# Sjómannadagsblað Grindavíkur 2018

ISSN 977-1670301001-1
25
9 771670 301001

SAMHENTIR
UMBÚÐALAUSNIR
Vörumerking
Starfsfólk Samhentra
og Vörumerkingar
óska sjómönnum til
hamingju með daginn

TM

# SJÓMENN, TIL HAMINGJU!

Saga TM er samofin sögu sjávarútvegs á Íslandi. Við erum stolt af því að hafa komið að uppbyggingu og viðhaldi öflugrar útgerðar við Ísland frá stofnun fyrirtækisins.

Til hamingju með daginn sjómenn, njótið hans.

tm.is/sjavarutvegur

# Ritstjóraspjall

**Slysavarnafélag Íslands, nú Slysavarnafélagið Landsbjörg, fagnar 90 ára afmæli á þessu ári, þann 29. janúar 1928 var það stofnað.**

Sjómannadagurinn fagnar líka afmæli, hann er 80 ára.

Mikið vatn hefur runnið til sjávar síðan að þessir tveir komust á koppinn, slysavarnarmál eru svona heilt yfir í mjög góðum málum, sjómenn og útgerðarmenn hafa staðið þétt að baki og þjóðin öll.

Mikil endurnýjun á sér nú stað í íslenska fiskiskipaflotanum og hlýtur það að kalla á fullkominn björgunarbúnað áhafnar og að almennt öryggi um borð sé tryggt.

Það hlýtur að vera hlutverk „Öryggisfulltrúans“ sem núna skýtur upp kollinum hjá mörgum útgerðarfyrirtækjum, skyldi maður ætla.

Fyrirsagnir í fjölmiðlum eins og „Samningar halda og hlutabréf í kauphöll Íslands hækkuðu“ og „fjármagnseigendur kætast, samningum verður ekki sagt upp“ eru til þess fallnar að sannfæra enn frekar það fólk sem vill breytingar á stefnu samtaka stéttarfélaga sama hvað nafni þau nefnast.

Breytingin byrjar innan frá, hjá grasrótinni í einstökum félögum og fer svo sína leið, hún verður ekki stöðvuð, þeir sem ekki fylgja með verða bara að standa upp úr sínum stólum.

Í blaðinu er leitast við að útskýra, fyrst og fremst fyrir okkar félagsmönnum og reyndar sjómönnum öllum, hvernig við stöndum í dag og hvert skal stefna, hjá SVG er búið að taka stefnuna. Það er svo sem enginn ólgusjór framundan en það er verk að vinna.

***Ég óska Grindvíkingum, sjómönnum, fiskvinnslufólki og fjölskyldum þeirra til hamingju með daginn.***

***Óskar Sævarsson, ritstjóri.***

# Efnisyfirlit

8 **Viðskilnaðurinn við ASÍ og SSÍ**
*Rætt við Einar Hannes Harðarson, formann félagsins*

14 **Öryggisstjórar í fyrirtækjunum**

16 **Járngerðarstaðir kenndir við forna iðngrein grindvíska frumbyggja?**
*Eðvarð T. Jónsson og Skúli Magnússon*

22 **Sjómenn þurfa samstöðu á stéttarfélagsvettvangi**
*Rætt við Jónas Garðarsson um stéttarfélög íslenskra sjómanna*

30 **Hugleiðing**
**Séra Elínborg Gísladóttir**

31 **Minning**

36 **Danmerkurferð ferðasaga nemenda Fisktækniskóla Íslands**

38 **Sjómannadagurinn í Grindavík 2017**

42 **Heiðranir**

48 **Blálogn eða barningur**
*Dagsstund með Magnúsi á Hrauni*

54 **Íslensk frímerki**
*Kort og sjávardýr á íslenskum frímerkjum*
*Eðvarð T. Jónsson tók saman*

66 **Útgerðarsaga í einn dag...**

72 **Líf og fjör á bryggjunni**

78 **Endurbætur í hjarta Grindavíkurhafnar**
*Sigurður A. Kristmundsson, hafnarstjóri*

