hvers konar endurbætur er snerta sjávarútveg og siglingar.“

Þá kom kórlunum saman um að halda pólitík fjarri hinu nýstofnaða félagi.

„Félagið er ópólitískt“, sagði í lögum félagsins sem samþykkt voru í húsi KFUM þetta laugardagssíðdeggi 27. nóvember 1938. Fyrsti formaður var kjörin aflakóngurinn og hafnsögumaðurinn Árni Þórarinnsson.

Ekkert bölv og ragn

Tæpum tveimur vikum síðar hittust karlarnir aftur og ræddu þá helstu verkefni félagsins.

– Allir sem stunda sjóróðra frá Vestmannaeyjum verða að vera tryggðir, kom þeim saman um, og ganga verður úr skugga um að frá Eyjum séu ekki gerðar út neinar manndrápsfleytur. Þetta hvoru tveggja verður bæjarfógetinn að sjá um

en verði á því misbrestur kærum við tafarlaust til stjórnarráðs Íslands.

Svona ræddu karlarnir fram og til baka um tillögur nefndar sem kjörin hafði verið á stofnfundinum til að leggja línur um baráttumál félagsins. Nefndin lagði fram hugmyndir sínar í fjórtán liðum. Þar var meðal annars bent á nauðsyn þess að fá leiðrétt áttavita, að umgangast

veiðarfæri annarra sem sín eigin, bölv og ragn átti ekki að heyrast í talstöðvum – og raunar ekkert óþarfa mas – og formenn ættu að forðast sem heitan eldinn að láta báta sína liggja við Básaskersbryggju nema rétt á meðan afgreiðslu þeirra stæði.

– Það á bókstaflega að skylda menn til að drífa sig frá bryggju um leið og losun



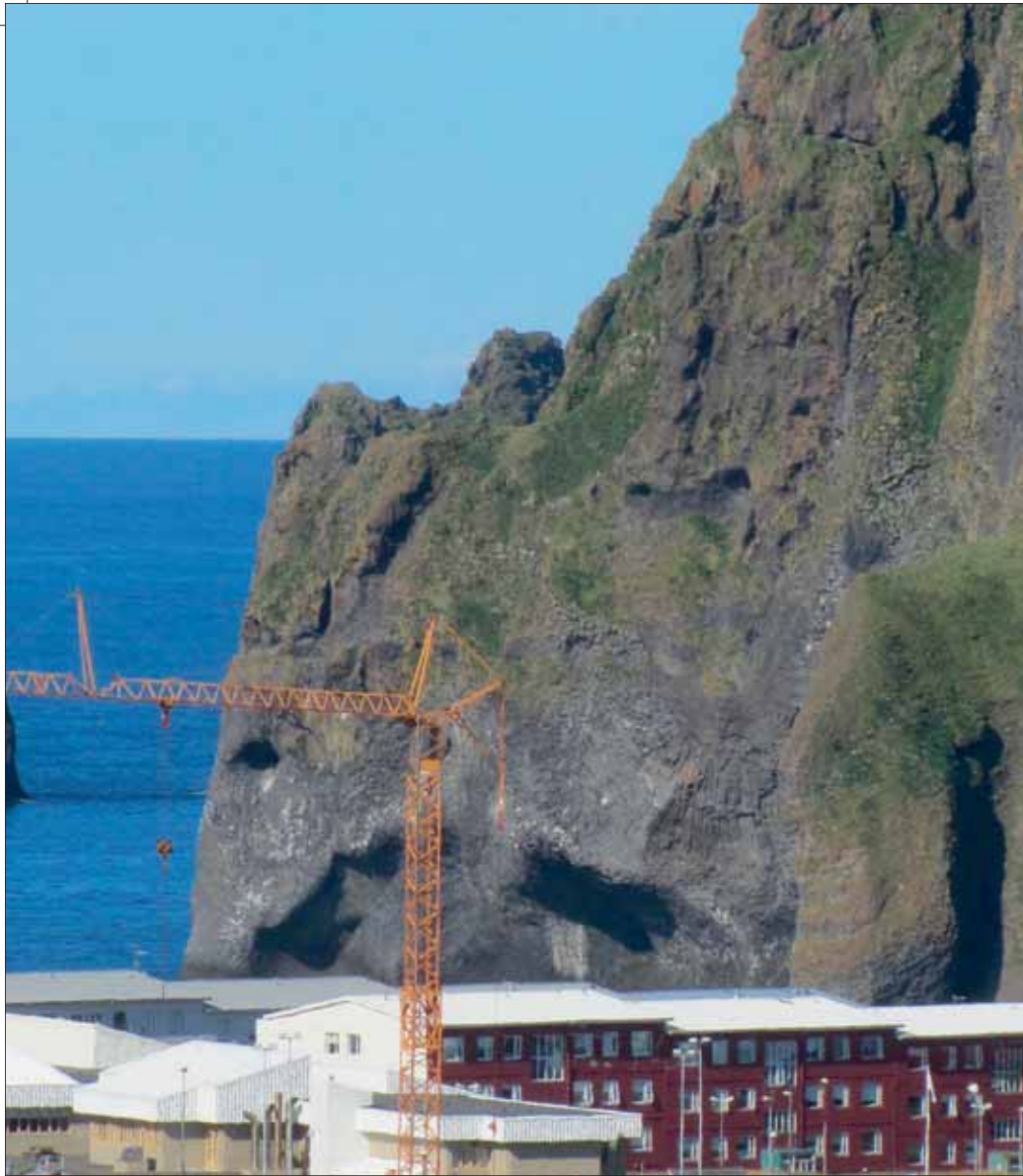
Í Herjólfsdal er þetta hús Herjólfs Bárðarsonar sem nam Vestmannaeyjar í kringum 900 eftir Krist. Að visu ekki upprunalega byggingin heldur eftirlíking byggð á tiltækum heimildum.



***Vinnslustöðin hf. óskar
Skipstjóra- og stýrimannafélaginu
Verðanda til hamingju með
80 ára afmælið***

VSV

VESTMANNAEYJAR
ICELAND



Fillinn með ranann í sjónum.

lýkur, sagði einn fundarmanna, þarna eru menn að drolla og tefja fyrir öðrum í stað þess að leggja bátum sínum strax að bóli.

Kliður í salnum gaf greinilega til kynna að margir voru sammála ræðumanni.

Í tíunda lið greinargerðarinnar var loks vikið að því máli sem í raun hafði orðið kveikjan að stofnun félagsins og var eitt

stærsta hagsmunamál allra sjófarenda við Ísland, nefnilega baráttan fyrir byggingu vita með fram Íslandsströndum.

Faxasker eða Príðrangar

Sex árum síðar, í nóvember 1944, rifjaði formaðurinn, Árni Þórarinnsson, upp aðdragandann að stofnun Skipstjóra- og stýrimannafélags Vestmannaeyja: „Þetta

félag var stofnað sérstaklega vegna þess nauðsynjamáls að komið yrði upp vita á Príðröngum. Að því máli var unnið mikið og þó að þetta félag væri þá ekki löglega stofnað þá er það í raun og veru fyrstu störf þess, því það eru sömu mennirnir sem unnu að því og þeir er stofnuðu þetta félag litlu síðar.“

Með öðrum orðum, það var baráttan fyrir vitabyggingu á Príðröngum sem þjappaði formönnunum saman og opnaði augu þeirra fyrir nauðsyn á félagsskap. Staðreyndin er nefnilega sú, eins og Árni benti á, að vitabyggingin var í höfn þegar félagið var stofnað í nóvember 1938 en aðdragandinn var vissulega langur.

Tíu árum fyrr hafði þingmaður Vestmannaeyinga, Jóhann P. Jósefsson, vakið máls á hættulegri siglingaleiðinni fram hjá Príðröngum og nauðsyn þess að þar væri sett upp ljósker, „eða á öðrum heppilegum stað“, til að tryggja betur öryggi sáfarenda er ættu þar leið um.

Stóð svo í stappi næsta áratuginn en við stiklum á stóru í stófróðlegri sögu vitans er um síðir reis á Príðröngum. Lengst var deilt um hvar reisa ætti slíkan vita við Eyjarnar. Flestum kom þó saman um að Príðrangar væru besti staðurinn en ýmsir töldu hins vegar illmögulegt að byggja þar vita.

Hinn mikli framfaramaður og formaður, Þorsteinn Jónsson í Laufási - Þorsteinn var ásamt öðrum fyrstur til að kaupa vélbát til Vestmannaeyja og brautryðjandi veiða í þorskanet – skrifaði í blaðið Víði í janúar 1938: „Þótt ég hafi hingað til haldið fram vita á Faxaskeri, þá er það vegna þess, að ég hefi haldið, að ógjörningur væri að reisa vita á Príðröngum, en ef það reynist hægt, þá er sjálf-sagt allra staðháttu vegna, að hafa hann þar og ættu allir að geta orðið sammála um það.“

Í mánuðinum á eftir fórst Víðir frá



Heimaklettur er lengst til vinstri. Þá Sæffjall, Helgafell og lengst til hægri er hið 200 metra háa Eldfell, sem hlóðst upp í Heimaeyjargosinu 1973, rauðleitast hnjúkana.

ER
HVER NÁLEGUR AÐ
HUSTA A ÞIG?

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



LANDHELGISGÆSLA ÍSLANDS
ICELANDIC COAST GUARD



VAKTSTÖÐ
SIGLINGA

VERKEFNISSTJÓRN
UM ÖRYGGI
SJÓFARENDA

Samgöngustofa 



Stórhöfði – er þar vindasamast á Íslandi? Evrópu? Eða ef til vill í heiminum?

Vestmannaeyjum í ofviðri og með honum öll áhöfnin, fimm sjómenn, þar af tveir bræður frá Kirkjubæ, formaðurinn Gunnar Guðjónsson og vélstjórinn Gísli. Móðir þeirra, Halla Guðmundsdóttir, hafði áður misst tvo unga syni sína í sjóinn. Nú voru þeir orðnir fjórir sem hafið hafði tekið.

Ekki er að efa að hörmuleg örlög fimmmenninganna urðu til að þjappa eyjarskeggjum saman um vitamálið því að óneitanlega flögraði sú hugsun að ýmsum hvort skært vitaljós hefði ef til vill hjargað Gunnari og félögum hans.

Kannski með þessa nagandi spurningu á bak við eyrað lagði alþingismaður Vestmanneyinga, Jóhann Þ. Jósefsson, enn og aftur til atlögu við Alþingi.

– Ég fer þess eindregið á leit við ríkisstjórn Íslands að hún láti kanna strax á komandi sumri hvort raunhæft sé að byggja og starfrækja víta á Þrídröngum, hljómaði raust hans við Austurvöll.

Ljóslausí vitinn

Kom nú til kasta Árna Þórarinssonar frá Oddsstöðum og fyrsta formanns Skipstjóra- og stýrimannafélags Vestmannaeyja. Árni leitaði til bæjarstjórans í Eyjum, Jóhanns Gunnars Ólafssonar,

tíundaði fyrir honum rök málsins og hvatti hann til að skora á vitamálastjóra að gera gangskör að byggingu víta í Þrídröngum.

– Mér fannst jú að líklegra til árangurs að áhrifamaður í samfélaginu legði nafn sitt við slíka áskorun, var skoðun Árna en sjálfur var hann þá hafnsögumaður í Eyjum.

Í júní þetta sama ár safnaði Árni liði og fór að Þrídröngum með það í huga að klífa Stóradrang sem hafði lengst af verið talinn ófær mönnum. Þrír kappar lögðu á dranginn. – Góðir fjallamenn, lýsti Árni, sem sjálfur sat í bátnum og horfði á eftir þeim og álasaði sjálfum sér fyrir að hvetja til þessa glæfraspils.

Skemmst er frá því að segja að þremmenningunum tókst ekki aðeins að klífa Stóradrang heldur einnig að beisla hann með keðju sem þeir boltuðu í bergið. Eftir þetta var sámilega greiðfært upp á dranginn og kom sjálfur Emil Jónsson víta- og hafnamálastjóri um haustið og skoðaði vitastæðið á dranginum.

Sumarið eftir reis nýr viti á Þrídröngum. En þar með var ekki björninn unninn. Í þrjú ár stóð vitahúsið eins og hver annar steinstólpi, upplýstur á björtum sólskinsdögum og myrkur sem svart

bergið á dimmum vetrardögum. Vitinn sem átti að varpa ljósi og vonarneista í svartasta skammdeginu var án ljóstækja sem koma áttu frá Svíþjóð. En heimsstríðið sem skall á hinn 1. september 1939 setti strik í reikninginn, flutningar tepptust og hverskonar hernaðarframleiðsla sat fyrir.

Af þessum sökum var ekki kveikt á vitanum í Þrídröngum fyrr en í júní 1942.

Af framansögðu má vera ljóst að einn helsti hvatinn að stofnun Skipstjóra- og stýrimannafélags Vestmannaeyja var úr sögunni þegar félagið komst á legg. Á öðrum fundi félagsins, í desember 1938, lét Árni formaður þess getið að Þrídrangaviti myndi „sennilega verða reistur á næstunni.“

Ef til vill gætti þó tortryggni í röðum félagsmanna í garð stjórnvalda sem höfðu dregið svo lengi að ráðast í byggingu vitans. En þau stóðu við sitt sem kippti þó engan veginn fótunum undan Skipstjóra- og stýrimannafélagi Vestmannaeyja, síður en svo. Verkefni voru engu að síður næg eins og við eigum eftir að sjá þegar gluggað verður í fundagerðarbækur félagsins.

Skipstjóra- og stýrimannafélagið Verðandi

*Innilegar hamingjuóskir
með 80 ára afmælið*

EIMSKIP

Atlantica kolmuna- og makríltroll

hafa sannað gildi sitt á Íslandsmiðum



Hoffell SU – Atlantica 1660 makríltroll



Huginn VE – Atlantica 1660 og 1920 makríltroll



Guðrún Þorkelsdóttir SU – Atlantica 1660 makríltroll



Fagraberg FD – Atlantica 2600 kolmunatroll

Skip sem nota Atlantica troll

Hoffell SU

Atlantica 1660 makríltroll

Huginn VE

Atlantica 1660 og 1920 makríltroll

Guðrún Þorkelsdóttir SU

Atlantica 1660 makríltroll

Margrét EA

Atlantica 1920 makríltroll

Heimaey VE

Atlantica 1660 makríltroll

Fagraberg FD

Atlantica 2600 kolmunatroll

Polar Amaroq GR

Atlantica 2200 og 2800 makríltroll

Atlantica troll stærðir: 1660 • 1920 • 2080 • 2200 • 2300 • 2600 • 2800

Í vörulistanum á www.isfell.is er að finna ítarlegar upplýsingar um alla vöruflokka.

**Hafðu samband og kynntu þér vöruúrvalið
og þjónustuna!**

Fishing Service



ÍSFELL

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

Félagið skiptir um nafn

Þið munið skipstjórann Þorstein Jónsson frá Laufási sem efaðist um að unnt væri að byggja vita í Þrídröngum þar sem hann vildi þó allra helst að slíkt mannvirki stæði um aldur og ævi. Á framhaldsaðalfundi í Skipstjóra- og stýrimannafélagi Vestmannaeyja sem haldinn var laugardaginn 3. janúar 1942 gerði Þorsteinn það að tillögu sinni að félagið fengi nýtt nafn og hétu framvegis Skipstjóra- og stýrimannafélagið Verðandi. Skemmst er frá því að segja að tillagan var samþykkt í einu hljóði.

Óneitanlega gerði Þorsteinn síðari kynslóðum nokkra glennu með þessari nafnabreytingu.

Nafnið Verðandi er vissulega gott og gilt en beyging þess vefst fyrir. Í ágætri grein í 50 ára afmælisblaði Verðandi (eða á ég kannski að skrifa Verðanda?) fjallar Sigurgeir Jónsson frá Þorlaugargerði um þennan vanda sem kveikt hefur deilur með mönnum. Það er heldur ekki alveg á hreinu hvort Þorsteinn sótti nafnið til Snorra Sturlusonar og í goðafræðina þar sem segir frá þremur normum, Urði, Verðandi og Skuld, er skapa mönnum örlög í fortíð, nútíð og framtíð - nútíðin er á verksviði Verðandi – eða hvort hann hafði í huga kvenkynsheitið verðandi sem þýðir að verða til, skapast eða þróast.



Herjólfsdalur í fjarska.



Það er reyndar sama hvorn skilninginn við veljum, beygingarvandinn er hinn sami – eða raunar enginn – því að íslensk málfræði segir bæði orðin óbeygjanleg. Ekki þarf lengi að fletta í fundargerðum Verðandi til að sannreyna að Þorsteinn og félagar voru sömu skoðunar.

Strax á sama fundi og nafnabreytingin var samþykkt reyndi á fallbeyginguna. Þorsteinn lýsti þá störfum nefndar sem semja átti tillögur að stofnun styrktarsjóðs fyrir félagsmenn sem þá hafði lengi verið á döfinni. Á fundinum dró Þorsteinn úr þüssi sínu fullmótaða reglugerð fyrir „styrktarsjóð Skipstjóra- og stýrimannafélagsins Verðandi“ - ekki Verðanda.

Á þessum sama fundi kom Hannes Hansson færandi hendi. – Til minningar um fösturforeldra mína gef ég sjóðnum 50 krónur og þessa bók, sagði Hannes.

Bókin var skilmerkilega merkt eiganda: „Í bók þessa, sem er eign Skipstjóra- og stýrimannafélagsins Verðandi í Vestmannaeyjum, skal rita allar gjafir og öll áheit sem sjóðnum áfnafnast.“

Aftur er farið með nafnið Verðandi eins og íslensk málfræði kveður á um og þeir greinilega verið sammála um að fylgja Þorsteinn og Hannes.

Síðar tóku menn að beygja nafnið, segir Sigurgeir Jónsson. „Hljómfegurð nafnsins breytist ekki og ekki heldur sagan á bak við það. Og er þá bara ekki allt í himnalagi?“ spyr Sigurgeir.

Vér, undirritaðir skipstjórar í Vestmannaeyjum, leyfum oss hér með að skora á hæstvirt Alþingi að láta þegar á næsta sumri reisa vita á svonefndum Þrídröngum, norðvestur af Heimaey.

Það er einróma álit vort að þar komi ljósviti að mestu gagni fyrir fiskibátaflotann úr Vestmannaeyjum, og ekki síður önnur skip, sem fara venjulega siglingaleið frá og til Vestmannaeyja. Vér viljum taka það fram að svæðið um Þrídranga er tvímælalaust hættulegast siglingum um þessar slóðir enda eru þar á allstóru svæði fjöldi blindskerja og boða sem sjó brýtur alltaf á. Jafnframt leyfum vér oss að skora á hæstvirt Alþingi að láta nú þegar auka ljósmagn Stórhöfðavítans þar sem vér teljum það með öllu ófullnægjandi.

Vestmannaeyjum, 26. febrúar 1938.

Lykill
*að bættum
veiðum:*

GLORIA®

Pantroll

- ...breiðari opnun - bætir veiðarnar
- ...minni mótstaða á stærri togfleti
- ...heldur lögun vel á litlum hraða
- ...auðveld í köstun og hífingu
- ...minni titringur og lægri
hljóðbylgjur, lágmarka fiskfælni
- ...yfirfléttaður kaðall með
núningshlíf í mismunandi litum
fyrir hvert byrði

HAMPIÐJAN

– Veiðarfæri eru okkar fag

www.hampidjan.is

Höfnin er lífæð Eyjamanna.

Formaður í 16 ár

- Rætt við Berg Kristinsson

Jú, ég var staddur á Spáni þegar þeir hringdu í mig af aðalfundi og spurðu hvort ég væri ekki til í að verða formaður.“

Með þessum hætti varð Bergur Kristinsson, viðmælandi okkar, formaður í Skipstjóra- og stýrimannafélaginu Verðandi.

„Skemmtilegt? Jú þegar vel gengur en það hafa svo sem verið hæðir og lægðir í þessu þau 16 ár sem ég er búinn að vera formaður.“

Jóla kortin, þörf áminning

– En hver er Bergur Kristinsson?