83 **Ný skip til Grindavíkur**

90 **Grindavík 6. nóvember 1972**

94 **Minja – og sögufélag Grindavíkur**

98 **Og risu þá boðar þversum yfir víkina og braut yfir allt sundið**
*Arnartindur GK 212 fórst á Járngerðarstaðarsundi*

106 **Sjómælingar og sjókort**
*Guðmundur Birkir Agnarsson skipstjóri á sjómælingabátnum Baldri*

116 **Gallerí sjó...**
*Ljósmyndir: Haraldur Hjálmarsson*



**Útgefandi og ábyrgðaraðili:**
*Sjómanna- og vélstjórafélag Grindavíkur*
**Formaður:**
*Einar Hannes Harðarson*
**Ritstjóri:**
*Óskar Sævarsson*
**Uppsetning og prentumsjón:**
*Svavar Ellertsson, Stapaprent*
**Prófarkalestur:**
*Sigrún Þorbjörnsdóttir*
**Auglýsingar:**
*Steingrímur E. Kjartansson*
**Forsíðumynd:**
*Haraldur Hjálmarsson, Eldey*
**Ljósmyndir:**
*Haraldur Hjálmarsson, Ólafur Rúnar Þorvarðarson, Guðmundur Birkir Agnarsson og Óskar Sævarsson*

**Verð í lausasölu 1.500 kr.**

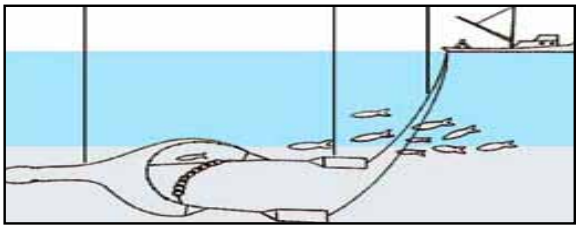
**Skrifstofa Sjómanna- og vélstjórafélags Grindavíkur,**
Hafnargötu 9, sími 426 8400,
svg@svg.is - fax 426 8405, skrifstofan er opin alla virka daga frá klukkan 8.00-13.00.



Öll afritun texta og mynda er óheimil nema með leyfi ritstjóra eða höfunda.

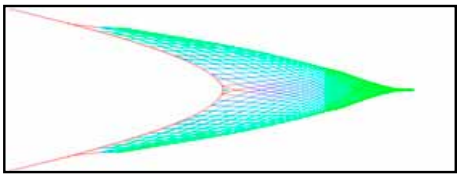
# Netagerð

verk- og faggreinar netagerðar



**Starfstengt nám**

**fwww.fiskt.is**



# Nám í netagerð – veiðafæratækni

**Haustönn 2018**

Á haustönn 2018 mun Fisktækniskóli Íslands bjóða upp á nám í netagerð (veiðarfæratækni). Námið er í samstarfi við fagnefnd netagerðar, Fjölbrautaskóla Suðurnesja og öll helstu fyrirtæki í veiðarfærðargerð og þjónustuaðila á Íslandi.

Kenndar verða verk- og faggreinar netagerðar samkvæmt samþykktri námskrá 2016.

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

Fisktækniskóli Íslands
Icelandic College of Fisheries

HAMPIÐJAN

Egersund Island

ÍSFELL

FJARÐANET

Tor-Net

G.RUN

# Kæru sjómenn og fjölskyldur ykkar!

## Til hamingju með sjómannadaginn

Grindavík... útgerðarbær

www.grindavik.is

*Viðskilnaðurinn við ASÍ og SSÍ:*

# *Grasrótin í Sjómanna- og vélstjórafélagi Grindavíkur vildi úrsögn*

## *- Rætt við Einar Hannes Harðarson, formann félagsins*

**Í allsherjaratkvæðagreiðslu Sjómanna- og vélstjórafélags Grindavíkur um úrsögn úr ASÍ og Sjómannasambandi Íslands 29. desember í fyrra greiddu 94% félagsmanna atkvæði með úrsögninni bæði úr Sjómannasambandi Íslands og Alþýðusambandi Íslands. Rúmlega 700 félagsmenn eru í Sjómanna- og vélstjórafélaginu. Reglurnar eru þannig að til að geta gengið úr ASÍ þarf félagið fyrst að segja sig úr Sjómannasambandi Íslands. Formaður SVG, Einar Hannes Harðarson, sagði grasrótina í SVG hafa óskað eftir þessari úrsögn, meðal annars vegna synjunar á greiðslum úr verkfallssjóði ASÍ fyrr á árinu. „Grasrótin í félaginu fór fram á það við stjórn félagsins að taka fyrir tillögu um úrsögn úr ASÍ og SSÍ þar sem að félagsmönnum hefur ekki fundist Alþýðusambandið standa sína plikt gagnvart sjómönnum," sagði Einar. Hann sagði að óánægjan stafi ekki aðeins af því að ASÍ hafi synjað beiðni félagsins um greiðslur úr verkfallssjóði í byrjun ársins, aðrir þættir hafi einnig verið þess valdandi og það sé hans mat að Alþýðusambandið hafi sniðið reglur um greiðslur úr sjóðnum sérstaklega að SVG til að koma í veg fyrir að félagið fengi þessa fyrirgreiðslu.**

### Mikill kurr í grasrótinni

Eins og mönnum er enn í fersku minni höfnuðu sjómenn kjarasamningum á síðasta ári og fóru í verkfall. Í kjölfarið var leitað til ASÍ og þar óskað eftir úthlutun vegna verkfallsins en þeirri beiðni var neitað eins og fyrr segir. Forseti ASÍ, Gylfi Arnbjörnsson, hélt því fram að eðlilegar ástæður hefðu legið að baki synjun Alþýðusambandsins og sagðist draga það í efa að hún hafi verið ástæða úrsagnar. Hann sagði að þegar beiðni um greiðslu úr verkfallssjóði barst, hafi komið í ljós að Sjómanna- og vélstjórafélag Grindavíkur endurgreiði hluta iðgjalda til félagsmanna sinna á ári hverju. Hann sagði það skjóta skökku við að endurgreiða iðgjöldin og fara svo fram á að önnur félög standi straum af aðgerðum í kjarabaráttu.

Í framhaldinu kom upp mikill kurr í grasrót félagsins og krafa um að félagið segði sig bæði úr ASÍ og Sjómannasambandi Íslands. Einar Hannes og varaformaður félagsins, Ingvi Örn Ingvason, skrifuðu úrsagnarbréf sem afhent var ASÍ og Sjómannasambandi Íslands. Kosning félagsmanna SVG um úrsögnina úr Alþýðusambandinu og Sjómannasambandinu var mjög afgerandi eins og fyrr greinir og segir Einar Hannes afstöðuna skýrast einfaldlega af því að ASÍ hafi ekki unnið nægilega vel með sjómönnum.

„Það er vel hægt að lifa utan ASÍ og Sjómannasambandsins," segir Einar. „Það hefur Sjómannafélag Íslands til að mynda sýnt og sannað. Með breytingunum er meirihluti sjómanna í landinu núna utan Sjómannasambandsins og forsvarsmenn sambandsins tala nú fyrir minnihluta sjómanna."

### Samningsumboð dregið til baka

„Atburðarásin hófst í verkfallinu á síðasta ári. Við drógum samningsumboðið til baka frá Sjómannasambandinu og fórum með umboðið heim. Ástæðan var sú að Sjómannasambandið og forsvarsmenn SVG náðu ekki samkomulagi um mikilvæg mál sem á okkur hafa brunnið lengi. Sjómannasambandið vildi ekki gera neitt fyrir línubátasjómennina sérstaklega. Þar sem nánast allir línubátasjómenn á landinu, eða 90%, eru félagar í SVG var það mjög rík krafa hjá okkar félagsmönnum að línubátasjómenn fengju kjarabætur enda er mesta vinnan á þessum stóru línubátum og líklega lökustu launin líka. Það hefur alltaf verið krafa mín að þeir sem hafa lægstu laun til sjós hækki frekar en þeir sem eru með hærri laun. Við verðum fyrst og fremst að berjast fyrir þá sem minnst hafa."