„Það er nú ekki flókið að svara því. Ég er fæddur hér í Vestmannaeyjum 6. janúar 1960. Pabbi var Kristinn Pálsson frá Þingholti, útgerðarmaður og skipstjóri. Mamma mín er Þóra Magnúsdóttir, hjúkrunarfræðingur frá Tungu hér í Eyjum. En það má alveg koma fram að við pabbi erum einu feðgarnir sem gegnt hafa formennsku í Verðandi.“

Ég er giftur ungri og fallettri konu. Hún er 17 dögum yngri en ég og heitir Hulda Karen Róbertsdóttir ættuð úr Njarðvík. Við eigum 3 börn, Dúa Grím, tölvu- og tæknigúrú, sem vinnur mikið við uppsetningu tækja um borð í skipum landsins, Áslaugu Dís verðandi lækni og litla barnið er Þóra Kristín, tilvonandi sjúkrahjálfi. Svo eigum við Hulda 3 geggjuð barnabörn.“



Formaður til 16 ára, Bergur Páll Kristinsson: „Það sem mér finnst merkilegast við Skipstjóra- og stýrimannafélaginu Verðandi er að fyrrverandi formenn mínir settu það skilyrði að allir bátar sem voru gerðir út frá Eyjum væru útbúnir með gummibáta. Það var hlegið að þeim útgerðarmönnum sem settu þessar gummituðrur um borð í sín skip uppi á landi. Eftir aðeins eitt ár hafði gummibáturinn sannað gildi sitt. Verðandi kom einnig á tilkynningarskyldu fyrir bátaflotann sem virkaði þannig að þeir létu vita af sér tvisvar í sólarhring, kl. 9 og svo aftur kl. 21. Þetta var fyrsta tilkynningarskylda íslenskra sjómanna sem það þykir sjálfsgöð í dag.“

Bergur heldur áfram og rekur sjómannsferilinn.

„Ég var fimmtán ára þegar ég byrjaði á sjónum. Fyrst á Vestmannaey VE 54 sem Bergur-Huginn átti en það útgerðar-fyrirtæki stofnaði pabbi og var framkvæmdastjóri þess og seinna stjórnarformaður. Ég var alls í 17 ár á skipum Berg-Hugins. Byrjaði sem hálfrættingur og endaði sem skipstjóri á Bergey. Síðan átta ár hjá Stíganda sem stýrimaður og þaðan fór ég sem stýrimaður á Herjólf í sjö ár. Þá var ég skipstjóri á Lóðsinum í 6 ár en það var eilíft næturraes sem er helvíti þreytandi skal ég segja þér svo að ég hætti. Núna er ég almennur starfsmaður hjá höfninni, lífæð okkar Eyjamanna.“

Nú vill Víkingur fá að vita fjölda félagsmanna í Verðandi.

„Við erum þetta á bilinu 80 til 90,“ svarar Bergur.

Í þessu kemur Ómar Steinsson, skrifstofustjóri félagsins, aðvífandi og leggur orð í belg: „Við sendum út 120 jóla kort en það er rétt að um 80 manns greiða félagsgjöld til okkar.“

„Sem er góð regla, ég meina jóla kortin“ hnýtir Bergur við. „Því að þau eru jafnframt áminning um að mæta á aðalfund. Um leið og við óskum félögum okkar gleðilegra jóla er áréttað á kortinu hvar og hvenær aðalfundurinn fer fram en þar mætir jafnan um helmingur félagsmanna eða 30 til 40 manns.“

Stólpi Gámar

fyrir atvinnulífið



Stólpi Gámar bjóða gámalausnir fyrir atvinnulífið - til leigu eða sölu

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

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

www.stolpigamar.is



 **Stólpi Gámar**

Klettagörðum 5 | 104 Reykjavík | Óseyrarbraut 12 | 220 Hafnarfirði

Félagið er sterkt

Áður en lengra er haldið skal tekið fram að við sitjum á skrifstofu Verðandi að Goðahrauni 1 í Vestmannaeyjum.

„Við leigjum þetta litla herbergi af Ómari sem á húsnæðið,“ útskýrir Bergur. „Við þurfum ekki stærra pláss en þetta. Hér kemst skrifborðið ágætlega fyrir, stóll og sófi fyrir gesti. Við höfum líka aðgang að ágætum fundarsal.“

– Hvað á svo að gera í tilefni afmælisins?

„Sannast að segja hef ég ekki hugmynd um það. Skemmtinefndin heldur þar í alla þræði en hún fær úthlutað einhverjum peningum á hverju ári sem henni er upplagt að fara vel með. Um það snýst þetta meðal annars hjá okkur, að fara vel með fjármuni félagsmanna.“

– Er félagið vel statt?

„Sjúkrasjóðurinn okkar er svakalega sterkur. Við eigum tvær íbúðir í Sóltúni 12 í Reykjavík og svo á Orlofssjóðurinn stóran sumarbústað í Grímsnesi þar sem við stefnum að því að setja upp gufubaðstofu. Þetta er nýlegur heilsársbústaður og mikið notaður af félagsmönnum. Svo jú, ætli meg ekki segja að við stöndum býsna traustum fótum.“

– Hefur eitthvað eitt umfram annað reynt á formanninn?



Við litum við hjá formanni orlofsnefndar skipstjóranum á Vestmannaey VE, Birgi Þór Sverrissyni.



Ómar Steinsson, skrifstofustjóri félagsins, í kunnuglegum stellingum.

„Erfiðustu verkefni mín sem formaður voru þegar góður félagi minn og rekstrarstjóri Verðandi til ansi margra ára, Halldór Guðbjörnsson, lést í febrúar 2012. Hann var búinn að vera veikur lengi og við Dóri ætluðum alltaf að setjast niður saman til að fara yfir það sem ég ætti að gera ef hann félli frá. Það tókst aldrei og allt í einu fékk ég tugi bréfa í pósthólfnið okkar í hverjum mánuði. Eftir einn og hálfan mánuð fór ég í Íslandsbanka hér í Eyjum með fullan Krónuplastpoka af skilagreinum og reikningum og óskaði eftir aðstoð við þetta pappírslóð. Það var ekki vandamálið og það sem meira var, bankinn tók ekkert fyrir að sjá um gjaldkerastörf Verðandi. Takk fyrir Íslandsbanki.

Í júní 2012 fékk ég Andrés Sigurðsson, yfirhafnsögumann Vestmannaeyjahafnar, ritara í stjórn Verðandi og yfirrukkara hjá Vestmannaeyjahöfn, til að taka að sér gjaldkerastarfið í Verðandi. Tveimur árum seinna réðum við Ómar Steinsson á skrifstofuna okkar og síðan hef ég ekkert að gera nema að þiggja launin mín eins og alvöru verkalyðsforingi???

– Hver eru annars helstu verkefni ykkar?

„Ómar er hér í hálfu starfi og heldur skrifstofunni opinni á milli 13 og 16 fimm daga vikunnar. Á honum hvílir allt vafstur vegna útleigu á íbúðunum okkar í Reykjavík og í Grímsnesi. Hann heldur líka utan um sjúkrasjóðinn og annast annan daglegan rekstur sem til fellur. Félagið er líka virkur þátttakandi í Sjó-

mannadeginum. Ég er með puttana í þessu svona eins og þarf. Hér koma menn og kvarta undan ósanngjarnri meðferð og þá fer ég á fund útgerðarmanna.

Já, ég fer bara til þeirra og við ræðum málin augliti til auglits. Þeir segja sitt og ég mitt. Svo er komist að niðurstöðu en ég hef alltaf náð að leysa þessi mál í friði.“

– Aldrei neinn ófriður?

„Það er bara eitt fyrirtæki í Eyjum sem hlustar ekki á okkur og það er Ísfélag Vestmannaeyja. Við stjórnvöllinn þar eru að mér finnst franskir Lúðvíkar sem vita ekkert hvað er að ske hjá þegnum sínum. Annars finnst mér sitja einhver reiði í útgerðarmönnum eftir seinustu samninga. Sumir þeirra neituðu að láta af hendi eingreiðsluna sem um var samið og misklíð hefur ítrekað risið út af hafnarfriðum svo eitthvað sé nefnt.

Mér finnst sannast sagna allt umhverfið hafa versnað. Útgerðarmenn þola illa gagnrýni og ákvarðanatöku er býsna einhliða. Sjómenn eiga að lúffa og hlýða. Undanfarið hefur borið á því að þeir láta ekki bjóða sér þetta lengur og það kemur æ oftar fyrir að skip komast ekki á sjó vegna þess að það vantar mannskap.“

– Getur verið að hér spili inn í versnandi árferði?

„Ábyggilega. Ég er viss um að allar minni útgerðir í landinu eru reknar með tapi. Það eru aðeins stærstu útgerðirnar sem ráða við þetta auðlindagjald sem er svo kórónað með tryggingargjaldinu. Ég hugsa að laun sjómanna myndu hækka um 10 til 20% ef þessi óskapnaður væri

PÖKKUNARLAUSNIR

ALLT Á EINUM STAÐ FYRIR ATVINNUMENN OG HEIMILI



Brettavafningsvélar frá Robopac hafa sannað ágæti sitt

Meira en 150 vélar seldar á Íslandi.

Allt frá hálfsjálfvirkum vélum upp í fullkomnar
línur með yfirbreiðslu og hornastífum.
Afkasta allt að 80 brettum á klst.

Fjölbreytt úrval og miklir möguleikar á stillingum.



FSC - vottun um sjálfbæra skógrækt





„Við skuldum samfélaginu í Eyjum að halda félaginu hér,“ segir Bergur.

ekki. Auðvitað á að henda þessu auðlindagaldi út í hafsauga. Hvað ætli Reykvíkingar segðu um að greiða slíkt gjald af heita vatninu eða stangveiðimenn af veiddum laxi og silungi? Ég er hræddur um að þá myndi heyrast hljóð úr horni. Ein króna í auðlindaskatt af hverjum 10 litrum af vatni á heimilinu í Reykjavík myndi gera fólk í höfuðborginni brjálað, en það má rukka sjómanninn um cirka 80 krónur fyrir 5 kílóa þorsk.“

Sameining ekki á döfinni

– Nú var það stefnan þegar Félag skipstjórnamanna var stofnað að sameina alla skipstjórnamenn á landinu í eitt felag. Þetta hefur ekki alveg gengið eftir því enn lifa tvö smærri félög, þið og Vísir á Suðurnesjum. Má eiga von á breytingum í þessum efnum?

„Ef þú ert að fiska eftir því hvort við ætlum að sameinast Félagi skipstjórnamanna þá er svarið neitandi. Við höfum átt gott samstarf við stóra félagið en óttumst að þjónustan í Eyjum myndi liða fyrir ef við hyrfum þar inn; að skrifstofunni hér yrði lokað og að við yrðum að sækja alla þjónustu í bæinn.“

Í þessu sambandi langar mig til að minnast á kjör Grétars Mars í forsetastól FFSÍ sem var pólitískt plott unnið af Frjálslynda flokknum. Þetta var lúalegt en Grétar Mar notaði FFSÍ ansi oft til hluta sem komu skipstjórnamönnum ekkert við. Pólitik á ekki heima í stéttarfelögum.

Tveimur árum seinna fór fram kosning um forseta FFSÍ og niðurstaðan réðist

af atkvæðum okkar Verðandimanna.

Árni Bjarnason var kjörinn forseti FFSÍ og sannleikurinn er sá að ég, Jói í Vísir og Árni Bjarna vinnum vel saman. Þótt við séum ekki alltaf sammála endar þetta hjá okkur yfirleitt á góðu nótunum. Þó við höfum lagt FFSÍ niður breytir það engu. Við vinnum allir saman og yfirmaður okkar heitir Árni Bjarnason. Skipstjóra- og stýrimannafélagið Verðandi borgar sín gjöld, en mun minni en áður, til FS í staðinn fyrir FFSÍ.

Þetta snýst líka um tilfinningar skal ég fúslega viðurkenna. Og svo ég segi það hreint út finnst mér það, já ég vil segja vanvirðing við félagsmenn og þá hugsjón sem haldið hefur félaginu á lifi, félagi sem senn verður áttatíu ára gamalt, að láta sér til hugar koma að leggja það niður. Við hreinlega skuldum samfélaginu í Vestmannaeyjum að halda félaginu hér og ég held að félagsmenn tækju því illa ef ég legði til sameiningu við Félag skipstjórnamanna.

Talsmenn launafólks eiga ekki að vera á ofurlaunum

Öll þessi ár sem formaður Verðandi hef ég þegið um 30.000 krónur á mánuði í laun og hef aldrei fengið símastyrk, bifreiðastyrk eða yfirleitt nokkurn styrk frá Verðandi. Í raun og veru er þetta sjálfbodastarf.

Mig minnir að heildarlaunakostnaður Verðandi hafi verið 2,5 milljónir í fyrra og þetta er best rekna verkalyðsfyrirtækið á Íslandi að mínu mati. Menn borga lág félagsgjöld í Verðandi og það er félags-

sjóðurinn sem við getum notað til að greiða mönnum laun og veitt hinum ýmsu félögum styrki. Á fimm ára tímabili höfum við styrkt Björgunarfélag Vestmannaeyja tvívegis um milljón krónur í hvort sinn, fyrir um það bil tíu árum létum við 1,3 milljónir renna til Slysavarnaskóla sjómanna og fyrir þremur árum veittum við tvær milljónir til Sjúkrastofnunar Vestmannaeyja vegna kaupa á sónar.

Þannig vinnum við bara, lág laun og afgangurinn af hagnaði félagssjóðs fer í góð málefni. Í raun og veru hef ég aldrei fattað laun verkalyðsforkólfa landsins sem eru með þrisvar til sex sinnum hærri laun en fólkíð sem það er að semja fyrir. Mér finnst að formaður stéttarfélags eigi að hafa tvöföld laun lægst launuðustu manneskjunnar og þá væri kannski einhver metnaður hjá formönnum félaga til að gera betur fyrir þá lægst launuðu.

Ég hefði ekkert á móti því að fá 700 til 1.500 þúsund á mánuði fyrir að vera í forsvari fyrir verkafólk og fara bara í tölvuna á morgnana, skoða fréttamiðlana, fésbókina og kíkja síðan á meilið.

Þetta er gott eins og það er hjá okkur.“
– *Ætla þú Bergur að sitja önnur 16 ár á formannsstólnum?*

„Nei, biddu fyrir þér. Ég hef verið formaður frá 2002 sem mér finnst æði langur tími. Þetta er mest áhugamennska sem heldur manni gangandi en ég skal alveg játa að ég ihuga æ oftar að hætta. Og auðvitað kemur að því og væntanlega fyrr en seinna enda mín vakt í brúnni orðin nokkuð löng.“

Sérhönnuð sjómannamappa

Atvinnuskírteini og önnur gögn á vísum stað



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

Sjómannamappan fæst einnig
sem taska með rennilás

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



Sjálfsvirðing og **sjálfstraust** eflist með vinnu við vel metið handverk.

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

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

Vefverslunin okkar er opin allan sólarhringinn - alla daga vikunnar: **mulalundur.is**

Surtsey er fjær, enn með hala,
en þess er vænst að hann hverfi.

Ætluðu ekki að fylgja klukkunni?

Stiklur úr fundargerðum Verðandi fyrstu tíu árin

Í tilefni af 75 ára afmæli Verðandi voru allar fundargerðir félagsins skannaðar inn og settar á netið. Gríðarlega gott framtak og þarft og vert eftirbreytni. Kíkjum inn á nokkra fundi hjá félaginu sem haldnir voru á fyrri hluta seinustu aldar en í fundargerðunum er sannarlega mikið efni að finna sem vert væri að vinna betur úr og tengja sögu Eyjanna og Íslands.

Látum þess í upphafi getið á á stofnfundinum, 27. nóvember 1938, var samþykkt árgjald í félagssjóð að upphæð 5 krónur.

11. desember 1938.

Formaður minntist á að nauðsyn bæri til þess að koma því til leiðar að meira fjör yrði í fundunum og upplýsti að hægt væri að fá húsið hér leigulaust ef minnst 40 menn mættu á fundinum og keyptu kaffi.

3. janúar 1942.

Þorsteinn Jónsson bar fram tillögu um að félagið yrði framvegis látið heita Skipstjóra- og stýrimannafélagið VERÐANDI. Tillaga þessi var borin undir atkvæði og samþykkt í einu hljóði.

5. mars 1942.

Ársæll Sveinsson tók næst til máls og vék máli sínu að talstöðvum í bátum hér. Kvað hann hörmulegt til þess að vita að af þeim 13 bátum, sem ókomnir voru á sunnudagskvöld þann 1. þ.m. hefði ekki heyrst í talstöð neins þeirra hér á stöðinni. En aftur á móti hefði heyrst á sama tíma í talstöð m/b Öldunnar og björgunarskipisins Sæbjargar sem voru vestur í Faxabugt. Taldi hann að hér væri um svo mikilvægt mál að ræða að enga bið þylði og yrði því að hefjast handa strax með það að fá talstöðvarnar í fullkomið lag.

3. júní 1942.

Fylgjandi röðrum á sunnudögum voru 14 en á móti 28. Mál þetta var því afgreitt og samþykkt með 14 atkvæða meirihluta.

27. nóvember 1942.

[Verðandi ásamt fleiri félögum beitti sér fyrir auknum réttindum til handa skipstjórum og stýrimönnum með hið minna fiskimannapróf. Til að sameina betur kraftana í þessu mikilvæga máli ákvað félagið að ganga í Farmanna- og fiskimannasamband Íslands.]

30. nóvember 1943.

Nefnd sú, sem kosin var af Skipstjóra-

og stýrimannafélaginu Verðandi til þess að gera tillögu um á hvern hátt best verði bætt úr samgönguörðugleikum Vestmannaeyja við meginlandið, varð samála um að framtíðarlausn á þessum málum yrði óhjákvæmilega flugsamgöngur.

16. janúar 1944.

Öryggismál. Eyjólfur Gíslason, Búastöðum, stakk upp á því, hvort ekki væri nauðsynlegt að hafa sterkt ljós inni á Eiði yfir vertíðina svo að þeir bátar, sem kæmu þar í vöndum veðrum, gætu betur áttað sig á, hvar þeir væru og týndu síður landinu t.d. ef um dimmuveður væri að ræða. Ragnar Þorvaldsson taldi nauðsynlegt að hafa skipshöfn tilbúna við björgunarbátinn á Skansinum þegar leiðin væri varhugaverð en von á bátum.

1. nóvember 1944.

Til umræðna kom hversu óviðeigandi og óþolandi það væri að sundlaugin væri í því óstandi eða ónothæfni sem hún hefði verið að undanfögnu þar sem hér væri um að ræða eitt stærsta öryggismál sjómanna.

22. nóvember 1944

Til umræðna kom hversu óviðeigandi

Óskum

Skipstjóra- og stýrimannafélaginu Verðandi til hamingju með 80 ára afmælið





Suðurey ÞH 9, áður Þórunn Sveinsdóttir, stendur uppi í skipalyftunni.

Skipstjóra- og stýrimannafélagið Verðandi.

Á fundi sem haldinn var í ofanskráðu félagi þann 26. þ.m. var m.a. rætt um ágang erlendra togara hér við Vestmannaeyjar, en þó sérstaklega á s.l. vertíð, er svo fáheyrð fólkska átti sér stað, að þessi veiðiskip fóru inná mitt netjasvæðið, sem við hér í Eyjum að m.k. töldum friðað, settu niður bauju og toguðu í mestu makindum eins og ekkert veiðarfæri væri nálægt. En er trollið var dregið upp, hengu á því, eða hlerum þess, veiðarfæri Eyjamanna sem þeir svo skáru eða slitu af sér eftir því hvort hægara eða fljótvirkara var.

Þessi myndarlegi veiðiskapur þótti síst þess verður að fara með hann í felur. Hann var að minnsta kosti framkvæmdur einn mesta góðveðursdaginn, sem kom í apríl mánuði.

Einnig á þeim tíma er allflestir bátar voru á veiðisvæðinu og þar að auki vopnaður varðbátur sem sérstaklega var ætlað það hlutverk að verja veiðisvæðið.

Á fundi þeim sem að framan getur, ræddu menn þessa atburði, eða rifjuðu þá upp og sem eðlilegt var, þótti hér við vandan vágast að etja, sem síst mundi færa batnandi á komandi árum ef ekkert yrði aðhafst.