### Einhugur í Grindavík

SVG hefur lengi barist fyrir línubátasjómenn sem höfðu orðið útundan í samningum útvegsmanna og sjómanna 2016 og því ákváðu Grindvíkingar að freista þess að semja sérstaklega fyrir sína félagsmenn og kanna hug félagsmanna til ákvörðunar stjórnar félagsins að taka ekki þátt í undirskrift samninganna.

Þegar í nóvember 2016 var reynt að semja við útgerðina um kjör línusjómana en samningar sigldu í strand. „Það var allt of lítið fyrir okkur í þessum samningi og því var tekin ákvörðun um að kalla

samningsumboðið heim," sagði Einar í samtali við fréttastofu RÚV í nóvember 2016. "Félagsmenn voru mjög ánægðir með þessa ákvörðun á félagsfundinum sem haldinn var í kjölfarið, stóðu þétt saman og bökkuðu okkur alveg 100 prósent upp."

Óánægjan snerist meðal annars um ákvæði um veikindarétt sem félagið vildi afla sér lögfræðiálits á enda taldi það ákvæðið mögulega skerða lögbundinn veikindarétt. Stóra atriðið sem félagsmenn í Grindavík töldu þó að út af stæðu væru kjör línusjómanna. Stór hluti félagsmanna er í áhöfn línubáta og því séu bætt kjör þeirra lykilatriði í kröfugerð grindvíska sjómanna. Þær kröfur náðu ekki inn í samninginn sem Sjómannasambandið og útvegsmenn náðu 2016.

## Línubátasjómenn útundan

Baráttan hefur haldið áfram af fullum krafti, nú síðast með úrsögninni úr stóru verkalýðssamtökunum.

„Við munum berjast fyrir línubátasjómennina í viðræðum við SFS fyrir nýjum samningi," segir Einar. „Það er gríðarlega mikil vinna á þessum línubátum og þetta er erfiðisvinna. Það gengur illa að manna þessa báta og þá hefur meiri vinna lent á þeim sem eru vanir. Mín skoðun er sú að ekki hafi verið tekið nægilega vel tillit til þessara manna í viðræðunum hingað til. Það var alveg klárt að við höfðum félagsmennina með okkur þegar við drógum umboðið heim í hérað 2016 og þá byrjaði grasrótin hjá okkur að tala um að hún vildi fara úr Sjómannasambandinu. Samstarfið væri ekki að virka og SSÍ gerði ekki það fyrir okkur sem við vildum að þeir gerðu. Fyrst í stað var þetta krafa frá línubátunum en síðan óx óánægjan með ASÍ og SSÍ. Við komum að lokuðum dyrum þegar við sóttum um úr verkfallssjóði ASÍ þar sem okkur var hafnað. Engar reglur voru til en þær voru sérsniðnar þannig að hægt væri að koma hlutunum þannig fyrir að SVG fékk enga fyrirgreiðslu. Verkfallssjóðir okkar tæmdust og við fengum enga hjálp frá ASÍ. Engar reglur til um þessi mál hjá Alþýðusambandinu þegar við sóttum um en þær voru þannig úr garði gerðar að við fengjum ekkert frá ASÍ og það skapaði mikla reiði hjá félagsmönnum okkar.

Við höfðum sótt um 62 milljónir úr sjóðnum en vorum að vonast til að þeir myndu kannski láta okkur fá þriðjunginn af þeirri upphæð en það kom hreint nei. Miðstjórn ASÍ setti reglur til að geta hafnað okkur og fulltrúi SSÍ tók ekki okkar málstað. Það sem okkar mönnum gramdist var að Valmundur Valmundsson formaður SSÍ tók ekki afstöðu með okkur í þessu máli. Þá komum við aftur að því að það er bara ein skoðun innan Alþýðusambands Íslands."