Voru allir félagsmenn sem þarna voru mættir sammála um að vinna bæri að því að fá netjasvæðið algerlega friðað fyrir botnvörpu yfir þann tíma sem netjaveiðin stendur yfir. Að loknum umræðum var kosin nefnd og var henni falið að vinna að undirbúningi þessa máls, og leita í því sambandi samstarfs við Útvegsbændafélag Vestmannaeyja.

Í nefnd þessa voru kosnir Karl Guðmundsson, Þorgeir Jólsson, Eyjólfur Gíslason, Oddur Sigurðsson og Runólfur Jóhannsson. Samkvæmt framanrituðu, eru það vinsamleg tilmæli vor að þér takið höndum saman við sjómennina og fullkomlega verði unninn bugur á þeim yfirgangi og ódrengskap erlendra fiskimanna sem hér hefur að nokkru verið lýst.

Vestmannaeyjum 28. júní 1949.

eða ólíðandi það væri að ekki væru til hér í plássi góðir bátar til kappróðra. Árni Þórarinsson taldi að bátarnir þyrftu að vera til fyrir n.k. sjómannadag.

9. janúar 1946.

Hannes Hansson hóf máls á því að nauðsynlegt væri, að stemma stigum við áfengisflóði því sem hér flæddi yfir á hverri vertíð, taldi hann að æskilegt væri að fleiri tæku til máls um þetta nauðsynjamál.

Um þetta var talsvert rætt og voru ræðumenn allir sammála um nauðsyn þess að vinna að því að áfengisversluninni yrði helst lokað yfir vertíðina.

18. febrúar 1945.

„Á fundi sem haldinn var í Skipstjóra- og stýrimannafélaginu Verðandi, 18. febrúar þ.á., var samþykkt tillaga þess efnis, að róðratíminn yrði þannig framvegis að sólarklukkunni yrði fylgt áfram eða tíminn ekki færður fram, er klukkunni verður flýtt, fyrsta sunnudag í mars n.k.“

4. nóvember 1945.

Sighvatur Bjarnason stóð næstur upp og skýrði frá því að nefndin hefði enn ekki hafið starf viðkomandi bauju þeirri sem rætt var um á síðasta fundi og skyldi vera hér innanhafnar og notast við af-réttingu kompása í bátum hér. Sagðist Sighvatur bráðlega mundi vinna að þessu



en stakk uppá hvort ekki mundi hygglegra að fá hingað kunnáttumann í þessum efnum, og óskaði samþykkt félagsmanna þar um. Var því næst gengið til atkvæðagreiðslu og það samþykkt með öllum atkvæðum að fela Sighvati Bjarna-

syni að vinnu að framgangi málsins og komast helst í samband við Konráð Gíslason.

18. nóvember.

Formaður greindi því næst frá samtali

við Þorstein í Laufási viðkomandi veðurfregnum héðan úr Vestmannaeyjum. Í þessu samtali sagði hann að þeim hefði komið saman um að nauðsynlegt væri að lagfæra þetta, þar sem öllum væri ljóst að yfirleitt væri veðurhæðin



HD 9/18-4 ST
Háprýstistöð fyrir
1 notanda

- Vatnsflæði: 460-900 l/klst
- Þrýstingur: 40-180 bör
- Hámarks hitastig: 70°C

HDC Standard
Háprýstistöð fyrir 1-8
notendur

- Vatnsflæði: 700-8000 l/klst
- Þrýstingur: 80 eða 160 bör
- Hámarks hitastig: 85 / 60°C



HDC Classic
Háprýstistöð fyrir 1-3
notendur

- Vatnsflæði: 700-2000 l/klst
- Þrýstingur: 80 eða 160 bör
- Hámarks hitastig: 85 / 60°C



Gufudælur



Háprýstidælur



RAFVER

KÄRCHER SÖLUMENN

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

sögð meiri en hún að réttu lagi væri og hefði Þorsteinn talið að sjálfsagt væri að snúa sér til veðurstofunnar um þetta mál.

[Lokaverk fundarmanna var að samþykka eftirfarandi áskorun]

„Fundur í Skipstjóra- og stýrimannafélaginu Verðandi skorar á stúkurnar hér í plássu að beita sér fyrir því, að áfenginu verði algjörlega útrýmt héðan úr bænum með almennum borgarafundi, og lofar félagið eindregið stuðningi sínum er til atkvæðagreiðslu kemur um þetta mál.“

6. október 1946.

Hannes Hansson hóf máls á því að nauðsynlegt væri að efla sjúkrasjóð félagsins með fjársöfnun t.d. með happa-drætti eða öðru hliðstæðu, í þessu sambandi tóku fleiri til máls, endanlegar samþykktir urðu ekki, og var málinu frestað.

10. janúar 1947.

Ársæll Sveinsson tók til máls og minntist starfa Björgunarfélags Vestmannaeyja á undangengnum árum kvaðst hann hafa starfað fyrir það eins og mönnum væri kunnugt en án greiðslu þar sem félagið væri ekki aflögufært eða peningalaust.

11. maí 1947.

Óskar Ólafsson tók næstur til máls og minntist þess að sér þætti slæmt útlit með heimafiskir í sumar, ef sú regla yrði haldin sem hraðfrystihúsin hefðu sett sér, að taka ekki fisk af bátum sem hefðu verið lengur úti en 2 sólarhringa.

Páll Þorbjörnsson og Sighvatur Bjarnason ræddu einnig um þetta vandamál og töldu að þetta félag gæti ekki látið málið afskiptalaust.

25. janúar 1948.

Verðandi björgunar- og eftirlitsskipið var eftirfarandi tillaga borin upp og samþykkt: „Fundurinn samþykkir að senda Skipaútgerð ríkisins eða ráðuneyti því

sem fer með landhelgismál um að Ægir komi hingað þegar í stað til gæslu. Minna skip en Ægir kemur ekki til greina.“

31. október 1948.

Ólafur Sigurðsson hóf máls á því hvað örðug löndunarskilyrði væru á Edinborgarbryggjunni svokölluðu. Sagði hann að erfiðast væri að aka fiskvögnum um bryggjuna vegna sprungna og ójafna sem á henni væru. Taldi Ólafur ekki úr vegi, að félagið beitti sér að einhverju leyti fyrir því, að ráðin yrði bót á þessu, tóku fleiri í sama streng þ.a.m. Eyjólfr Gíslason og töldu þeir að hafnarnefnd bæri skyldu til eða mundi réttur aðili til að sjá um framkvæmdir til bóta.

Sighvatur Bjarnason svaraði fyrir hönd Hafnarnefndar, og sagði að henni kæmi bryggjan ekki við þar sem hún væri í einkaeign.

22. febrúar 1949.

Þorsteinn Jónsson, Laufási, kvaddi sér hljóðs, og minntist stofunar og peningaframlags Eyjamanna, til fyrsta björgunarskipsins „Þór“, og hvernig það væri nú, með björgunar og eftirlitsskip, hér við Eyjar?

Þá stóð upp Ársæll Sveinsson, og sagði sögu Björgunarfélagsins í stórum dráttum, upphafi þess, fyrstu stjórnnum og starfsemi þeirra fyrstu árin og fram að síðustu tímum, en nú væri orðið allt of dauft yfir þessum málum, og skoraði hann á félagið að taka þessi mál að sér.

Eyjólfr Gíslason bætti þarna nokkurum orðum við. Minntist sinnar fátæktar, þegar Björgunarfélagið var stofnað hér í Eyjum, og almennum áhuga fyrir þeim málum.

Formaður tók næstur til máls, og taldi sömu þörfina og verið hefði að hafa björgunarskipið hér áfram, og kom með svohljóðandi tillögu í málinu:

„Fundur haldinn í Skipstjóra- og stýrimannafélaginu Verðandi sunnudaginn

20/2-49, skorar eindregið á bæjarstjórnina, að beita sér nú þegar, fyrir því, við Skipaútgerð ríkisins, að varðskipið „Ægir“ verði strax sent hingað til þeirra starfa, er það hefur haft hér á undanföllum árum.“

Tillagan var samþykkt í einu hljóði.

[Síðar á sama fundi]

Eyjólfr Gíslason vakti máls á að gott væri að kynna sér, sem best „Grunninn“, hér í kringum Eyjar, og góðar leiðir, fram hjá þeim, því ekki væri sama, hvar yfir sjóinn væri farið í vondum veðrum.

Ólafur Sigurðsson var þessu fylgjandi, og lagði til, að kosin yrði 3 manna nefnd í málið.

Guðmundur Vigfússon og Sighvatur Bjarnason töldu sjókortíð fullnægjandi, og því best að taka stefnur og strik, eftir því, og varð það ofan á.

18. nóvember 1949.

Formaður las þar næst upp bréf frá Formannasambandsþinginu þess efnis, hvort S.S. Verðandi vildi styðja að því, að FFS.Í. hefði mann í framboði við næstu Alþingiskosningar.

Formaður tók því næst til máls. Kvaðst hvorki mæla með né móti þessu máli, taldi þó best að pólitík væri ekki tekin inn í félagið.

Sighvatur Bjarnason talaði næstur og sagði að hér myndi 5. flokkurinn vera í uppsiglingu, og vildi hann fela stjórninni að svara þessu bréfi, og var það samþykkt.

Stjórnin sendi FFS.Í. svohljóðandi svar:

„Á fundi sem haldinn var í Skipstjóra- og stýrimannafélaginu „Verðandi“ 18. þ.m. var bréf yðar lesið upp og tekið til umræðu.

Félagið „Verðandi“ hefur alltaf haldið sig utan við alla pólitík og ákváðu félagsmenn að halda þeirri stefnu framvegis.“

16. desember 1949.

Guðjón Valdason kvaddi sér hljóðs, og taldi að óforsvaranlegt væri, að 2 menn færu á sjó til veiða með dragnót, og að slíkt ætti að banna, og kom hann með svohljóðandi tillögu:

„Skorað á félagið, að beita sér fyrir því að ekki verði leyft að 2 menn fái að fara á sjó með dragnót í Vestmannaeyjum.“

Einar Jóhannsson gaf þá skýringu að í flutningunum milli Hvalfjarðar og Reykjavíkur á stríðsárunum, hefði verið bannað, að færri enn 3 menn, væru á bát í þeim ferðum.

Ryðfrír stálbarkar

fyrir

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

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

LJÓSMYNDAKEPPNI SJÓMANNA



Nú stýttist í að senda þurfi inn myndir í ljósmyndakeppni sjómanna en lokafrestur til að skila inn myndum er 2. desember nk. Sjómenn eru þegar farnir að senda inn myndir og bindum við vonir um mjög góða þátttöku. Allir sjómenn eru gjaldgengir í keppnina 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 fönguð.

Viðfangsefnið má vera hvað sem er og er ekki bundið við að myndirnar hafi verið teknar úti á sjó. Myndirnar þurfa ekki að hafa verið teknar á þessu ári heldur er hægt að fara í ljósmyndasafnið sitt. Eitt skilyrði er þó sett að myndin má ekki áður hafa tekið þátt í þessari keppni.

Hver ljósmyndari má senda inn allt að 15 ljósmyndum. Veitt verða verðlaun fyrir myndir í fyrstu þremur sætunum en auk þeirra eru valdar 12 aðrar myndir sem síðan taka þátt í keppni meðal sjómanna á Norðurlöndum. Sú keppni fer fram í byrjun febrúar 2019.

Myndir skal senda á netfangið iceship@heimsnet.is.

Stafrænar myndir þarf að senda inn í mestu upplausn sem möguleg er en allar myndir eru engu að síður gjaldgengar. Ef senda á inn myndir á öðru formi skulu þær sendar til:

Sjómannablaðið Víkingur
Félag skipstjórnarmanna
Ljósmyndakeppni 2018
Grensásvegi 13
105 Reykjavík



Viðir Benediktsson sendi þessa skemmtilegu mynd í keppnina í fyrra.

Ker Umbúðamiðlunar eru eingöngu ætluð undir matvæli.

 **Umbúðamiðlun ehf.**
Sími: 5556677



Litast um í Vestmannaeyjum



Landeyjarhöfn að baki. Herjólfur hefur tekið stefnuna út í Eyjar.



Siglingin inn á höfnina er ógleymanleg. Bergið slútir fram og landkrabbanum list ekkert á þrengslin. Hraunið rann fram á Skansinn og út í sjó norðan við hafnar-garðinn, Hringersgarð. Stafkirkjan, sem var gjöf Norðmanna til íslensku þjóðar-innar í tilefni 1000 ára kristni í landinu, stendur á hrauninu sem rann 1973. Andspænis henni hefur verið komið fyrir litilli flotbryggju við Hringersgarð.



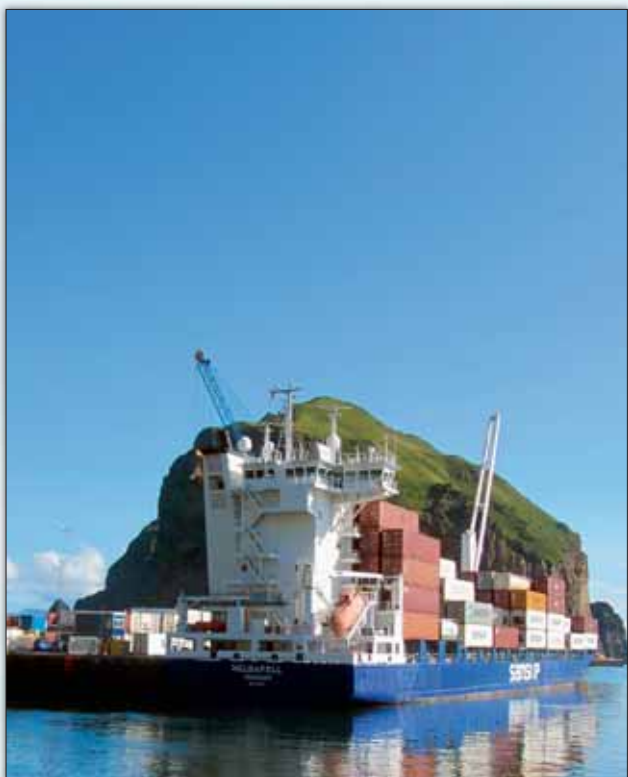
Ég játa myndastuld en stenst ekki freistinguna að sýna ykkur þessa gömlu mynd. Takið eftir sjóveitu-tankinum og Hringersgarði sem teygir sig fram og lokar höfninni að hluta. Garðurinn var hlaðinn og er um 200 metrar á lengd. Þarna rann hraunið fram og lagðist í vörn fyrir höfnina.



Eldfell er ákaflega rauðleitt enda enn í reifum ef miðað er við tímatal jarðfræðinnar.



Svalirnar standa einar eftir af ákaflega reisulegu og fallegu húsi. Að baki hefur hraunelfjan stírdnað í hárri brekku sem byrgir sýn á hafið sem áður blasti við af þessum stað.



Heimaklettur rammar inn Helgafell Samskipa – við skulum ekkert minnst á hvar skipið er skráð.



Elliðaey. Ljósá byggingin er veiðikofi en slíka kofa er að finna í öllum smærri eyjunum. Þessum kofum er vel við haldið enda vænta Eyjamenn ekki annars en að lundaveiðin verði leyfð aftur sem gerist þegar lundastofninn nær sér á strík að nýju



Má ég gorta? Nei, ætli sé ekki best að láta það vera, sumir kynnu að draga dár að mér og myndu örugglega skellihlæja ef ég segði allan sannleikann um „klifurdáðir“ mínar.



Skyggst af Eldfelli. Elliðaey og Bjarnarey blasa við.

Jón Þ. Þór

Vestmannaeyjar

Elsta verstöð við Norður-Atlantshaf?

Vestmannaeyjar hafa frá alda öðli verið ein stærsta verstöð á Íslandi og sjósókn úr eyjunum á sér lengri sögu en frá flestum öðrum útróðrarstöðum hér á landi. Heimildir taka að visu ekki af vafa um hvort eyjarnar megi kallast elsta fiskver landsins, en líklegt má það teljast, og sitthvað bendir

til þess að Vestmannaeyjar megi með réttu teljast elsta verstöð við norðanvert Norður-Atlantshaf, þeirra sem eiga sér óslitna útgerðarsögu. Í sögu íslensks sjávarútvegs verður þýðing eyjanna seint ofmetin og saga útgerðar í Eyjum endurspeglar nánast alla meginþætti sjávarútvegssögunnar. Má þá



FRÍÐRIK A.
JÓNSSON ehf.

Tækin í brúnnna frá FAJ
Fyrir allar stærðir skipa og báta

SIMRAD

3G og 4G Breiðbands Radar



GPS áttaviti

SIMRAD



Simrad sjálfstýringar

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

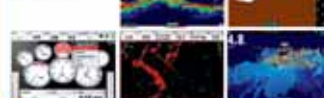
SIMRAD

Kortaplotter og
fjölnotatæki

NSS evo 3

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

Fáanlegt 7", 9",
12" eða 16"



DHR LED, fáanleg sem retrofit.

DHR LED siglingaljós fyrir allar stærðir skipa og báta.



Nýtt fjarstýrt 250W LED leitarljós frá DHR.
Dregur 1700 metra, stillanlegur geisli.

SIMRAD

SIMRAD Dýptarmælir

Fyrirferðalitill dýptarmælir.
Auðvelt vinnuumhverfi.



B260 botnstykk

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

Siglinga, fiskileitar og rafeindatæki

einu gilda hvort litið er til sjósóknar, fiskveiða, fiskverkunar og -verslunar eða náttúrulegra aðstæðna.

Á dögum þorskastríðanna skömmu eftir miðja 20. öld lýsti íslenskur sendifulltrúi landi sínu eitt sinn svo fyrir útlendingum að það væri „klettur umsetinn fiski“. Enginn dró réttmæti þessarar lýsingar í efa, en hún á þó betur við um Vestmannaeyjar en flesta eða alla aðra staði á Íslandi. Eyjarnar rísa úr hafi undan suðurströnd landsins, sæbrattar og allt umhverfis þær eru einhver bestu og gjöfulustu fiskimið í gjörvöllu Norður-Atlantshafi. Þar við bætist að aðstæður til útgerðar eru betri í Eyjum en annars staðar í námunda við fiskimiðin miklu suður af Íslandi. Suðurströnd landsins er nánast ein samfelld hafnleysa, frá Þorlákshöfn í vestri til Hornafjarðar í austri og óviða á þessari löngu leið varð röið til fiskjar með góðu móti. Í Eyjum var hins vegar tiltölulega góð höfn frá náttúrunnar hendi og þaðan var stutt að róa á góð mið. Það skipti höfuðmáli á árabátaöld.

Heimildir greina hvergi frá upphafi sjósóknar og útgerðar í

Vestmannaeyjum, en hún hlýtur að hafa hafist snemma. Í augum landnámsmanna frá Vestur- og Norður-Noregi, sem vanir voru fiskveiðum og sjávarnytjum úr fyrri heimkynnum, hljóta Vestmannaeyjar að hafa litið út sem gösenland, staður sem bauð upp á nánast allt það sem sjálfsþurftarþúskaþur þarfnadist. Auk mikillar fiskgengdar allt umhverfis eyjarnar á öllum tímum mátti hafa þar góð not af fuglatekju og hjargnytjum. Þá voru eyjarnar víða grösugar og skilyrði til kvikfjárræktar dágóð. Í augum hinna fyrstu Íslendinga hljóta eyjarnar að hafa verið sannkölluð matarkista.

Samkvæmt frásögn Landnámabókar hófst föst búseta í Vestmannaeyjum ekki fyrr en undir lok landnámsaldar, þ.e. ekki fyrr en undir 930, og jafnvel nokkru síðar. Þar með er hins vegar ekki sagt að enginn hafi hagnýtt kosti eyjanna og hin miklu hlunnindi, sem þær höfðu upp á að bjóða fyrir þann tíma.