## Sambandsleysi við grasrótina

Og Einar heldur áfram:

„Það er alveg klárt að síðan við ungu strákarnir tókum við félaginu höfum við ekki verið innundir hjá forystu ASÍ. Við höfum haft okkar eigin rökstuddu og ákveðnu skoðanir og það má ekki hjá aðilum ASÍ og SSÍ. Þar eiga allir að hafa sömu skoðun og þú átt ekki að setja upp á móti því sem forkólfarnir segja. Ef menn ætla að komast eitthvað áfram innan verkalýðshreyfingarinnar þurfa þeir að vera algjörir jámenn fyrir vissa aðila og það hvorki getum við eða viljum. Við segjum okkar skoðanir og þegar stjórna á svona félagi fer maður fyrst og fremst að óskum félagsmanna og grasrótarinnar og hlustar á það sem hún hefur til málanna að leggja. Það sem ég er hræddur um í verkalýðshreyfingunni er að fæstir verkalýðsforkólfarnir séu í einhverju sambandi við grasrótina, að einstaka aðila undanskildum. Það eru þessar breytingar í grasrótinni sem hafa orðið á verkalýðshreyfingunni núna og þær eru löngu orðin tímabærar þótt ekki

megi fara í öfgar. En sannleikurinn er sá að þeir sem gegna forystuhlutverkum og sitja í þessum stólum eru margir hverjir orðnir mjög þreyttir. Núna eru fleiri félög að fara sínar eigin leiðir, þar á meðal Efling. Þar er að verða breyting og þar er fólk með skoðanir sem lætur ekki segja sér hvað á að gera.

Þótt fólk sé ekki sammála á að vera hægt að ræða málin og komast að niðurstöðu en í dag er það ekki þannig. Nú er það bara þannig að ef þú mætir á fund hjá ASÍ eða SSÍ kemstu strax að raun um að það er búið að ákveða allt löngu áður. Maður er nánast hafður að fífli að vera að mæta þarna og þykjast hafa einhver ráð eða tillögur fram að færa meðan allt hefur verið ákveðið fyrirfram."

## Rík krafa um úrsögn

Einar segir að það hafi verið sterk krafa í grasrótinni um að fara út úr SSÍ og þeirri kröfu hafi vaxið fylgi.

„Maður hélt kannski að þetta færi að róast þegar frá liði verkfallinu en það gerðist ekki, þvert á móti. Menn gleymdu þessu ekki, þeir töldu að bæði ASÍ og SSÍ hefðu stungið okkur í bakið og héldu fast við að fara í atkvæðagreiðsluna þar sem samþykkt var að slíta aðildinni. Ég hef alltaf haft þá reglu eftir að ég varð formaður SVG að ef grasrótin talar ber mér skylda til að fylgja því eftir því sem hún segir. Ég er þeirra handbendi og talsmaður og það var þessi afstaða sem réði því að við fórum í þessa atkvæðagreiðslu milli jóla og nýárs í fyrra þar sem yfirgnæfandi meirihluti félagsmanna greiddi atkvæði með úrsögn.

Enn sem komið er hefur þetta reynst okkur mjög vel og ég vona að þetta verði gæfuspor fyrir félagið þegar fram líða stundir þótt lítil reynsla sé komin á það ennþá. Það er von mín og trú að þetta verði ekki til ógagns fyrir félagið heldur muni þjappa okkur saman.

Það má koma fram að skattarnir sem við borgum til ASÍ og SSÍ eru gríðarlega háir. Ég gæti trúað að á þessu ári nemi skattar sem við sleppum við að borga til þeirra um 20 milljónum kr."

## Sparkað úr Sjómennt í framhaldinu

Það kom illa við SVG þegar félagsmönnum var tilkynnt að þeir ættu ekki lengur aðila að Sjómennt. Sjómennt gegnir afar mikilvægu hlutverki fyrir alla sjómenn á landinu. Hann er fræðslusjóður þeirra og starfar samkvæmt samkomulagi sem Samtök atvinnulífsins og SFS hafa gert við Sjómannasamband Íslands. Sjóðurinn er í tveimur hlutum og veitir fyrirtækjastyrki annars vegar og einstaklingsstyrki hins vegar. Helstu verkefni Sjómenntar

eru að sinna stuðningsverkefnum og þróunar- og hvatningaraðgerðum í starfsmenntun. Sjóðnum er ætlað að styrkja rekstur námskeiða og stuðla að nýjungum í námsefnisgerð ásamt því að veita einstaklingum, verkalýðsfélögum og fyrirtækjum beina styrki vegna sí-og endurmenntunar. Gissur Pétursson framkvæmdastjóri Vinnumálastofnunar er formaður sjóðsins. Hann kemur frá ríkinu sem biður verkalýðsfélögin að tilnefna þrjá aðila, alla frá SSÍ, og tvo aðila frá útgerðinni.

Í viðtali við Sjómannadagsblaðið sagði Einar Hannes að forystumenn Sjómannasambandsins héldu því fram að einungis þeir sem eru aðilar að SSÍ eigi rétt á Sjómennt.

„Þegar samkomulagið við Sjómennt var gert vorum við aðilar að SSÍ og það er okkar túlkun að þeir hafi gert þennan samning fyrir öll aðildarfélög SSÍ en nú sé meiningin að reyna að klekkja á okkur vegna úrsagnarinnar úr SSÍ með því að henda okkur út úr Sjómennt. Við vinnum að því og leggjum mjög ríka áherslu á að vera áfram innan Sjómenntar enda væri allt annað fáránlegt. Það er ekki á margra vitund að það er íslenska ríkið sem fjármagnar Sjómennt 100%. Allar útgerðir borga tryggingargjöld af launum sjómanna sem eru tekin inn í þennan sjóð og þess vegna gjörsamlega út í hött og við engin rök að styðjast að hægt sé að vísa einu eða tveimur félögum út úr Sjómennt. Sjómennt er menntasjóður sjómanna."

Því er við að bæta að þeir félagar Einar, formaður SVG og Bergur Þorlaksson, gjaldkeri Sjómannafélags Íslands, áttu fund með ráðherra, Ásmundi Daða Einarssyni, 8. maí.

## Harðort bréf til Sjómenntar

„Við teljum að eins og staðan er í dag eigi aðeins um þriðjungur sjómanna á landinu aðgengi að Sjómennt, því allir aðrir sjómenn eru félagar í SVG og Sjómannafélagi Íslands en bæði þessi félög standa nú utan Sjómenntar. Við erum búnir að senda harðort bréf á Sjómennt þar sem við biðjum stjórnina að útskýra af hverju við eigum ekki lengur aðild að sjóðum og þeim tækifærum til menntunar sem þar bjóðast. Þeim fannst bréfið full harðort en við munum standa í lappirnar og reyna að vinna þetta faglega. Okkur finnst rangt og óverjandi að SSÍ geti komið í veg fyrir að við njótum gagns af þeim möguleikum til menntunar sem Sjómennt býður upp á. Ástæðan er auðvitað sú að við greiðum ekki lengur nein gjöld til SSÍ. Þeir segja að aðeins sé hægt að eiga aðild að Sjómennt í gengum Sjómannasambandið. Það er samt ekkert sem

segir til um þetta í reglum Sjómenntar. Þetta er einhver túlkun sem þeir hafa fundið upp hjá sjálfum sér. Þetta er eini menntasjóðurinn á Íslandi sem rekinn er af íslenska ríkinu og við erum að tala um 2-300 menn sem eiga fullan rétt á aðstoð úr þessum sjóði. Sjómannafélögin greiða fyrir námsmenn og senda síðan endurkröfu á Sjómennt sem borgar allt. Okkar túlkun á lögum Sjómenntar er að við eigum fulla aðild að þessari stofnun. Stjórnarfundur verður hjá Sjómennt í apríl og þar verður málið tekið fyrir. Við munum leita réttar okkar ef út í það fer. Það er líka rík krafa frá okkur, stjórninni og öllum sjómönnum, að sjómenn afli sér meiri menntunar í sambandi við vinnuna sína. Alltaf er gaman ef einhver heldur áfram og menntar sig meira, nær sér jafnvel í réttindi sem vélstjóri, stýrimaður eða skipstjóri. Það er okkar von og trú að við getum hjálpað þessum mönnum á menntabrautinni."

## Fundur með ráðherra um lúðuna

Einar Hannes átti nýlega fund með Kristjáni Þór Júlíussyni, sjávarútvegsráðherra, þar sem þeir ræddu hugsanlegar breytingar á reglugerð um bann við lúðuveiðum sem sett var á fyrir fjórum árum af Jóni Bjarnasyni, þáverandi ráðherra sjávarútvegsmála.