Skörðóttar og oft óljósar heimildir benda til þess, að Vestmannaeyjar hafi verið útver þegar á fyrstu áratugum landnámsaldar og



Allt fyrir nýsmíðina

YANMAR aðalvél
YANMAR hjálparvél
REINTJES niðurfærslugir
BERG skiptiskrúfa

STAMFORD ásratali
SCANROL autotroll
NORSAP skiptjórastólar



BJÖRG EA 7

YANMAR aðalvél
MEKANORD niðurfærslugir
VULKAN ástengi

KORSØR skiptiskrúfa
SLEIPNER bógskrúfa
SEAMECH vélstýring



HAFBORG EA 152

YANMAR aðalvél
ZF niðurfærslugir
ZF stjórntæki
SIMRAD sjálfstýring
CENTA ástengi

SIDE-POWER hliðarskrúfur
8" hljóðkútur
EUROPAFILTER smursía
SEPAR forsiur
PRESTOLITE alternator

TEIGNBRIDGE skrúfa
LASDROP óxulþétti
POLY FLEX vélapúðar
FLOSCAN eyðslumælir



SANDFELL SU 75

YANMAR



Aðalvélar í skip og báta

SIDE-POWER



Hliðarskrúfur



Stjórntæki og girar

TOIMIL



Löndunarkranar

KOHLER
IN POWER. SINCE 1920.



Rafstöðvar og ljósavélar

Poly Flex



Mótorpúðar fyrir flestar vélar



Sjókopar - sjóinntök - sjósiur - lokar - zink

ROLLWAY



Allar gerðir af legum

Prestolite
electric



Alternatorar og DC rafalrar

rule



12V og 24V lensidælur

rule



Skrúfur

Marás ehf.
Miðhrauni 13 - 210 Garðabæ
Sími: 555 6444 - Fax: 565 7230
www.maras.is - postur@maras.is

*Fagleg ráðgjöf, sala og þjónusta
Bjóðum aðeins viðurkenndan búnað*



Innsiglingin er sannarlega þröng og umhverfið hrikalegt.

hafa þá bændur á Suðurlandi sent þangað fólk til fiskveiða, fugla- og eggjatekju að vorlagi líkt og tíðkaðist víðar á sunnan- og vestanverðu landinu á þessum tíma, áður en land var fullbyggt sem kallað var.

Í íslenskri atvinnu- og sjávarútvegssögu er stundum talað um fiskveiðaöld og er þá átt við tímabilið frá því fiskveiðar og útflutningur sjávarafurða urðu önnur meginstöð íslenska sveita-samfélagsins og höfuðatvinnuvegur í sjávarhémuðum á sunnan- og vestanverðu landinu. Upphaf þessa skeiðs í atvinnusögu þjóðarinnar verður ekki árssett en það hófst nálægt aldamótunum 1400, og þó líkast til nokkru fyrr. Þá voru Vestmannaeyjar löngu fullbyggðar og þegar orðnar einn veigamesti útgerðarstaður landsins. Má gleggst sjá efnahagslegt mikilvægi eyjanna af því, hve mjög helstu valdaaðilar í samfélaginu sóttust eftir þeim. Þær urðu eign Skálholtsdómkirkju þegar á fyrra helmingi 12. aldar og um eða skömmu eftir 1400 urðu þær einkaeign Noregskonungs. Það eignarhald færðist síðan til Danakonungs og hélst allt fram á síðari hluta 19. aldar. Í gömlum heimildum kemur fram, að Danakonungar litu jafnan á Vestmannaeyjar sem sérstaka eign sína og í skjölum og tilskipunum töluðu þeir tíðum um „Vort land Island og Vespenø“. Fáir gerðust til þess að vefengja eignarhald konungs á eyjunum, en staðsetning þeirra olli því að útlendir fiskimenn sóttu mikið þangað. Eyjarnar lágu einkar vel við siglingum frá Bretlandseyjum og útlendingar kunnu vitaskuld jafn vel og Íslendingar að meta nálægðina við gjöful fiskimið. Í gömlum heimildum er útlendinga getið í

Eyjum þegar um 1400 og þar var lengi eitt höfuðvígi enskra fiskimanna hér við land. Þá var oft róstusamt í Eyjum.

Ekki leikur á tvennu að konungur hafði löngum drjúgar tekjur af Vestmannaeyjum, hirti af þeim skatta og tolla og stundaði þar umtalsverða útgerð allt fram á síðari hluta 18. aldar. Á þeim tíma var kóngur mestur útvegsmáður í Eyjum og þar voru fleiri stórskip, tein- og tólfæringar, en í öðrum verstöðvum á Íslandi. Þau voru að hluta til mönnuð vermönnum „ofan af landi“, en þó einkum Eyjabændum, landsetum konungs, og vinnumönnum þeirra. Á 19. öldinni færðist útgerðin í hendur heimamanna og á lokaskeiði árabátaldar var útgerð árkasipa óvíða meiri en í Eyjum. Þilskipaútgerð varð hins vegar aldrei veruleg í Vestmannaeyjum, enda hentuðu þilskip síður þar en víða annars staðar á landinu þar eð svo stutt var á mið og útvegurinn byggðist nær eingöngu á dagróðrum.

Tuttugasta öldin var gösentíð í útgerðarsögu Vestmannaeyja. Eyjamenn vélvæddu bátaflota sinn á skömmum tíma í upphafi aldarinnar og á millistríðsárunum urðu Vestmannaeyjar tvímælaust stærsta verstöð á Íslandi, a.m.k. ef miðað er við fjölda skipa sem þaðan gengu til veiða á vetrarvertíð. Þau voru flest í eigu heimamanna, en smám saman fjölgaði þó aðkomuskipum, ekki síst austfirskum. Mikill fjöldi aðkomufólks sótti til Eyja í atvinnuleit á hverjum vetri og þar risu upp öflug útgerðar- og fiskvinnslufyrirtæki, sem sum hver lifa góðu lífi enn þann dag í dag. Þar ber einkum að nefna Ísfélag Vestmannaeyja, en ýmis önnur fyrirtæki í Eyjum eiga rætur í útgerðinni á fyrra helmingi og um miðbik 20. aldar þótt nöfn þeirra hafi breyst og eigendur séu vitaskuld aðrir.

Á nýsköpunarárunum eftir síðari heimsstyrjöld var vélbátafloti Eyjamanna endurnýjaður en á hinn bóginn bar togaraútgerð, sem reynd var um hrið, lítinn árangur og stóð aðeins í fáein ár. Með tilkomu stálskipa og skuttogara og síðan fjölveiðiskipa var Eyjaflotinn enn endurnýjaður og er nú stærri og öflugur en nokkru sinni fyrr, þótt skipum hafi að vísu fækkað nokkuð.

Þegar þetta er ritað hljóta Vestmannaeyjar enn að teljast einn stærsti útgerðarstaður á Íslandi, en fyrirkomulag sjósóknar og útgerðar hefur breyst þar eins og annars staðar á landinu. Hefðbundnar vertíðir skipta nú minna máli en áður, ekki síst vegna takmarkana á veiðum á helstu bolfisktegundum, einkum þorski. Á hinn bóginn hefur þýðing uppsjávarfiska, einkum síldar og loðnu, aukist til muna og nú skipta þessar tegundir miklu máli fyrir veiðar og vinnslu í Eyjum.



Nýi tíminn. Herjólfur kemur að bryggju í einni bestu höfn landsins. Eldgosið 1973 breytti sannarlega hafnarskilyrðum í Heimaey til hins betra og er þá vægt til orða tekið



Binni í Gröf. Kona hans var Katrín Sigurðardóttir frá Þinghóli í Hvolhreppi. Þau áttu saman 8 börn.

Mynd: Friðrik Jesson

Sigmar Þór Sveinbjörnsson, fyrrverandi stýrimaður og skipaskoðunarmaður

„Þetta er alveg sallafínt hjá þér.“

Minning um sjómanninn Binna í Gröf

Benóný Friðriksson var fæddur 7. janúar 1904 að Gröf í Vestmannaeyjum og ólst þar upp hjá foreldrum sínum. Við húsnafnið Gröf var hann kenndur til æviloka og nefndur Binni í Gröf.

Formaður 15 ára

Binni var ekki gamall, þegar hann fór að draga fisk úr sjó. Innan fermingaraldurs fór Binni að róa á smábát hjá Jakob Tranberg (föður Valdimars Tranbergs). Kom þá fljótt í ljós hjá honum framúrskarandi áhugi og fíksæld á handfærakrókinn.

Fimmtán ára gamall byrjaði Binni formennsku að sumri til

með árabát, sexæring. Voru þeir fjórir á bátnum og voru hásetarnir jafnaldrar hans. Þeir fiskuðu vel og strax komu í ljós yfirburða skipstjórnarhæfileikar hans, sem seinna gerðu hann landsfrægan aflaskipstjóra sem var alla tíð jafnvígur á öll veiðarfæri sem hann notaði til veiða.

Vertíðina 1954 varð hann skipstjóri á Gullborg RE 38 og það varð hans mesta happa- og aflaskip, en á Gullborg varð hann aflakóngur Eyjanna vetrarvertíðina 1954 og til vertíðarloka 1959 eða sex vertíðir í röð og sjö urðu þær alls vetrarvertíðir sem hann varð aflakóngur í Vestmannaeyjum og margar þeirra hæstur yfir landið.

Benóný var dádur af samstarfsmönnum sínum og alveg sér-



Sigmar Þór Sveinbjörnsson: „Ég er stoltur af því að hafa verið til sjós með Binna í Gröf.“

staklega af hans stéttarfélögum og þeim sjómönnum sem voru svo heppnir að fá að vera með honum á sjó og kynnst honum.



Gullborg RE 38. Binni í Gröf stendur á bryggjukantinum og fylgist með lönduninni. Mynd: Friðrik Jesson

„Það er alveg á nippinu“

Ég undirritaður þekkti Binna nokkuð vel, var með honum á sjó og er alinn að nokkru leyti upp hjá Sjöfn (Bobbu) dóttur hans og manni hennar frænda mínum, Gísla Sigmarssyni.



Binni og Einar á Brekku bera saman bækur sínar.

Mynd: Friðrik Jesson

Ég upplifði Benóný sem mjög skapgóðan mann. Hann gat reyndar orðið snöggillur ef ekki var farið að skipunum hans á sjónum, en það var búið um leið, gleymt og grafið. Hann er einn af þessum mönnum sem maður hugsar til með hlýhug og þótti vænt um og er stoltur af að hafa verið með til sjós.

Hann gat stundum verið skemmtilega sérstakur í háttum og tilsvörum.

Pegar slæmt var veður og við kallarnir á bátnum spurðum hann hvort það yrði farið á sjó svaraði Binni ætíð: „Það er alveg á nippinu.“

Þetta var svona orðatiltæki sem hann notaði oft og þá vissum við að það yrði örugglega farið á sjó. Á nippinu þýddi einfald-

Hafsteinn Stefánsson skipasmiður, skipstjóri og skáld orti um vin sinn eftirfarandi ljóð sem hann nefndi, Útför Binna í Gröf:

Út siglir fley í aftan skini
eilífðarstefnu velur sér.
Kveðjuna senda kærum vini
klettarnir, drangur, flúð og sker.
Regnský frá auga ægir strýkur
ávarpar stillt sín breiðu höf.
Nú fá ekki dæturnar leikið lengur
við litla skipið hans Binna í Gröf.

Þjóð sinni drjúgan færði fenginn
fórnaði kröftum lífi og sál.
Þeir vissu best sem þekktu drenginn
að þrek hans var mest ef syrti í ál.
Um ókomna tíma alltaf verður
ósk vors harðbýla föðurlands
að synir þess megi flestir feta
í fótspor hins mikla afreksmanns.

Áhöfn á Gullborg RE 38. Aftari röð frá vinstri: Einar Hannesson, Benóný Friðriksson skipstjóri og Einar Sigurðsson vélstjóri. Fremri röð frá vinstri: Rögnvaldur Jóhannesson, Gunnar Garðarsson, Sigtryggur Sigtryggsson, Kolbeinn Sigurjónsson og Pálmi Jóhannesson. Mynd: Friðrik Jesson



lega, Já – því þótt hann væri varkár, sótti hann sjóinn fast, enda afburðagóður sjómaður í alla staði.

Aldrei hallmælti hann mat þó stundum hafi það komið fyrir um borð að maturinn væri ekki alveg upp á það besta enda stundum óvanir karlar eða konur að kokka. Þegar hann var spurður hvernig maturinn væri svaraði hann ávalt með þessari setningu: „Þetta er alveg sallafínt hjá þér.“

Æsti sig ekkert yfir biluðum radar

Einar Sigurðsson sem var mjög lengi vélstjóri hjá Binna benti mér eitt sinn á að hægt væri að sjá á Binna hvort eitthvað væri í trollinu eða ekki. Þetta var þegar ég var með honum á Elliðaey.

Þannig háttaði til að Binni notaði handþokulúður til að ræsa okkur til að hífa. Þegar hann blés í lúðurinn áttu allir að koma upp á dekk og hífa inn trollið. Einar var búinn að taka eftir því að ef Binni hékk áhugalaus með höfðið út um stýrishús-gluggann og með lúðurinn í hangandi hendinni, þá var ekkert í trollinu. Ef hann kom út á brúarvænginn með báða þumalputtana í buxnavösum, þá var smá möguleiki að það væri eitthvað í trollinu. En ef hann kom út á brúarvæng, hélt í handriðið með báðum höndum og íðaði allur, þá var víst að það var mikið í trollinu. Eftir að hafa fylgst með þeim gamla sá ég að þetta var rétt hjá Einari.

Eitt er mér mjög minnisstætt í fari hans og það er hvað hann notaði mikinn sykurlífið, maður hélt stundum að hann væri búinn að gleyma sér þegar hann var að moka sykrunum í könnuna sem voru margar teskeiðar.

Binni var ótrúlega glöggur maður, það var eins og hann vissi alltaf nákvæmlega hvar hann var á sjónum þó hann hefði ekki öll siglingatækin í lagi. Það lýsir honum vel þegar eitt sinn bilaði radarinn hjá honum. Skipstjórar í dag og engu að síður í þá

daga, vildu ekki vera radar lausir á sjó, en hann var ekkert að æsa sig yfir þessu og virtist ekki há honum hið minnsta. Hann lét ekki laga radarinn fyrr en mörgum mánuðum seinna. Binni þekkti sjávarbotninn kringum Eyjar og víðar eins og buxnavasana sína og einhvern veginn gat hann einnig staðsett sig eftir sjólaginu kringum bátinn.

Ég var um tíma stýrimaður hjá Binna á Elliðaey RE sem Binni kallaði aldrei annað en Ellirey. Ég spurði hann eitt sinn af hverju hann kallaði eyjuna og bátinn Ellirey, og hann svaraði: „Af því að hún heitir Ellirey.“

„Lóðar hérna?“

Við vorum á trolli og vorum oftast þrjá sólarhringa úti í hverjum róðri, allan þann tíma svaf Binni ekki eins og við hinir á bátunum. Hann var eiginlega vakandi allan tíman, en svaf þess meira þegar hann var heima hjá sér í landi.

Skipstjóraklefinn var fyrir neðan brúna einungis stigi úr brúnni og niður í skipstjóraklefan. En þangað fór hann yfirleitt aldrei, nema þegar stímt var lengri leiðir milli veiðisvæða.

Einstaka sinnum lét hann leysa sig af á toginu, en þá lagði hann sig á bekk sem var í stýrishúsinu, bekkurinn var svo þröngur að hann lá þar í hnipri. Maður hélt stundum að hann væri sofandi á bekknum en hann hafði einhvern veginn alltaf andvara á sér því að hann var endalaust að spyrja: „Lóðar hérna? Hvert er dýpið? Hvað er langt í land? Dýpkaðu aðeins á þér.“

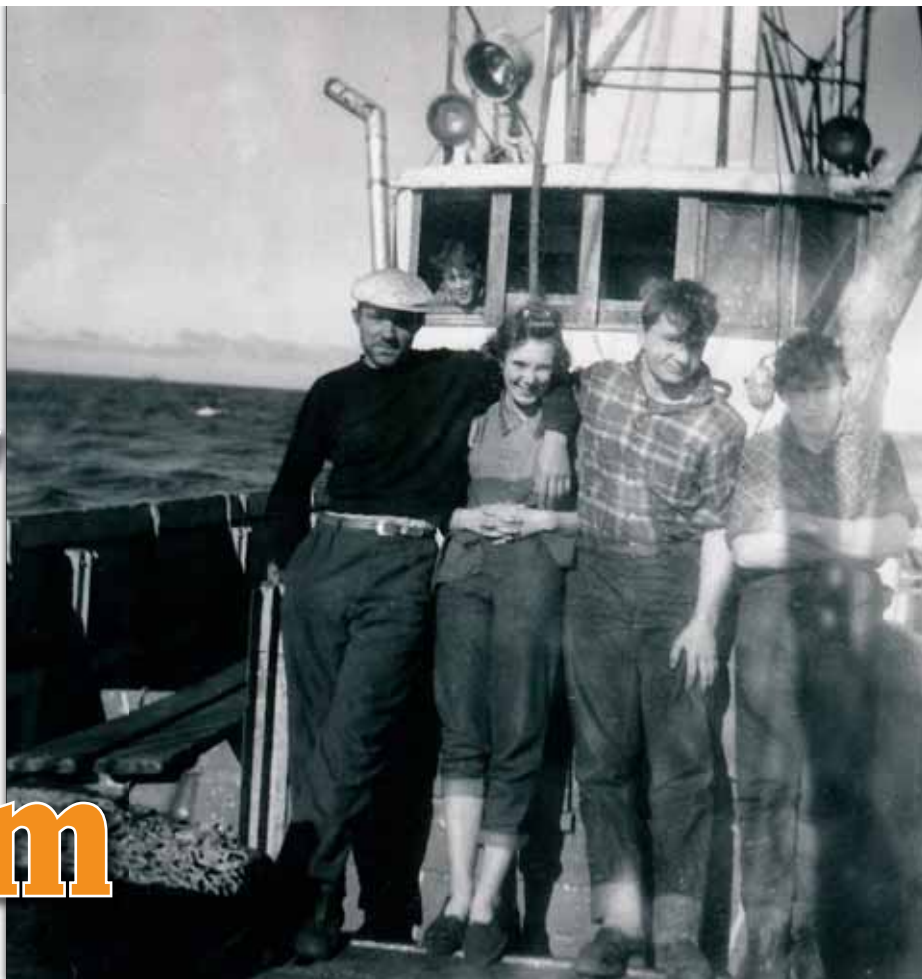
Þannig var hann alltaf meðvitaður um það hvar báturinn var hverju sinni, þó hann legði sig á bekkinn og mókti þar milli svefns og vöku.

Benóný var sæmdur Fálkaorðunni 1971 fyrir störf sín á sjónum.

Ásdís Árnadóttir

Hafragrautur og hveitilím

Sólarhringur í ævi kokks



Ásdís með körlunum.

Matsvein vantar strax á síldarbat, hljómaði í útvarpinu einn sólríkan júnidag. Einmitt sama dag og ég fagnaði tuttugasta afmælisdeginum mínum – sem var árið 1960 svo ég láti það nú fljóta með.

Þetta er himnasending, var fyrsta hugsun mín, sannkölluð afmælisgjöf. Einmitt starfið, svo spennandi og myndi vitaskuld gefa vel í aðra hönd, kannski jafnvel hnattferð að hausti.

Ég rauk í snatri í símann og hringdi í

uppgengið símanúmer og viti menn, fjórum tímum síðar sat ég í rútu á leið til Dalvíkur, ráðin sem kokkur á síldarbat. Morguninn eftir, snemma, átti að láta í haf.

Hvar á ég að háttá mig?

Eftir því sem Dalvík nálgast meira minnkaði kjarkurinn því nú fyrst gafst tóm umhugsunar. Hvað er eiginlega fram undan, hvað var ég búin að koma mér út í?

En ég herti upp hugann og ákvað að setja allt mitt traust á matreiðslubók Jóninu Sigurðardóttur sem mamma hafði sett í töskuna mína með þessum orðum: – Guð hjálpi þér barn, sem ekki kannt einu sinni að elda hafragraut.

Í Dalvíkurhöfn blasti við mér stór síldveiðifloti og iðandi mannlíf. Ég virti fyrir mér skipin um stund, valdi síðan það stærsta og glæsilegasta og taldi víst að það væri happafleytan mín. Svo reyndist þó ekki vera.

Eftir árangurslausa leit vék ég mér að næsta manni og spurðist fyrir. Heldur brá mér í brún þegar hann benti mér á minnsta og óhrjálegasta bátinn í flotanum með þeim orðum að þessi hefði nú aldrei fengið bein úr sjó – svo langt ég man, klykkkti hann út með.

Lét ég þau orð sem vind um eyru þjóta en hugsaði að einhvern tíma yrði allt fyrst, klóngraðist síðan um borð með



Siglt á miðin.

allt mitt hafurtask og virti framtíðarheimili mitt fyrir mér um stund. Og þar gaf sannarlega á að líta: Gamall skítugur lúgar með átta kojum, fornfáleg eldavel í einu horni og borð á miðju gólfi.

Skipstjórinn benti mér á eina kojuna og tilkynnti mér að þarna ætti ég að sofa.

Þegar ég rétt svona spurði hvar maður ætti að háttá sig leit hann á mig með vorkunnsemi og svaraði að á síld færu menn ekki úr fótunum.

– En snaraðu þér nú í Kaupfélagið að kaupa kost, sagði hann skipandi röddu. Þar er opið fram eftir kvöldi.

Í versluninni var margt um manninn og allir að taka kost. Þegar röðin kom loks að mér og afgreiðslustúlkan, óþolinmóð eftir erfiðan dag, spurði hvort ég hefði ekki allt á lista sem mig vanhagaði um fannst mér sem jörðin opnaðist undir fótum mér. Ég hafði hreint enga hugmynd um hvað til þyrfti til tíu daga útivistar handa tíu körlum, taldi víst að hún myndi bjarga því. Í vonleysi mínu reyndi ég að leita í vösum mínum eftir ímynduðum lista en þar var að sjálfsögðu ekkert að finna.

– Þú skalt koma aftur þegar þú hefur innkaupin á hreinu, sagði afgreiðslustúlkan óþolinmóða og ég sneypist út. En þegar neyðin er stærst er hjálpin næst. Þarna rölta ég út úr versluninni heldur framlág og í algjöru ráðaleysi þegar ég allt í einu rak augun í samankrumpað blað á gólfinu. Ég greip það í snatri og vék mér út undir vegg.



Kokkurinn um borð, Ásdís Arnadóttir.

Þegar ég fletti blaðinu í sundur sá ég að þarna var komin sem sending af himnum ofan ágætis innkaupalisti sem einhver hafði hent frá sér. Pakkaði ég guði í hljóði fyrir þennan fund sem bjargaði mínum málum þetta fyrsta kvöld.

Eldavélin spjó og kamarfatan fór

Ég vaknaði snemma næsta morgun og orð mömmu komu mér í hug er ég uppgötvaði að ég kunni alls ekki að sjóða hafragraut og fann enga slíka uppskrift í matreiðslubók Jóninnu.

Bjartsýnin var nú á þrotum og hugðist

ég tjá skipstjóranum að trúlega væri ég ekki hæf í starfið. En þá heyrði ég hrópað ofan af dekki: – Sleppa strákar.

Ég átti mér enga undankomuleið. Nú varð ekki til baka snúið. Ég beit því á jaxlinn og sagði nokkur vel valin orð í hljóði við sjálfa mig sem ekki eru prentuð.

Morgunverðurinn tókst bærilega. Að minnsta kosti heyrðust engar kvartanir. Til hádegisverðar valdi ég bjúgu og pakkasúpu og taldi mig þar með örugga með glæsilegan árangur. Að visu þurfti uppstúf með bjúgunum og enn brást matreiðslubókin mér. Ég reyndi því að nota hyggjuvitið sem best ég kunni og taldi að vel hefði tekist til.

Brúin tók nú óðum að lyftast þar til síðasti maður, skipstjórinn sjálfur, pakkadði fyrir matinn með þeim orðum að heima hjá sér væri vaninn að nota bæði sykurlaus og salt í uppstúf – en þetta kallast aftur á móti hveitilím, fullyrti hann nöprum rómi.

Til að opinbera ekki fákunnáttu mína sagðist ég hafa gleymt bæði sykrinum og saltinu.

Eftir hádegi hófst hinn mesti veltingur og þar sem ég hafði raðað í skápa og hillur sem á föstu landi væri tókst nú allt á loft og hafði ég í nógu að snúast við að elta leirtau og annað lauslegt um lúgarinn.

Um kvöldið hófst martröðin öðru sinni, það er að segja kvöldverðurinn. Blessuð eldavélin, sem var gamalt olúkynt hró og alls ekki sátt við nýja kokkin, tók sig til og spjó sóti miklu út um allan lúgar. Og fór síðan í verkfall til næsta dags. Engu tauti varð við hana komið en það var auðvitað í verkahring kokksins að hreinsa ósómann því áhöfnin var yfir slíkt hafin. Í leiðinni var mér tjáð að ég ætti einnig að losa kamarfötuna að kvöldi hvers dags en hún var svo þung að ég missti hana yfir borðstokkinn, bæði innihald og umbúðir, og óskaði mér sömu leiðar þá stundina.

Er kokkurinn lagðist loks á koddann seint um kvöldið, örþreyttur og örvinglaður, var hálfri sænginni troðið í munninn svo enginn heyrði snóktið í hetjunni.

Lauk þannig fyrsta sólarhring eins ævintýrlegasta sumars sem ég hef upplifað. Þrátt fyrir að uppgripin yrðu ekki eins og vonir stóðu til varð ég reynslunni ríkari og eitt er víst að Jóninnu Sigurðardóttur kunni ég nánast utanbókar um haustið.

Og þessi reynsla á síldinni sumarið 1960 átti sannarlega eftir að nýtast mér vel því um veturinn bauðst mér starf á tappatogara þannig að sjómennskuferill minn spannaði að lokum heilt ár.



Ásdís tók líka til hendi í landi. Hér er hún á sildarplani.

Utan úr heimi

Passar ekki í höfnina

Reikniskekkja við hönnun á nýjasta og fullkomnasta kaþbáti sem nýlega var afhentur spánska flotanum hefur haft í för með sér alvarlegar afleiðingar. Kaþbáturinn, sem er af gerðinni S-80, Isaac Pearl er fyrsti báturinn af fjórum sömu gerðar. Í ljós hefur komið að hann er of stór til að komast í flotalægi sitt.

Hönnun og smíði þessa kaþbáta hefur gengið á afturfótunum allt frá því ákvörðun um smíði þeirra var tekin árið 2003. Þá var mikill uppgangur í spænsku efnahagslífi sem var á fullum snúningi líkt og hér á landi á þeim tíma en þegar kreppan skall á hurfu einnig fjármunir flotans og honum var gert að spara. Þar af leiðandi var verk-efninu stöðugt frestað.



Kaþbáturinn Isaac Pearl.

Mynd: Navantia

Árið 2013 uppgötvaðist skekkja í útreikningum á hönnuninni sem benti til þess að vafi væri á að ekki væri hægt að ná kaþbátinum aftur upp á yfirborðið eftir fyrstu köfun. Smíði fyrsta kaþbátsins var þá komin vel á veg en var stöðvuð með það sama. Kallaðir voru til sérfræðingar í hönnun kaþbáta frá Bandaríkjunum til að finna lausn á þessum vanda. Ameríkanarnir sögðu að kaþbáturinn þyrfti meiri uppdrift til að komast upp á yfirborðið og lögðu til að lengja hann um 10 metra þar sem hann reyndist vera 75 tonnum of þungur en við það jókst stærð hans úr 2.200 tonnum og í 3.100 tonn. Með þessari breytingu var vandamálið úr sögunni.

Nú fimm árum síðar þegar kaþbáturinn er því sem næst tilbúinn hefur skipasmíðastöðin uppgötvað að báturinn er orðinn of stór fyrir kaþbátahöfnina. Fram undan eru því miklar framkvæmdir við stækkun og dýpkun kaþbátahafnarinnar svo fyrsti kaþbáturinn, af fjórum, muni seint og um síðir komast inn í höfnina og verða þá tekinn í notkun.

Úr fluginu á sjóinn

Virgin Voyage hefur loksins ná langþráðum áfanga að nefna fyrsta skip í þeirra eigu. Skipaútgærð þessi er í eigu Sir Richard Branson, sem einnig er eigandi Virgin Airlines, en nýlega var fyrsta skip þeirra sjósett í skipasmíðastöð í Genúa á Ítalíu og kjölur lagður samhliða af systurskipi þess.

Fyrsta skip þeirra hlaut nafnið „Scarlet Lady“ en það nafn notaði Branson á fyrstu flugvél sína. Með þessari frumraun í rekstri á skemmtiferðaskipum segir Branson að þau verði tímamótaskip þar sem meðal annars allt einnota plast verður bannað um borð. Þá kynnti hann að um borð í skipinu væru níu almenningssvæði og yrðu hollustuprógram um borð fyrir farþegana sem þeir kalla „Vitamin Sea“. Þá ætlar útgerðin að efla hlut kvenna í rekstri skipsins með því að þjálfa þær til starfa sem tíðkast hefur í gegnum tíðina að karlar gegni. Aðeins verður mögulegt fyrir fullorðna að ferðast með skipinu og því verða börnin að vera heima þegar foreldrarnir taka sér far með skipunum.

Með banni á einnota plastumbúðum eins og plastflöskum, kaffi

og tebollum, sogrórum, umbúðum undir matvæli svo eitthvað sé nefnt, mun Virgin Voyages stefna á að vera með hreinasta flota skemmtiferðaskipa á heimshöfunum.

Scarlet Lady mun sigla fyrstu ferð sína til Miami árið 2020 og systur skip hennar ári síðar. Áætlanir eru um að þriðja skipið verði smíðað sem yrði þá tilbúið 2022. Skipin munu geta flutt allt að 2.700 farþega og með 1.500 manna áhöfn meðan skipin væru í Kyrrahafinu. Búið er við því að sala farmiða í fyrstu ferðina hefjist í lok þessa árs.

Biðin gæti orðið löng

Kínverjar settu í apríl hertar innflutningshömlur á kol sem hefur leitt til þess að skip lestuð kolum hrannast upp við strendur Kína og biða þess að fá losun. Þegar þetta er skrifað í byrjun ágúst lágu 243 kolaskip fyrir akkerum undan suðurhéraðinu Guangxi, Guangdong og Fujian alla leiðina upp til Shandong héraðs. Þegar Kínverjar settu álíka hömlur í október á síðasta ári náði tala kolaskipa við akkeri einungis 102

Hent frá borði

Bandarísk hjón lentu heldur betur í því þegar þau fóru í ferð með skemmtiferðaskipinu Zuiderdam sem er í eigu Holland America Line en þau höfðu keypt sér 24 daga ferð með skipinu. Á degi fimm fór allt á annan veg en þau ætluðu. Þá endaði ævintýrið þeirra með martröð og niðurlægingu. Þau hjón voru þá kölluð inn á skrifstofu skipstjóra skipsins klukkan átta að morgni og tilkynnt að þau færu af skipinu á næsta klukkutíma en þá var skipið stöð í Helsinki.

Skipstjórinn útskýrði fyrir þeim að þegar skipið var í höfn í St. Petersburg tveimur dögum áður hefði komið upp atvik um borð í skipinu þegar farþegar voru að fara í land. Sagði skipstjórinn að þá hefðu nokkrir farþegar veist að skipverjum með dónalegum ummælum. Þá hefði einn farþeginn stuggað við einum skipverjanum og þar með breytt allri stöðunni. Annar skipverji, sem þar var staddur, hefði þekkt farþegann sem það gerði sem eiginmanninn. Þar af leiðandi væru þau ekki lengur velkomin um borð í skipi hans.

Hjónin fullyrtu að þau hefðu á engan hátt verið viðriðin þetta eða annað atvik um borð. En skipstjórann var ekki haggð. Hann rétti þeim sinn hvorn flugmiðann til San Francisco og sagði að þau yrðu að yfirgefa skipið þegar þar sem ella myndu þau missa af fluginu heim. Hjónin sáu þá að þau hefðu ekki tíma til að berjast fyrir rétti sínum í þessu máli á þessum tímamóti og héldu því heim á leið. Eiginkonan fullyrðir að maður sinn hefði verið hafður að rangri sök en þetta atvik hefði tekið verulega á hann. Einhver hefði sagt ósatt. Frá því að þau komu heim hafa þau verið á fullu við að sanna sakleysi sitt með því að fara fram á að bornar verði saman ljósmyndir sem teknar voru af þeim þennan dag við upptökur úr eftirlitsmyndavélum skipsins en útgerðin hefur ekki hnikað frá ákvörðun skipstjóra sem og neitað þeim um endurgreiðslu á hluta ferðarinnar en í bréfi frá útgerðinni var þess óskað að þau myndu ekki hætta að ferðast með skipum útgerðarinnar þrátt fyrir þessa uppkomu.

Rán á akkerislegu

Þegar viljinn er til staðar eru engar hömlur hindranir. Þetta sannaðist vel hjá áhöfninni á Maersk Matsuyama um miðjan ágúst þegar skipið varð fyrir því að birgðum var rænt úr skipinu þar sem það lá við akkeri fleiri sjómíli frá landi utan við Mamonal í Kólumbíu. Að næturlagi komust óprúttir aðilar um borð í skipið með því að

klifra upp akkeriskeðjuna og komast þannig upp á bakkann. Óséðir komust þeir inn í bakkann þar sem lager skipsins var geymdur. Brutu þeir upp hurðina á lagernum og stálu þaðan fleiri kössum. Atvikið uppgötvaðist ekki fyrr en tók að birta og vakthafandi skipstjórnamaður kom auga á að bakki skipsins hafði verið opnaður en þá voru þjófarnir löngu horfnir. Þótti mönnum merkilegt hvernig þeim hefur tekist að koma heilu kössunum niður akkeriskeðjuna en ljóst er að þarna voru miklir fagmenn að verki.

Skipstapar

Á síðasta ári fórust eða eyðilögðust 94 skip í heiminum og var það fækkun um 4% frá árinu á undan. Þessar tölur sýna að stórum skipstöpum hefur fækkað um meira en þriðjung á síðasta áratug en síðasta ár er það næst lægsta í skipstöpum á áratugnum næst á eftir 2014 samkvæmt Allianz Global Corporate & Specialty SEs (AGCS).

Stærsta atvik ársins var þegar oliuskipið Sanchi lenti í árekstri við annað skip með þeim afleiðingum að eldur kom upp í skipinu og allir skipverjar þess, 32 að tölu, fórust.

Þrátt fyrir þessa fækkun þá stendur skipaheimurinn frammi fyrir ögnum sem gætu haft gríðarlegar afleiðingar í för með sér. Skip eru stöðugt að tæknivæðast meir og meir með allskonar búnaði til að koma í veg fyrir árekstra eða strönd svo eitthvað sé nefnt. Þar gætu hugbúnaðarárásir valdið miklum skaða eins og sannaðist þegar NotPetya spilliveiran hertók flutninga skipafélaga um allan heim. Þriðjungar allra skipstapanna, eða 30 skip, gerðust í Suður-Kínahafi, Indókína, Indónesíu og Filippseyjum en 25% gerðust við Víetnam. Þetta svæði hefur af fjölmiðlum verið kallað „Nýi Bermúða þríhyrningurinn“. Þar eru helstu áhrifavaldar sjóslysanna veðurfar, mikil skipaumferð og lægri öryggisstuðull skipanna.

Utan Asíu er það eystri hluti Miðjarðarhafs og Svartahafssvæðið sem er með flest sjóslys en þar á eftir koma Bretlandseyjar. Flutningaskipin voru meira en helmingur þeirra skipa sem fórust eða 57 en fækkun hefur orðið árlega á atvikum tengdum fiskiskipum og farþegaskipum. Eins og áður er algengasta orsökina að skipin sukknu eða 61 skip en næst á eftir voru það strönd eða 13 skip.

Greining á sjóslysum síðasta áratugs leiddi í ljós að 175 skipstapar gerðust á föstudegi og hefur sá vikudagur verið talinn hættulegasti dagur á sjó. Mannleg mistök eru langstærsta ástæða sjóslysa eða allt frá 75 til 96% tilfella sem hafa kostað tryggingafélög ómældar upphæðir. Bent hefur verið á að ástæður mannlegra mistaka megi leiða til skorts á stuðningi úr landi og viðskiptalegrar pressu sem sjómenn eru settir í. Þröngar áætlanir hafa skemmandi áhrif á öryggismenninguna og ákvörðunartöku. Tryggingafélögin búast við að sjá nýjar ógnir á heimshöfunum þar sem risaskip verða eldi að bráð, loftslagsbreytingar muni hafa áhrif sem og að mannlaus skip muni brátt hefja siglingar. Því telja þau að framtíðin beri í skauti sér fleiri skipstapa sem rekja megi til tölvu- eða tæknigalla.

Sjórán

Fjöldi sjómanna sem teknir voru gíslingu jókst úr 63 frá fyrri hluta árs 2017 í 102 á sama tíma í ár. Í nýlegri skýrslu International Maritime Bureau (IMB) kemur fram að öll mannránin á þessu ári áttu sér stað í Gíneufloa í sex atvikum. Alls voru 107 tilfelli tilkynnt til IMB Piracy Reporting Centre (PRC) á sama tíma en 69 skipanna tókst sjóræningjum að komast um borð. Þá tókst sjómönnum að komast undan 23 tilraunum með flóttasiglingum en 11 skip fældu sjóræningjana með því að beita skotvopnum. Fjórum skipum var engu að síður rænt. Á seinni hluta síðasta árs var 41 sjómanni rænt en það sem af er seinni hluta þessa árs (júlí og hálfur ágúst) hefur 25 sjómönnum verið rænt og það öllum í Gíneufloa. Það er þó grunur manna að þar séu fleiri atvik sem ekki hafi verið tilkynnt um. Fækkun hefur þó orðið á öllum öðrum sjóræningjasvæðum að undanskilinni Gíneufloa og sem dæmi fækkaði atvikum á Filippseyjum úr 13 í 3 á milli ára á sömu tímabilum.

Á perunni

Einn sunnudagsmorgun í ágúst tóku íbúar í bænum Råå sunnan við Helsingborg í Svíþjóð eftir því að 130 metra flutningaskip var komið í fjöruna hjá þeim. Skipið sem hér var komið í fjöruna, um hundrað metra frá landi, bar nafnið BBC Lagos og var með um 5.000 tonna farm af hveiti. Reynar hafði sænska strandgæslan fylgst með skipinu um tíma og ítrekað reynt að ná talstöðvarsambandi við það sem og að nota bæði ljós og hljóðmerki til að ná sambandi en allt án árangurs. Þegar skipið loks kenndi grunn og stöðvaðist tókst mönnum frá löðsskipi, sem fylgt hafði skipinu síðustu stundirnar fyrir standið, að komast um borð. Þegar þeir komu í brúna var ástand skipstjórans ekki í besta standi því það fór ekki á milli mála að hann var dauðadrukinn. Skipstjórinn, sem er 52 ára rússi, var þegar handtekinn og reyndist hann vera með 2,5 prómill af áfengi í blóði sínu.

Var þetta í annað sinn á stuttum tíma sem skip sigldi á grunn í Svíþjóð þar sem skipstjórinn reyndist drukinn.

Indversk skip vel varin

Nú hafa sjóræningar séð sér þann kostinn vænstan að forðast að horfa til indverskra skipa og láta þau í friði. Ástæðan er ósköp einföld því þeir hafa frétt að indversk stjórnvöld hafa sett lög sem heimila að refsa sjóræningjum með dauðadómi eða lífstíðarfangelsi. Lög þessi voru sett í kjölfar fjölgunar árása á þarlend skip og skip sem sigldu nærri ströndum Indlands. Indverski flotinn hefur samhlíða eftirliit með skipaumferð innan landhelgi landsins.

Nýjar aðferðir

Fremur óvenjulegt og ruglandi atvik átti sér stað að morgni 12. ágúst síðastliðinn undan Santos í Brasilíu þegar ráðist var um borð í spænska ekjuskipið Grande Francia sem er í eigu Grimaldi skipafélagsins. Fjöldi vopnaðra manna kom siglandi að skipinu þar sem það lá á ytri akkerislegunni í Santos. Þegar áhöfnin varð mannanna vör var brúin þegar látin vita og skipstjórinn virkjaði öryggiskerfi skipsins vegna svona atvika. Tilkynnti hann jafnframt yfirvöldum um atvikið og óskaði tafarlausrar aðstoðar.



Grande Francia fékk að kynna nýrri leið við að koma eitruflýjum um borð.

Mynd: Hilmar Snorrason

Áhöfninni tókst að hindra aðgengi mannanna að yfirbyggingunni auk þess sem hún fór í virkið um borð, sem ætlað er að vernda áhöfnina í tilfellum sem þessum, og biðu þar eftir aðstoð. Skip frá brasilíska flotanum kom þó ekki á staðinn fyrr en eftir að vopnuðu mennirnir voru farnir frá borði en veður tafði ferðir flotans. Farmsvæðið á frampilfarinu var því næst skoðað og sást þá greinilega að farið hafði verið inn í tvo gáma en engu stolið. Við nánari rannsókn kom svo í ljós að farið hafði verið inn í tvo aðra gáma og í þeim fundust 1322 kíló af kókaíni. Reyndust pokarnir enn vera blautir. Því þykir ljóst að gámarnir sem augljóslega hafði verið farið í áttu að trufla menn og koma í veg fyrir að hinn raunverulegi tilgangur með að ráðast um borð í skipið uppgötvaðist. Lögreglan var þó ekki alveg sannfærð um að þeir hefðu komið með efnið því það hefði alveg eins geta hafa komið um borð meðan skipið var við bryggju. Þann 7. ágúst var annað skip útgerðarinnar og systurskip Grande

Utan úr heimi

Francia, Grande Nigeria, einnig fyrir því að reynt var að koma kókaíni fyrir um borð í skipinu meðan það var í sömu höfn.

Frábær árangur

Það er víðar sem skip hafa á síðustu vikum verið leiksoppar eit-urlyfjasmyglara. Yfirvöld í Kólumbíu tóku meira en tonn af kókaíni sem fannst í gám um borð í gámaskipinu Cap San Tainaro sem var á siglingu utan við Barranquilla stuttu eftir að skipið lét úr höfn í Cartagena á leið til Antwerpen. Um var að ræða sameiginlegar að-gerðir margra aðila en alls voru 15 aðilar handteknir í tengslum við atvikið. Talið er að glæpahópur að nafni Clan del Golfo hafi átt efn-in sem ætluð voru eiturlyfjamarkaðnum í Evrópu en áætlað götu-verðmæti sendingarinnar var upp á 66 milljón dollara.

Í apríl voru níu tonn af kókaíni haldlögð um borð í skipi skráðu í Singapur sem kom til hafnar á Spáni frá Kólumbíu. Var það stærsti einstaki eiturlyfjafundur sem nokkru sinni hefur fundist á Spáni sem og í allri Evrópu þar sem skipagámur hefur verið notaður til verksins.

Skipið sem aldrei sigldi

Skipið Regency Sky verður líklegast minnst sem mjög sérstöku eintaki af skemmtiferðaskipi sem reyndar sigldi aldrei eina einustu sjómílu. Upprunalega var samið um smíði á skipinu, af sænsku út-gerðinni Stena Line, hjá Polish Shipyards of Gdanska árið 1979 og var skipið þekkt sem væntanlega ferjan Stena Baltica. Ekki gekk skipasmíðastöðinni sem best við smíði á skipinu og fór svo að lokum að Stena rifti samningi við skipasmíðastöðina 1986.

Smíði skipsins var hvergi nærri lokið en þessi 178 metra skrokk-



Skipið sem aldrei sigldi.

Mynd: Óþekktur

ur átti eftir að liggja í þrjú ár áður en áhugasamur kaupandi, grikk-inn Antonis Lelakis, festi kaup á honum. Hugmyndir hans voru að breyta ferjunni í skemmtiferðaskip til að sigla undir merkjum út-gerðar hans Regency Cruises. Var skrokkurinn nefndur Regency Sky og var hann dreginn til Avlis skipasmíðastöðvarinnar í Grikk-landi sem var í eigu Lelakis. Var skrokkurinn lengdur um 50 metra en ekki var búið að klára skipið þegar Regency Cruises varð gjald-þrota 1995. Um 60% af skipinu var þá lokið og því áttu menn von á að einhverjir föluðust eftir því.

Nú komst ókláraður skrokkurinn í eigu lánardrottna og ekki sáust kaupendur að honum. Átti óklárað skipið eftir að flakka á milli bryggja þar til ljóst var að þess biði ekki annað en að taka lokaferðina til Aliaga í Tyrklandi, undir nafninu Zoe, þar sem niður-rif hófst 16. júlí 2012. Lauk þar 34 ára sögu skipskrokks sem aldrei flutti einn einasta farþega.



VÉLAR EHF.



Við látum dæluna ganga



- Dælur
- Dæluviðgerðir
- Áspétti
- Rafmótorar
- Vélavarahlutir



Viðgerðir • Tæringarvarnir Keramikhúðun



Kristján S. Guðmundsson skrifar:

Hvar er Ballarhaf á jarðkúlunni?



Hvar er þetta Ballarhaf? spyr Kristján S. Guðmundsson.

Mynd: Bergþór Gunnlaugsson

Ekki er hægt annað en brosa þegar menn lýsa því yfir að þeir hafi komið fyrir heilu varðskipi í kynfærum konu og um borð í varðskipinu hafi verið framkvæmdar tvær skurðaðgerðir þar sem botnlangar voru fjarlægðir.

Þessi fullyrðing kemur fram í síðasta tölublaði Sjómannablaðsins Víkings.

Svo virðist sem allmargir bæði konur og karlar hafi gripið orðið „Ballarhaf“ og tengt það einhverju hafsvæði og það standi fyrir hvaða hafsvæði sem er ef það er nógu langt frá viðkomandi ræðumanni. Aldrei hafa þeir sem hafa notað þetta orð getað skýrt það hvar á jarðkúlunni þetta hafsvæði væri þrátt fyrir að hafa verið spurðir ítarlega um hvar það væri.

„Í ballarhafi böllur lék“

Árið 1949 var ég skipverji skipverji á m.b. Guðmundi Þorláki RE-. Þar um borð voru margir heiðursmenn, bæði hagamæltir og drátt-hagir.

Einn daginn er svarta þoka grúfði yfir öllu var skipið á reki og ég ásamt mörgum af skipverjum í lúkar bátsins við spil og samræður.

Tveir hagamæltir skipverjar voru í hrókasamræðum um menn og málefni þegar annar þeirra sagði meðal annarra orða „ballarhaf“. Ég greip þetta nýyrði sem ég hafði aldrei heyrt áður og spurði hvar á hafinu þetta ballarhaf væri og óskaði eftir að mér yrði sýnt þetta svæði á sjókorti. Ég hafði á veru minni um borð skoðað ítarlega öll sjókortin sem um borð voru en hafði aldrei séð skráð neitt hafsvæði sem bar nafnið Ballarhaf.

Sá hagamælti heiðursmaður er látið hafði þetta orð út úr sér svaraði spurningu minni strax. Svar hans var eins og hagamæltum manni

er sæmandi. Hann sagði: Þú mátt aldrei nota þetta orð í návist dömu. Þetta orð á við kynfæri konunnar.

Þar með var komin fullkomin skýring og þurfti ekkert sjókort til að finna þetta haf.

Ekki löngu seinna heyrði ég vísu þar sem meðal annars eftirfarandi orð voru:

*Í ballarhafi böllur lék
buslaði, svamlaði ...*

Svona þvælast orð fyrir mönnum þegar þeir grípa ranga merkingu þess sem sagt er. Það eru margir sem, í huga sínum, hafa komið stórum og smáum skipum fyrir í ballarhafi.

Eftir eina inniveruna á Siglufirði sendi stýrimaðurinn, sem var listateiknari, teiknaða mynd af iturvöxnum blómarósum fram í lúkarinn. Teiknarinn var heiðursmaðurinn Guðmundur Falk.

Hagyrdingurinn brá skjótt við og setti eftirfarandi á blað og sendi stýrimanninum:

*Vér sofum ei sumarnætur
sálin fær enga ró
trufla oss fagrir sætur
en segurst er brosið þó.*

Hagyrdingurinn var bróðir Binna í Gröf frá Vestmannaeyjum.

Þessi athugasemd er send í von um að ballarhafið fái sinn rétta sess í málinu eða það heiðursfólk, konur og karlar, sem vilja nota þetta orð með annarri merkingu staðsetji hafsvæðið nákvæmlega á jarðkúlunni.

Helgi Laxdal

Fyrstu togararnir í eigu Íslendinga

Í seinasta tölublaði sagði Helgi okkur frá átta fyrstu siðutogurunum sem landinn eignaðist. Hér heldur hann áfram og segir undan og ofan af næstu átta togurum sem komu til landsins og byrjar á Goða RE-141.

Mercedes. Seldur 1931, J. Arcelus, San Sebastian á Spáni. Seldur 1933, Fernando Rey Romero í San Sebastian á Spáni.

– 10 –



Snorri goði RE 141.

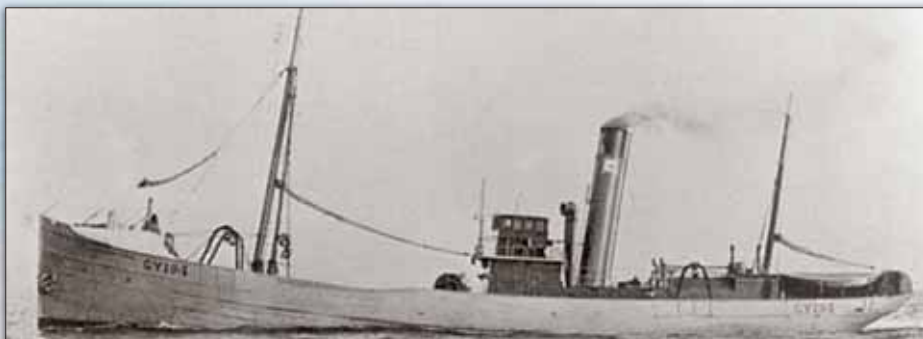
– 9 –

Niundi togarinn í eigu Íslendinga var Snorri goði RE 141 skráður hér á landi 23. júní 1911, smíðaður hjá Smiths Dock Company Ltd í North Shields á Englandi árið 1907 fyrir Great Grimsby Albion Steam Fishing Co Ltd í Grimsby, hét Canadian GY 270. Lengd 37,25m., breidd 6,55 m., dýpt 3,90 m., stærð 244 brl., knúinn 425 hõ. gufuvél. Skipstjóri Björn Ólafsson Mýrarhúsum Seltjarnarnesi.

Seldur Thor Jensen (h/f Kveldúlfur) í Reykjavík árið 1911. Skráður eigandi 1914 var h/f Draupnir í Reykjavík. Togarinn var seldur H. Smethurst í Grimsby árið 1920. Seldur árið 1927, Pescaderias Confieras SA, San Sebastian á Spáni, fékk nafnið

Tíundi togarinn í eigu Íslendinga var Lord Nelson RE 140 skráður hér á landi 19. ágúst 1911 smíðaður hjá Smith's Dock Co Ltd í North Shields á Englandi árið 1906 fyrir J.E. Rushworth Ltd í Grimsby, hét Lord Nelson GY 194. Lengd 37,17 m., breidd 6,74 m., dýpt 3,41 m., stærð 273 brl., knúinn 75 hõ. gufuvél. Seldur í janúar 1910, Fiskveiðahlutafélaginu Íslandi í Reykjavík. Hélt nafninu Lord Nelson RE 140. Sökk í nóvember 1911 eftir árekstur við togarann Northam A 652 frá Aberdeen út af Peterhead við Skotlandsstrendur. Áhöfninni var bjargað heilri á húfi á síðustu stundu um borð í togarann Marz RE 114, sem var í eigu sömu útgerðar.

*



Lord Nelson RE 140.

Forsaga þessa máls er að Lord Nelson og Marz voru á leið heim úr söluferð til Bretlands, Lord Nelson seldi í Hull fyrir 500 pund og Marz í Grimsby fyrir 609 pund sem þóttu góðar sölur í þá daga. Skipstjóri á Lord Nelson var Hjalti Jónsson, betur þekktur sem Eldeyjar-Hjalti, og Þórarinn Olgeirsson var með Marz.

Lord Nelson lagði af stað heimleiðis nokkru á undan Marz en þar sem Marz gekk mun betur dró fljótt saman með þeim. Þegar Marz kom að Lord Nelson, lá skipið við ankeri og var við að sökkva, en togarinn sem sigldi á hann sigldi burt. Þegar björguninni var lokið og Lord Nelson sokkinn hélt Marz áfram ferð sinni til Íslands. Eftir skamma siglingu urðu skipverjar á Marz varir við togarann sem siglt hafði á Lord Nelson sem lét reka ekki langt frá slyssstaðnum án þess að sýna minnstu tilbúð til þess að koma til hjálpar. Mikil málaferli risu út af árekstrinum, sem fóru að mestu fram í Aberdeen. Tryggingafélag Northam var í fyrstu ekki tilbúið að greiða krafið tryggingarfé sem nam 120 þúsund krónum en mátti láta í minni pokann áður en yfir lauk. Þórarinn Olgeirsson, skipstjóri var heiðraður fyrir björgunina og fékk að gjöf vandað gullúr með áletruðum þakkarorðum til hans og áhafnar hans. Þórhallur S Gjöveraa.

– 11 –

Ellefti togarinn í eigu Íslendinga, Skallagrímur RE-145, skráður hér á landi 25. apríl 1912, smíðaður hjá Dundee Shipbuilding & Co Ltd í Dundee, Skotlandi árið 1905, lengd 38,40 m., breidd 6,77 m., dýpt 4,08 m., brl., 257,83, knúinn 500 hõ gufuvél. Skipstjóri Jóel Kr. Jónsson, Reykjavík. Eigandi h/f Kveldúlfur sem keypti skipið í janúar 1912. Selt til Grimsby árið 1920. Togarinn gekk kaupum og solum í Englandi til ársins 1939, þá seldur til Hollands þar sem hann var rifinn í janúar sama ár.

*

Skallagrímur RE 145 var fyrsti togarinn sem Utgerðarfélagið Kveldúlfur h/f í Reykjavík keypti, sem var stofnað 23 mars árið 1912 og átti eftir að verða



Skallagrímur RE-145.

stærsta útgerðarfélag landsins fram yfir árið 1940.

Thor Jensen og fjórir elstu synir hans, Richard, Kjartan, Ólafur og Haukur, stofnuðu hlutafélagið Kveldúlf 22. mars 1912 en tilgangur þess var að stunda útgerð og flytja út fiskafurðir. Fyrsta árið átti Kveldúlfur einn togara en keypti og verkaði fisk frá öðrum skipum og flutti út til Kaupmannahafnar. Fyrirtækið rak saltfiskverkun í Reykjavík og nágrenni. Fyrirtækið stækkaði og keypti fleiri togara og byggði höfuðstöðvar við Skúlagötu árið 1914. Þar voru geymslur fyrir útgerðina, þvottahús og þurrkhús fyrir fisk og geymslupláss fyrir

verkaðan fisk. Skrifstofur Kveldúlfs voru á neðri hæð.

Kveldúlfur var eftir 1920 stærsti atvinnurekandi á Íslandi. Talið er að skipverjar á skipum félagsins hafi á tímabili verið 250 til 350 en landverkafólk sem starfaði við síldarsöltun og saltfiskvinnslu var miklu fleira. Bræðurnir Richard og Ólafur báru mesta ábyrgð á rekstri Kveldúlfs á þessum tíma, Richard stjórnaði fjármálum og erlendum samskiptum en Ólafur var andlit fyrirtækisins og málsvari. Ólafur varð formaður félags botnvörpueigenda 1918 og var kosinn á þing 1925.

Tólfthi togarinn í eigu Íslendinga, Eggert Ólafsson BA 127, skráður hér á landi 20. maí 1912, smíðaður hjá Cook Welton & Gemmell Ltd í Beverley á Englandi árið 1906, lengd 38,04 m., breidd 6,52 m., dýpt 3,84 m., stærð 262,62 brl. Kom til Patreksfjarðar í desember 1911, knúinn 465 hö gufuvél. Keyptur hingað af Péttri Ólafssyni kaupmanni og útgerðarmanni, Geirseyri við Patreksfjörð. Seldur h/f Eggert Ólafssyni í Reykjavík 31. janúar 1913. Seldur franska sjóhernum 15. desember 1917. Togarinn gekk kaupum og sölum í Frakklandi. Var rifinn í Boulogne á árinu 1936.

*

Í desember 1911 kom togari til Patreksfjarðar sem Pétur A. Ólafsson kaupmaður þar, hafði keypt og hugðist gera út þaðan. Var hann nefndur Eggert Ólafsson BA 127. Pétur hafði keypt eignir I.H.F. á Geirseyri árið 1906 og hafði þar mikil umsvif. Fljótlega komu í ljós erfiðleikar í sambandi við útgerð þessa skips, þ.e. aðstaða við bryggju á Geirseyri var engan veginn fullnægjandi. Til þess að reyna að bæta úr þessu keypti Pétur barkskip og lét það liggja í höfninni, hlaðið kolum, salti og öðrum nauðsynjum.

Thor Jensen

Thor Jensen fæddist í Kaupmannahöfn fyrir hundrað og fimmtíu árum, þann 3. desember 1863. Sonur Jens Christians Jensens byggingameistara, og Andreu Louise Jensens, f. Martens, húsfreyju.

Thor átti 11 systkini og fjórar hálf systur. Hann var níu ára er hann missti föður sinn, fór í heimavistarskóla fyrir verðandi verslunarsveina og var síðan sendur til Borðeyrar um fermingaraldir.

Thor lærði íslenskuna hratt og drakk í sig Íslendingasögurnar. Á Borðeyri kynntist hann Margréti Þorbjörgu Kristjánsdóttur, sem var eiginkona hans í rúm 60 ár en þau eignuðust 12 börn.

Thor stundaði verslunarrekstur í Borgarnesi og síðan á Akranesi en eftir að skip með vörum hans fórust í hafi varð hann gjaldþrota. Hann flutti þá með fjölskyldu sína til Hafnarfjarðar, gerði ítarlega verðkönnun á ýmsum útgerðarvörum, stofnaði Godthaabs verslun og kom aftur undir sig fótunum með hjálp tveggja gildra útvegsbænda, Guðmundar Einarssonar í Nesi og Þórðar Jónassonar í Ráðagerði. Á örfáum árum varð Thor einn ríkasti maður á Íslandi, byggði sér glæsilegt íbúðarhús að Fríkirkjuvegi 11 við Tjörnina, kom að stofnun Milljónafélagsins 1907, sá um kaup á Jóni forseta, fyrsta togara Íslendinga og var einn af forystumönnum um stofnun Eimskipafélags Íslands.



Thor Jensen.



Fríkirkjuvegur 11

Thor stofnaði útgerðarfyrirtækið Kveldúlf 1912 sem bar höfuð og herðar yfir önnur útgerðarfyrirtæki á millistríðsárunum. Á efri árum reisti Thor stærsta mjólkurbú á Íslandi að Korpúlfsstöðum, og það fullkomnasta á Norðurlöndum.

Afkomendur Thors urðu margir landsfrægir, svo sem synir hans Ólafur forsætisráðherra, Richard, forstjóri Kveldúlfs og Thor sendiherra. Thor Vilhjálmsson rithöfundur var dóttursonur Thors og Björgólfur Thor athafnamaður er langafabarn hans.

Valtýr Stefánsson ritstjóri skrifaði ævisögu Thors og Guðmundur Magnússon sendi frá sér bókina Thorsarnir, auður, völd, örlög, árið 2005. Thor lést 12. september 1947.



Eggert Ólafsson BA 127.

Ef ill aðstaða var við bryggju, gat togarinn lagst upp að barknum og fengið þannig afgreiðslu. Ekki reyndist þetta þó fullnægjandi lausn, og varð Pétur að selja togarann hlutafélagi í Reykjavík, sem nefnt var Eggert Ólafsson.

Hlutafélagið Eggert Ólafsson var stofnað 31 janúar árið 1913. Pétur A. Ólafsson seldi

félaginu skip sitt og mun hann að einhverju leyti hafa fengið andvirði þess greitt í hlutabréfum. Hlutafélagið Eggert Ólafsson keypti annað skip í febrúar 1915 og hét það Earl Hereford RE 157, keypt frá Færeyjum. Báðir þessir togarar voru seldir til Frakklands í desember árið 1917.

– 13 –

Prettándi togarinn í eigu Íslendinga, Garðar Landnemi RE-148, skráður hér á landi 16. febrúar 1912, smíðaður hjá Hall Russel & Co Ltd. Aberdeen 1909, fyrir Vale of Leven Steam Fishing Co Ltd, Aberdeen, nafn Vale of Lennox LH 264, lengd 35,50 m., breidd 6,86 m., dýpt 3,84 m., stærð 233 brl., knúinn af 81 hö gufuvél. Skipið var keypt hingað til lands af Garðari Gíslasyni í febrúar 1912. Selt til Skotlands á árinu 1914 og skráð í Leith. Rifinn í sömu stöð og byggði skipið 1951.

– 14 –

Fjörtándi togarinn í eigu Íslendinga, Baldur RE-146, skráður hér á landi 19. ágúst 1912, smíðaður hjá Cochrane & Sons Ltd í Selby á Englandi árið 1912 fyrir Trawlfélagið Bræðurnir Thorsteinsson í Reykjavík. Lengd 40,14 m., breidd 6,05 m., dýpt 4,05 m., 291 brl. Knúinn 520 hö. gufuvél. Í desember 1913 eignaðist Fisk-

Fiskveiðihlutafélagið Ísland, forsaga

Í þriðju grein endurminninga Þorsteins Þorsteinssonar, skipstjóra í Þórshamri sem birtist í Sjómannablaðinu Víkingur, 5. tbl. 1953 kemur eftirfarandi fram um stofnun Fiskveiðahlutafélagsins Ísland en stofnfundur þess var haldinn í nóvember 1906.

„Hjalti Jónsson hefur sagt mér, að fyrstu orðin, sem lágu til stofnunar þessa félags hafi verið sögð af okkur tveimur, er við einn góðan sunnudag 1906 vorum í útreiðartúr uppi í Mosfellssveit, en Hjalti átti, sem kunnugt er, mestan þáttinn í að stofna þetta félag, og mátti því bezt vita, hvar hann þreifaði fyrst fyrir sér um fylgi til handa þessu máli, en það er rétt, að við strengdum þess heit í nefndum tús að stofna félag, er skyldi kaupa einn togara til að byrja með og skyldi Hjalti verða með þann fyrsta, en ég með þann næsta, ef fleiri yrðu keyptir. Um haustið var safnað hlutafénu, rúmunum 100 þús. krónum. Eftir áramótin var Hjalti sendur til Englands til þess að kaupa togara og kom hann með togarann í marzmánuði. Var hann skírður „Marz“. Okkur skútuskipstjórunum var oft búið að sárna, þegar við lágum í logni og vissum af nógum fiski á næstu grösum, en gátum ekkert hreyft okkur. Við höfðum séð marga útlenda togara hvað eftir annað með fullt dekkið af fiski og það einnig þeirri tegund fiskjar, er ekki tók beitu, flatfisk. Það var hart í sum-arblíðunni að þurfa að horfa upp á þetta og geta ekkert aðhafzt. Það var þá heldur ekki undarlegt, þótt áhugamönnum rynni til rifja og langaði til að reyna lukkuna með togara. Útgerð fyrsta togara fyrrnefnds félags byrjaði því í marzmánuði 1907 með 30 þúsund kr. reikningsláni í Íslandsbanka, sem fljótt var uppétið og hrökk skammt, en við þetta varð samt bjargast. Með sögu þessara tveggja togarafélaga, þ. e. Alliance-félagsins og Íslandsfélagsins, er að miklu leyti sögð saga togaraútgerðarinnar. Mörg fleiri togarafélög voru þá þegar stofnuð. Að sönnu var afkoma félaganna ærið misjöfn og kemur þar margt til greina. Menn voru misjafnlega fengsælir og stjórnin á öllu í landi fór mjög misjafnlega úr hendi. Þessi útgerð gekk þó svo vel, að margir fleiri vildu eiga togara, eða að minnsta kosti hluti í togarafélagi.“



Eldeyjar-Hjalti var ófeiminn. Hér heilsar hann upp á Winston Churchill þegar sá síðarnefndi heimsótti Ísland í ágúst 1941. Mynd: Imperial War Museum

Í bók Heimis Þorleifssonar „SAGA ÍSLENZKRAR TOGARAÚTGERÐAR FRAM TIL 1917“ kemur eftirfarandi fram á síðu 73 um Fiskveiðahlutafélagið Ísland. „Íslandsfélagið var að því leyti frábrugðið Alliance, að það var hlutafélag, en ekki sameignarfélag. Voru eigendur þess því mun fleiri, alls milli 30 og 40. Hlutarupphæð var 1000 kr. og nam hlutafélagið alls 105 þús. kr., er söfnun lauk. Stærstir hluthafar voru þeir Hjalti Jónsson (Eldeyjarhjalti sem frægur varð fyrir að klífa Eldey árið 1894) Jes Zimsen og Björn Guðmundsson. Af öðrum má nefna Þorstein Þorsteinsson, skipstjóra frá Bakkabúð, er síðar var kenndur við Þórshamar o.fl.“ Fyrsta skipið sem Fiskveiðahlutafélagið Ísland festi kaup á var Mars RE-114 sem kom hingað til lands í mars 1907 og var nefndur eftir komumánuðinum.

Garðar Gíslason

Garðar Gíslason stórkaupmaður fæddist 14. júní 1876 á Þverá í Fnjóskadal, S-Þing. Foreldrar hans voru Gísli Ásmundsson hreppstjóri og kona hans Þorbjörg Olgeirsdóttir frá Garði í Fnjóskadal. Gísli var samfeðra þeim mæta manni Einari Ásmundssyni í Nesi í Höfðahverfi sem meðal annars skrifaði fyrstu kennslubók í siglingafræði. Fimm börn þeirra hjóna komust á legg. „Fæddist einn sonurinn nokkru fyrir þjóðhátíðina 1874; gekk þá vakningaralda yfir landið og var hann skírður Ingólfur eftir fyrsta landnámsmanninum. Garðari var svo valið nafn Garðars Svavarssonar, fyrsta norræna mannsins, sem hafði vetursetu á Íslandi, og mun enginn Íslendingur áður hafa borið það nafn,“ segir í tímaritinu Frjálsri verslun.

Garðar fór sextán ára í Möðruvallaskóla þar sem hann nam í tvo vetur. Árið 1894 var hann farkennari í Húnavatnssýslu og búðarþjónn á Blönduósi og síðan farkennari í tvo vetur á Húsavík og Akureyri. Árið 1897 fékk hann verslunarstöðu hjá Magnúsi Sigurðssyni á Grund í Eyjafirði og var þar tvö ár. Hann fór 1899 til Englands, Danmerkur og Skotlands, þar sem hann vann við verslunarstörf, þar til hann stofnaði heildverslun í Edinborg 1901.

Sumarið 1902 kom Garðar til Íslands og kvæntist Þóru Sigfúsdóttur, fædd 1. október 1874, dáin 9. október 1937. Foreldrar hennar voru Sigfús Guðmundsson bóndi á Syðri-Varðgjá og Margrét Kristjánsdóttir frá Sigríðarstöðum í Ljósavatnsskarði. Börn Garðars og Þóru voru Þóra, Bergur, Kristján og Margrét.

Garðar og Þóra fóru aftur til Skotlands en fluttu til Íslands 1909 en félagi Garðars rak verslunina fyrir hann áfram úti. Meðan á síðari heimsstyrjöldinni stóð settist Garðar Gíslason að í New York og rak þar heildverslun og var með útibú í Suður-Ameríku.

Garðar flutti inn flestan venjulegan varning, matvöru og vefnaðar- og pappírsvörur og vélar, einkum bíla, Hann rak meðal annars Verslun Garðars Gíslasonar við Hverfisgötu þar sem hann seldi einkum enska Austin bíla, til dæmis hina vinsælu Austin Mini og Austin Gipsy jeppana sem voru með sjálfstæða fjöðrun á hverju hjóli, svokallaða flexitor fjöðrun. Út flutti hann íslenskar sjávarafurðir og einnig landbúnaðar-afurðir.

Seinni kona hans, 1943, var Josephine Rossel (Rosell í sumum heimildum), fædd 1905, dáin 1969. Þau fluttu heim til Íslands 1958.

Garðar Gíslason lést 11. febrúar 1959.



Garðar Gíslason.

Pétur J. Thorsteinsson

Pétur J. Thorsteinsson kaupmaður fæddist 4. júlí 1854 í Otradal í Ísafjarðarsýslu. Hann var launsonur Þorsteins í Æðey og Höllu Guðmundsdóttur. Sigurður Breiðfjörð, skáld, var guðfaðir hennar. Pétur giftist Ásthildi Thorsteinsson en hún var dóttir séra Guðmundar Einarssonar, prófests og alþingismanns á Kvennabrekku í Miðdölum, og Katrínar Ólafsdóttur frá Flatey.

Hann var sendur í fóstur til Samúels Arnfinnssonar og Helgu Einarsdóttur í Hallsteinsnesi í Gufudalssveit. Þar ólst hann upp í umsjá góðra fósturforeldra.

Pétur var einn helsti athafnamaður landsins í útgerð og verslun. Þegar Pétur var hálfþrítugur árið 1879, keypti hann verslunarstaðinn Bíldudal og rak þar um árabil útgerð og fiskverkun. Sagt er að fyrir tilstilli þeirra hjóna hafi Bíldudalur byggst upp sem verslunar- og útgerðarstaður.

Þau hjónin fluttust frá Bíldudal til Kaupmannahafnar og bjuggu þar í nokkur ár. Þar var Pétur stórkaupmaður og í stjórn milljónafélagsins en eftir heimkomu sat hann í stjórn þess á Íslandi. Pétur var um tíma með útgerð í Sandgerði og fyrsti forstöðumaður Botnvörpufélagsins í Reykjavík. Árið 1912 stofnaði hann ásamt bróður sínum, Th. Thorsteinsson, félag um útgerð á tveimur botnvörpum. Á sama tíma stofnaði Pétur fiskveiðifélagið Hauk og var framkvæmdastjóri þess en það var sameignarfélag nokkurra manna sem allir voru búsettir í Reykjavík. Þess má geta að það félag lét smíða Ingólf Arnarson, stærsta togara sem Íslendingar höfðu eignast.

Pétur lét byggja Galtafell að Laufásvegi 46, en það er eitt fallegasta húsið í Þingholtunum. Talið er að hönnun hússins hafi miðast við að skapa syni þeirra hjóna, Guðmundi (Mugg) listmálara, sem besta vinnu-aðstöðu. Óvenju hátt er til lofts og mikil birta umlykur stofurnar á aðalhæð hússins. Auk Muggs áttu þau hjónin þrjá aðra syni: Samúel, Friðþjóf og Gunnar Thorsteinssyni, kunna knattspyrnumenn.

Pétur Thorsteinsson lést 27. júlí 1929.



Pétur Thorsteinsson.



Baldur RE-146.

veiðihlutafélagið Bragi í Reykjavík skipið sem var selt til Frakklands árið 1917.

147 í Halaveðrinu mikla í febrúar 1925. Hremmingum skipverjanna á Braga eru



Bragi RE-147

– 15 –

Fimmtándi togarinn í eigu Íslendinga Bragi RE-147, skráður hér á landi 19. ágúst 1912, smíðaður hjá Cochrane & Sons Ltd í Selby á Englandi árið 1912 fyrir Bræðurna Thorsteinsson í Reykjavík. Lengd 40,14 m., breidd 6,05 m., dýpt 3,75 m., brl. 291,37. Knúinn 550 hö gufuvél, seldur Hlutafélaginu Braga í Reykjavík, 17. febrúar 1913. Þegar Bragi var í sölutúr til Fleetwood á Englandi í október 1916, var hann hertekinn af Þjóðverjum sem hótuðu að sökkva togaranum en þess í stað tóku þeir hann í sína þjónustu næstu tvo mánuðina. Togarinn kom ekki heim til Reykjavíkur fyrr en 22. desember. Skipstjóri á Braga þá var Guðmundur Jóhannsson, þekktur togarskipstjóri. Hann var skipstjóri á Ara RE

gerð góð skil í bókinni, Í særótinu, eftir Svein Sæmundsson rithöfund. Seldur til Frakklands í desember árið 1917

– 16 –

Sextándi togarinn í eigu Íslendinga Skúli fógeti RE-144, skráður hér á landi 19 ágúst 1912 smíðaður hjá Cochrane & Sons Ltd í Selby á Englandi árið 1911 fyrir Fiskveiðafélagið Alliance í Reykjavík. Lengd 40,48 m., breidd 6,83 m., dýpt 3,66 m., brl. 271, 79 m. Knúinn 500 hö gufuvél. Togarinn rakst á tundurdufl og sökk 21. ágúst 1914 þar sem hann var staddur við mynni árinna Tyne á Englandi. Af áhöfninni komust 13 í björgunarbát sem bjargað var af breskum fiskibáti. Fjórir fórust.



Skúli fógeti RE-144.

Skúli fógeti ferst.

**Rekst á tundurdufl
í Norðursjónum.**

**Fjórir menn farast og
þrír menn meiðast.**

Þær sorglegu fregnir bárust hingað í gærkvöldi, að »Skúli fógeti« hefði rekist á tundurdufl í Norðursjónum, 35 enskar mílur austur af Tyne, og farist. Þrettán mönnum var bjargað en fjórir fórust. Þrír meiðust, en hve alvarleg þau meiðsl eru vita menn enn eigi, og ekki heldur hverjir þeir menn eru, sem þau hafa hlotið. Mennirnir sem fórust hétu:

Þorvaldur Sigurðsson frá Blómsturvöllum í Reykjavík, giftur maður, lætur eftir sig konu og börn;

Jón Jónsson frá Oddgeirsbæ í Rvík, einhleypur maður;

Jón Jónsson og Þorkell Guðmundsson.

Tveir hinir síðarnefnda voru ekki heimilisfastir hér í bænum.

Skipstjóri var áður Halldór Þorsteinsson, en hann fór af því í sumar og tók Kristján Kristjánsson við af honum.

Skipið var eign »Alliance«-félagsfélagsins og vátrygt í »Det Københavnske Søassurance-Selskab« í Kaupmannahöfn, sem Johnson & Kaaber eru umboðamenn fyrir.

Í sama félagi eru og trygðir flestir hinna íslensku botnvörpunga. En þeir eru ekki trygðir gegn stríðshættu og fær því útgerðarfélagið ekki eina eyris skaðabætur. Verður þetta því tilfínanlegt tjón fyrir það.

Morgunblaðið 28. ágúst 1914.

Ljósmyndakeppnin

– Heiðursverðlaun



Í fyrsta tölublaði 2018 lásum við um góðan árangur Þorgeirs Baldurssonar í Norðurlandljósmyndakeppni sjómanna. Eins og þar kom fram voru fjórar ljósmyndir kynntar sérstaklega til viðbótar verðlaunamyndunum fimm.

Eina þeirra átti Daninn Erik Kramath frá Danmörku. Um mynd hans sögðu dómarnir: Sjómaðurinn ber með sér að vera duglegur og enginn veifiskati. Ákveðið augnaráðið undirstríkar kröftugleikann sem myndin ber með sér. Augu og andlit eru vel lýst og í góðu samræmi við bakgrunninn. Sjómaður sem kann til verka.

*

Dularfull mynd, sögðu dómarnir, en samt er í henni dansandi léttleiki. Speglnin er áhuga-verð og gott samspil á milli ljóss og myrkurs. Höfundur er Daninn Jesper Schreiber.

*

Mynd Danans Remigiusz Piotrowski náði athygli dómara fyrir hvað hún var litrík og í góðu jafnvægi. Litir í forgrunni tóna vel við bakgrunninn, var skoðun þeirra.

*

Og enn kom Jörgen Språng við sögu. Að þessu sinni með myndinni Vatnaspil en Jörgen hefur margoft sótt verðlaun í Norðurlandljósmyndakeppninni, tók til dæmis bæði 1. og 2. sætið að þessu sinni.

Vatnaspil er tæknilega góð, myndsetningin er til fyrirmyndar, andstæður spila vel saman – já það er gríðarleg orka í þessari mynd, var samdóma álit dómara.



Mynd: Erik Kramath



Norðmennirnir Espen Wæhle, verkefnisstjóri Sjóminjasafnsins, og Javier Ernesto Auris Chavez, ljósmyndari hjá norska ríkissjónvarpinu NRK, voru dómarnir að þessu sinni.



Mynd: Jesper Schreiber



Mynd: Remigiusz Piotrowski



Mynd: Jörgen Språng

Hundar til sjós!

Reglugerð um varnir gegn hundaæði (rabies):

„5. gr.

„Eigendur hunda, sem hafðir eru um borð í íslenskum skipum; skulu hafa til þess sérstakt leyfi skipstjóra og lögreglustjóra á stað þeim, þar sem skipið er skrásett.

Um leið og lögreglustjóri gefur út leyfi til þess að hafa hund um borð í tilteknu skipi, skal rita á leyfið heiti, aldur, kyn, tegund, lit- arhátt og önnur auðkenni skipshundsins. Hundinum skal framvísað þegar leyfið er gefið út og jafnframt viðhlitandi merkisól. Leyfið gildir lengst í þrjú ár í senn og rétt er að krefjast gjalds fyrir hverju sinni. Afrit skal varðveitt hjá lögregluembætti því er gefur leyfið út:

Allir skipshundar skulu að staðaldri bera hálsband, er gefi til kynna nafn hundsins, skipsins og skrásetningarnúmer þess. Um- ráðamaður skal hafa tiltæka í skipinu heimild lögreglustjóra.

Nú er skipshundur fluttur á nýtt skip og skal þá lögreglustjóri gefa út nýtt leyfi á sama hátt og að framan greinir.

Ef skipshundur drepst eða er lógað skal það tilkynnt viðkom- andi lögreglustjóraembætti.

6. gr.

Strax og erlend skip koma til landsins skal tollgæslan ganga úr skugga um hjá yfirmönnum skipsins, hvort um borð í skipinu séu nokkur dýr. Ef svo reynist, er skipstjóra skylt að hlutast til um að dýrin séu geymd í læstu herbergi á skipinu, á meðan á dvöl þess stendur. Áður en skipið siglir frá landinu, skal tollgæslan ganga úr skugga um það, hvort dýrin séu enn í vörslu um borð. Sé svo ekki, skal skipstjóri gera fullnægjandi grein fyrir afdrifum þeirra.

Óheimilt er að hafa hunda eða ketti um borð í íslenskum skip- um þegar þau sigla til útlanda. Ef bann þetta er ekki virt skal fara með dýr á íslenskum skipum í sama hátt og um: erlend skip sé að ræða, þegar skipið kemur aftur til Íslands. Gildir það ákvæði uns sex mánuðir eru liðnir frá síðustu fôr skipsins til erlendra hafna.

Óheimilt er að fara með íslensk dýr um borð í erlend skip hér við land, ef í skipinu eru geymd erlend dýr. Sama máli gegnir um íslensk skip, hafi þau verið í millilandasiglingum einhvern tíma næstliðna sex mánuði.

Ef skipsdýr sleppa í land úr skipum þeim er að framan greinir, skulu þau ófriðhelg og skulu löggæslumenn hlutast til um að lóga þeim án tafar.

Nú ganga hvítabirnir eða önnur framandi rándýr á land og skulu þau þá ófriðhelg.

Sýslumenn á viðkomandi stöðum skulu hlutast til um að dýr þessi verði unnin eða handsömuð, svo skjótt sem aðstæður leyfa.“

Athyglisvert er að hundar og hvítabirnir skulu settir undir sömu grein og sama meðferð eigi við um þá báða. Virðist sem litið sé á hunda og hvítabirni að jöfnu sem stórhættuleg óarga- dýr!

Varðskipshundurinn Freyja

Freyja var sennilega einn af þekktari skipshundunum en hún var um borð í varðskipinu Óðni árin 1961-1968. Móðir hennar var þó ekki síður þekkt en Freyja innan Landhelgisgæslunnar.

Það var árið 1961 sem stýrimaður á vs Gauta, Kristján Sveinsson, fékk Trýnu að gjöf frá læknum vestur á Súðavík



Skipshundurinn Freyja með hvolpana sína.

Myndir í eigu Tryggva Bjarnasonar stýrimanns.

en hann átti nokkra hvolpa og var Trýna ein af þeim. Nafnið á Trýnu kom þannig til að hún var með hvíta rák á trýninu og þannig kom nafngiftin til. Ekki var Trýna lengi á Gauti því eftir nokkurra mánaða dvöl tók skipherrann á Þórarinn Björnsson á vs Þór við henni.

Það var svo dag einn þegar skipið var staðsett á Siglufirði að hún hitti ástina í fyrsta skipti. Hundur sem hafði hlaupið yfir fjallið alla leið frá Sauðanesi út af Dalvík og alla leið til Siglu- fjarðar og er það löng leið. Undir komu þrír hvolpar og var Freyja ein af þeim. Freyja var síðan gefin um borð í vs Óðin og er því saga vs Óðins og Freyju samtvinnnaðar til margra ára.

Árið 1963 áttu tveir merkilegir hlutir sér stað. Annars vegar eignaðist Freyja sína fyrstu hvolpa og hins vegar var þarna í fyrsta skipti sem þyrta lenti á íslensku varðskipi.

Ástæða þess að Freyja varð hvolpafull var að eitt sinn fór Óðinn að Gjögri og áttu skipsmenn erindagjörðir þar í land og

tóku þeir tíkina með sér. Eiríkur Kristófersson skipherra hefur haft einhverjar grunsemdir um ástand Freyju því hann bað skipverja sérstaklega um að passa vel upp á hana og verja hana fyrir ástföngnum rökkum. Ekki fór þó betur en það að Freyja varð hvolpafull í þessari ferð. Einn af þessum hvolpum hennar varð síðan það frægur að verða forsetahundur á Bessastöðum.

Það taldist til skylduverka háseta á vs Óðni að verja Freyju fyrir rökkum þegar skipið var í landi en ekki tókst þó betur til en svo að Freyja eignaðist hátt í tuttugu hvolpa í nokkrum got-um og fékk þar náttúran að hafa sinn gang.

Freyja þótti vera nokkuð gæltin og ekki líkaði öllum skipverjum vel við hana en flestir höfðu þó gaman af uppátækjum hennar. Hún hafði góðan vara á sér ef henni fannst einhver hafa gert eitthvað á sinn hlut og gerði hún upp á milli manna. Sérstaklega var kært á milli Freyju og Egils Pálssonar bátsmanns, Georgs Jónssonar vélstjóra og Adolfs Hansen bryta.

Freyju var meinilla við það að ókunnugir kæmu til að skoða hvolpana hennar þegar þeir voru litlir og átti hún það til að glefsa bæði í börn og fullorðna ef svo bar undir. Eftir að það hafði gerst ítrekað var gripið til þess ráðs að setja upp aðvörunarskilti við bæli hvolpanna og fólk beðið um að nálgast þá ekki nema í fylgd skipverja.

Óskar Jónasson kafari var eitt sinn á leið á hjólinu sínu að varðskyli sem staðsett er við Ingólfsgarð þegar Freyja kom hlaupandi á móti honum. Óskari brá við og missti stjórn á hjólinu sem við það lenti á Freyju greyinu. Ekki varð henni þó meint af en eftir það varð hún alltaf æst þegar Óskar kom á hjólinu og gerði atlögu að honum og hjólinu með gælti og látum.

Þegar veður var mjög slæmt faldi Freyja sig í skipinu aftur í skut eða neðan þilja, einnig þegar stöðva þurfti skip sem voru við ólöglegar veiðar innan fiskveiðilögsögunnar. Þá var viðvör-unarbjöllum varðsþingsins hringt fimm sinnum og við það skelfdist Freyja mjög. En hræddust var Freyja greyð við hávað-an úr fallbyssunum þegar skotið var úr þeim.

Að vera skipshundur á varðskipi þótti mikil virðingarstaða fyrir hunda og sést það vel í eftirfarandi frásögn þegar átti að sækja ráðherra og þingmann til Raufarhafnar sem komust ekki ferða sinna vegna veðurs. Freyja var ekki komin að skipi þegar leggja átti úr höfn svo farið var að svipast um eftir henni. Kom þá í ljós að hún var á bryggjunni föst við rakka og ekki vildu þeir skilja hana eftir á bryggjunni. Ráðherrum og þingmönnum þótti brotlegt að hundur gæti heft brottför stórs varðsþings og ákveðið var að biða með að leysa landfestar þar til athöfnum hundanna lauk.

Annar er sá hvolpur Freyju sem vert er að minnast á en það er hann Spori. Hann var frekar seinn til gangs þar sem hann fæddist með sex tær á báðum afturlöppum og var þar af leið-andi lengst í umsjá hennar. Hann fitnaði mjög umfram systkini sín þar sem hann lá frekar í bælinu en að hreyfa sig um skipið. Það má eiginlega segja að um tíma hafi verið tveir skipshundar á Óðni. Spori var síðan sendur til Jóhannesar vitavardar á Horn-bjargsvita þegar fóstri hans Hafþór Jónsson háseti og síðar stýri-maður fór í skóla um haustið. Spori lét mjög illa við geiturnar og fór að leggja lag við refina á svæðinu svo eftir veturinn var hann sendur aftur um borð í Óðin.

Freyja var mikils metin af flestum um borð og var hún mjög húsbóndaholl, fannst þeim hún hafa mörg persónueinkenni sem margt fólk hefur, hún gat verið langrækin ásamt því að vera mjög staðföst en samt sem áður viðkvæm.

Árið 1968 fylgdi Freyja fóstura sínum Agli Pálssyni yfir á vs Ægi en hún var síðan fljótlega eftir það svæfð svefninum langa. Mörgum bæði ungum sem öldnum finnst mjög merkilegt að hundur hafi verið um borð í varðskipi og finnst gaman að heyra sögur af Freyju skipshundi.

Skipshundurinn Bára

„Sá skipstjóri sem er vinsælastur á Sigurði, ber nafnið Bára.“ Bára var átta ára gömul tik sem var upphaflega um borð í Örf-irsey en fór síðar með eiganda sínum um borð í Sigurð. Bára þótti með eindæmum vel uppallinn og taminn hundur en var þó mikill sælkeri. Uppáhaldið hennar voru sykurmolar og töldu skipverjar að hún borðaði um helming alls molasykurs sem kom um borð í Sigurð. Hún var þó ekki þjóföttur hundur því aldrei stal hún sykurmolum heldur beið þrúð eftir því að einhver rétti að henni molann en fyrst þurfti hún að sýna það hvað hún var hliðin með því að leggjast niður og vera kyrr eða ganga um skipsgólfid á afturfótunum og gekk það vel þótt veltingur væri á skipinu.

Bára hafði hlutverk um borð sem var að sjá um að ræsa fyrsta vélstjóra um klukkan sex. Hún svaf yfirleitt fyrir framan dyrnar að klefanum hjá honum á nóttunni. Hún átti þó til að vakna klukkan fimm og þrila upp í brú og biða eftir því að vakthafandi vélstjóri segði: „Nú má ræsa“ og þaut hún þá niður stigana og þar sem hún var fær um að opna klefadyr, ef þær opnuðust frá henni, vafðist það ekki fyrir henni og stökk hún síðan upp á kojubríkina og vakti vélstjóran. Ef klefadyr opnuðust að henni þá vældi hún þar til einhver opnaði fyrir henni.

Bára var síðan finnst varðhundur þegar Sigurður var í höfn. Ef einhver ókunnugur lét sjá sig við eða um borð í skipinu þá gælti hún og sýndi beittar tennurnar þannig að ekki þorðu nú allir um borð í Sigurð, að minnsta kosti ekki óboðnir.

Skipshundurinn Strækur

Í desember árið 1964 kom sildarbatúrin Reykjaborg RE -25 nýr til landsins og hélt fljótlega til sildveiða. Síðan gerðist það í júní 1965 að allir sildarbátar fara í land vegna verkfalls sem kom til vegna markaðsverðs á síld. Verkfallið var kallað því skemmtilega nafni „Skipstjórastrækur.“ Reykjaborgin hélt til Raufarhafnar í strækinu og var það þá sem lítill hvolpur kom um borð og var hann nefndur eftir verkfallinu og hlaut hann því nafnið Strækur.

Strækur var talinn að mestu leyti af íslensku kyni en þó eitt-hvað lítills háttar blandaður af öðru óþekktu kyni. Hann þótti hið mesta gæðablóð og hrifust flestir mjög af honum. Í landleg-um var hann til skiptis hjá hinum ýmsu skipverjum, hásetum og vélstjóra. Þarfir sínar gerði hann í síldarnótina og hvergi annars staðar. Það var eins og hann vissi að nóttinni yrði kastað í sjóinn og þar með færi fráleggið.

Eitt var það sem Strækur þoldi ekki en það voru löggur og tollarar, það er þeir sem voru í einkennisbúningum og með einkennishúfur. Þegar hann sá slíka embættismenn ætist hann all-



Strækur.

Mynd í eigu Jóns Páls Ásgeirssonar.



Strækur.

Mynd í eigu Jóns Páls Ásgeirssonar.

ur upp og galti mikið að þeim og ef hann var í bíl með einhverjum skipverjum og keyrði fram hjá lögreglumönnum á götunni þá varð hann alveg trylltur.

Strækur var vel sigldur en á árunum 1969-1973, þegar síldveiðar voru stundaðar í Norðursjónum, var oft komið við í löndum eins og Færeyjum, Danmörku, Þýskalandi, Noregi, Skotlandi, Shetlandseyjum og Orkneyjum.

Það gerðist eitt sinn þegar komið var til Hirtsals í Danmörk að Strækur týndist í landlegu. Ekki fannst hann og farið var aftur til veiða. Þegar báturinn kom aftur viku síðar til að landa þá mætti eigandi hans, Haraldur Ágústsson sem var að koma aftur um borð eftir fri, Stræk við hótelið í Hirtsals og hafði Strækur greinilega vitað að eigandinn var að koma og beðið eftir honum.

Aftur týndist Strækur en nú í Bremerhaven í Þýskalandi og kom lögreglan þar honum aftur um borð og ekki fylgir sögunni hve lengi hann týndist né hvað bar á daga hans á meðan, Strækur einn vissi það.

Á þessum árum var ekki verið að hugsa um það þótt skipshundar færu í land erlendis og ekki gerðar athugasemdir við það við tollskoðun hér né erlendis og ekki var nein sóttkvíin heldur.

Strækur var til sjós til margra ára eða þar til Reykjaborgin var seld árið 1977 til annarra eigenda og fór hann þá sennilega í fóstur til konu að nafni Helga sem bjó á bænum Engi í Grafarvogi á Reykjanesi og bar þar beinin.

Skipshundur í vanda

Í Tímanum 26. maí 1971 segir frá skipshundi á færeyska togaranum Fjalshamar. Sá hundur hafði gleymst í Keflavík þegar

togarinn hélt frá bryggju og uppgötvaðist það ekki fyrr en skipið var statt rétt út af Stafnesi. Það var óðara snúið við en ekki fór betur en svo að skipið sigldi á fullri ferð upp á milli blindskerja sem voru í kafi á flóðinu og beint upp á Bæjarhúseyri sem er í um 200 metra fjarlægð frá Sandgerði og þar stóð þetta 300 tonna skip á þurru. Vildi skipstjórinn lítið tjá sig um erindið upp á eyrina og vildi í fyrstu enga hjálp þiggja. Kom síðan upp úr kafinu að erindið var ekki til Sandgerðis heldur til Keflavíkur til að sækja skipshundinn sem orðið hafði þar eftir.

Af hundinum er það að segja að drengir nokkrir höfðu fundið greyið ylfrandi og vælandi í fjörunni og fóru þeir með hann á lögreglustöðina. Einn drengjanna hafði verið um borð í Fjalshamri deginum áður og þekkti þar skipshundinn af skipinu færeyska sem var farið frá Keflavík. Lögreglan var beðin um að koma hundinum til skips aftur. Yfirlögregluþjóninum varð þá að orði „að hann gæti vel skilið að Færeyingarnir sneru við til að ná í hundinn sinn því að hundurinn væri reglulega fallegur og geðslegt dýr.“

Að sögn lögreglunnar hefði orðið að aflífa hundinn ef eigendurnir hefðu ekki vitjað hans en hundahald var á þessum tíma bannað í Keflavík.

Lögreglan í Keflavík hafði lent í þessu áður en beið því miður ekki nógu lengi eftir því að skip sneri til baka og var þá búið að lóga þeim hundi og þótti bæði skipverjum og lögreglu það afar leitt og ætlaði lögreglan ekki að lenda í því aftur heldur bíða lengur eftir því að skipverjar sneru við til að sækja hundinn sinn.

Allt er gott sem endar vel. Fjalshamar var síðan dreginn út á kvöldflóðinu af Goðanum sem dró togarann til Reykjavíkur með stýrið eitthvað laskað. Fjalshamar hafði verið á grálúðuveiðum fyrir austan- og norðan landið sem gengu treglega en eitthvað þó skár fyrir norðvestan.



Skipshundurinn Skotti um borð í Hlýra VE 172.

Mynd í eigu Tryggva Sigurðssonar.

Pólski skipshundurinn

Hér er ein lítil saga um skipshund sem fór vel, alltént fyrir hundinn og áhöfnina. Lögreglan var kölluð út til að binda enda á bæjarför skipshunds af pólska togaranum Combra. Togarinn lá við Miðbakka og hafði skipshundinum verið hleypt í land í trássi við lög en lögin eru, eins og alkunna er, til að koma í veg fyrir að hundaæði breiðist hér út. Lögreglan gómaði hundinn og skilaði honum aftur um borð gegn lofordði skipstjóra um að hleypa honum ekki í land aftur.

Skipshundur til sjós í lagatexta

Skipshundur kemur fyrir í textanum „Sjómaður upp á hár“ en það fór næstum því illa fyrir því greyi.

„Hann sigldi yfir höfin blá
með sælubros á vör
og brá sér ei við neitt
það menn vita.
Nema ef vera skyldi
þegar skipshundurinn Þór
var næstum drukknður
í eigin svita.“



Þetta er Tryggur á vaktinni um borð í Önnu Borg.

Mynd í eigu Magnúsar Gunnarssonar.

Heimildir:

Morgunblaðið 67. tbl., föstudagur 26. mars 1976, s. 17. (Það er mynd af Báru með greininni)

Morgunblaðið 203. tbl., föstudagur 8. september 1995, s. 11.

Varðskipið Óðinn, björgun og barátta í 50 ár. Rvk. Víkin 2010, s. 87-90.

Skriflegar heimildir af Stræk, Jón Páll Ásgeirsson.

Vefslóð: <https://www.reglugerd.is/media/vidhengi/2901980.doc>

Vefslóð: <https://www.mbl.is/greinasafn/grein/221175/>

Vefslóð: http://timarit.is/view_page_init.jsp?issId=263341&lang=fo

Vefslóð: <http://ohs.is/wp-content/uploads/2013/11/>

Eniga-meniga-me%C3%B0-hlj%C3%B3mum2.pdf



Við látum dæluna ganga



- Dælur
- Dæluviðgerðir
- Áspétti
- Rafmótorar
- Vélavarahlutir



Viðgerðir • Tæringarvarnir Keramikhúðun



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

Frívaktin

Kanadamaðurinn Christofer Koch tók þátt í Reykjavíkumaraþoni á dögnum sem ekki ætti að þykja saga til næsta bæjar nema vegna þess að Koch er handa- og fótalaus. Hann gerir óspart grín að þessum vanköntum sínum og segir meðal annars þessa sögu af fæðingu sinni.

„Þegar amma fékk fréttina að ég væri kominn í heiminn og hvernig ástandið væri á hvítvoðungnum varð henni að orði um son sinn, hann föður minn: Aldrei getur drengurinn lokið við nokkurt verk.“

Önnur í líkum dúr. Þó ekki runnin undan rifjum Christofers Koch.

Faðir mágkonu minnar hélt ræðu þegar hún og bróðir minn giftu sig. Hann rifjaði upp í brúðkaupsræðu atvik þar sem hann var með hana í matvörubúð og neitaði henni um einhver lágmarksmannréttindi eins og súkkulaði eða eitthvað álíka, og hún óskraði á hann yfir alla í búðinni:

„Þegar þú verður gamall maður ætla ég að berja þig.“

Jón og Gunna sátu sunnudag einn og drukku síðdegiskaffið frammi í bestu stofunni, auðvitað úr sparistellinu frá Bing&Gröndal. Þá segir Gunna við hann Jón sinn:

„Eigum við ekki að fara til Kanarí um páskana eins og undanfarin ár?“

„Nei,“ svarar Jón að bragði, „nú vil ég fara á stað þar sem ég hef aldrei stigið niður fæti.“

„Jæja vinur, komdu þá með mér fram í eldhús.“

THERMOLITE

-40°C
(G-TEMPER)

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

Ég hrósaði vinnufélaga fyrir flott yfirvararskegg, nú vill hún ekki tala við mig.

Einungis karlmenn myndu kaupa 700.000 króna bíl og láta setja í hann hljómflytningstæki fyrir eina og hálfa milljón.

Einungis kvenmenn kaupa sér 20 pör af skóm fyrir eitt par af fótum.

Besta leiðin til að fá eiginmanninn til að „gerað“a“ er að segja að hann sé orðinn of gamall.

Jón var eldhress að halda upp á 98 ára afmælið sitt, en því miður þá löngu orðinn ekill. Eins og oft við svona tækifæri kom fréttamaður til hans og spurði hverju hann þakkaði sinn háa aldur og góðu heilsu.

Jón svaraði því til að þegar hann giftist konu sinni þá kornungur gerðu þau með sér samning sem þau stóðu við í einu og öllu meðan hún lifði. „Samningurinn var á þann veg,“ rifjaði Jón upp, „að ef við færum að rifast eða okkur yrði sundurorða skyldi ég fara út í göngu til að hugsa mitt mál. Ætli það hafi ekki verið útiveran sem gerði mér svo gott að ég er nú orðinn 98 ára.“

Þrjár systur á aldrinum 92, 94, og 96 ára bjuggu saman. Kvöld eitt var sú 96 ára að fara í bað. Hún setur annan fótinn í baðið, hikar ögn og hrópar spyrjandi:

„Var ég að fara ofan í baðið eða koma upp úr því?“

Hin 94 ára systir hennar svarar:

„Ég veit það ekki, ég skal koma upp og athuga það.“

Hún leggur af stað upp stigann en hikar síðan og kallar:

„Var ég að fara upp stigann eða niður?“

Á meðan var sú 92 ára að fá sér tebolla í eldhúsinu og hlustar á systur sínar. Hún hristir höfuðið hneyksluð og segir:

„Ég vona svo sannarlega að ég verði ekki þetta gleymin.“

Hún bankar því næst þrisvar í borðið, 7 - 9 - 13 og kallar til systra sinna:

„Ég kem upp og hjálpa ykkur báðum um leið og ég er búin að fara til dyra og sjá hver er að banka.“

Kona ein var að steikja egg handa sínum heitt elskaða eiginmanni. Allt í einu ryðst bóndinn inn í eldhúsið.

„Varlega, varlega. Settu meira smjör! Guð hjálpi mér! Þú ert að steikja allt of mörg egg í einu. OF MÖRG! Snúðu þeim! SNÚÐU ÞEIM NÚNA! Við þurfum meira smjör. Guð minn góður! VIÐ ÞURFUM MEIRA SMJÖR! Egginn munu festast! Ég sagði VARLEGA! Þú hlustar aldrei á mig þegar þú eldar! ALDREI! Snúðu þeim! Drífðu þig! Ertu geggjuð! Ertu búin að tapa glórunni? Ekki gleyma að salta egginn. Þú gleymir alltaf að salta. Nota salt. NOTA SALT! SALT!“

Konan horfði á hann og sagði:

„Hvað er eiginlega að þér? Heldur þú virkilega að ég kunni ekki að steikja tvö egg?“

Eiginmaðurinn svaraði rólega:

„Mig langaði bara að leyfa þér að finna hvernig mér líður þegar ég er með þig í bilnum.“

Kalli, þriggja ára, sat í baði og var að skoða á sér kúlnar.

„Mamma, er þetta heilinn í mér?“

„Nei, ekki enn þá.“

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™ stjórnþúfa, örtölvur og hugbúnað.

Með Danfoss búnaði nærð þú stjórninni um borð.

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

PLUS ™


COMPLIANT

ENGINEERING
TOMORROW

Danfoss

Alhliða þjónusta í sjávarútvegi

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

Skeljungur — fyrir þá sem ferðast og framkvæma