Jón Bjarnason lagði að tillögu Hafrannsóknastofnunarinnar bann við beinum lúðuveiðum með svokallaðri haukalóð. Bannið tók gildi 1. janúar 2012. Lúðuveiðar eru ekki bundnar aflamarksstjórnun en mikill meirihluti aflans hefur að undanförnu verið tekinn á línu og afli á sóknareiningu í dragnót og botnvörpu hefur farið hratt minnkandi. Reglugerðin bannaði sérútbúna króka á línu til botnfiskveiða sem eru með legg að þvermáli 3-5 mm og 11-25 gr að þyngd. Vísað var til þess að Hafrannsóknastofnunin hafi um langt árabil varað við beinni sókn í lúðu með haukalóð og hvatt ráðuneytið til að grípa til aðgerða í ljósi þess hve lúðustofninum hafi hrakað mikið. Starfshópur sem ráðherra skipaði í fyrrasumar komst að sömu niðurstöðu.

Brottkast í kvótakerfinu hefur verið gífurlegt vandamál. Fáir fengust til að ræða þessi mál, þau þóttu of viðkvæm, en öflugir talsmenn sjómanna bentu á strax í kjölfar lúðubannsins að búast mætti við að miklu magni af blálöngu, gullaxi og litla karfi verði hent á næstu fiskveiðiárum og þetta bætist við allar þær þúsundir tonna sem hent hefur verið af þorski, ýsu, ufsa, keilu og lúðu. Hafrannsóknastofnun ákvað einnig að allri lífvænlegri lúðu sem kemur um borð í veiðiskip skuli sleppt. Lúða sem veiðst hefur er að stærstum hluta 3–5 ára ókynþroska fiskur. Þessir aldurshópar hafa verið í

mikilli lægð í tvo áratugi og bendir það til að viðkomubrestur hafi orðið í stofninum. Þetta ástand er orðið svo langvinnt að fyrirsjáanlegt er að stofninn muni áfram verða í lægð á næstu árum. SMB nær einungis yfir veiðisvæði ókynþroska lúðu, en litlar upplýsingar eru til um kynþroska hluta stofnsins. Í framhaldinu hafði Hafrannsóknastofnun samráð við reynda skipstjórnarmenn varðandi frekari aðgerðir til verndar lúðustofninum. Niðurstaðan var að eina raunhæfa leiðin væri að banna beinar veiðar og sleppa lúðu við veiðar þar sem það væri tæknilega mögulegt, enda er lúðan talin lifa af þá meðferð.

## Mótmæla ekki banni í beina sókn

Einar Hannes segir að ekki sé við það unandi að sjómenn fái ekkert út úr þeirri lúðu sem slæðist inn sem meðafli.

„Við erum ekki að mótmæla banni í beina sókn á lúðu heldur að lúða sem meðafli skuli ekki fara til skipta. Samkvæmt reglugerðinni má ekki hirða lúðu sem meðafla, sem er fáránlegt. Þarna kemur að því sem við sjómenn höfum fram yfir fræðimennina sem er þekking á veiðislóðinni en á okkur er ekki alltaf hlustað á. Í mörgum tilfellum er lúðan dauð þegar hún kemur um borð og þá er algjörlega óþolandi að sjómenn fái ekkert út úr henni. Samkvæmt reglugerð eiga þeir að henda henni í sjóinn. Ef hún kemur í land fer hún í svokallaðan VS-Hafró afla. Sjómönnum finnst þetta ekki rétt, sérstaklega þeir sem eru á trolli þar sem lúðan er nánast alltaf dauð þegar hún kemur um borð. Ég hef heyrt frá sjómönnum sem láta steindauða lúðu fara fyrir borð trekk í trekk vegna þess að ekkert er upp úr henni að hafa. Á þessu þarf að verða breyting sjómönnum í hag og fór ég þess vegna á fund sjávarútvegsráðherra þar sem ég viðraði þá hugmynd við hann, að hann héldi áfram að banna beina sókn í lúðu með haukalóð en leyfa hinsvegar lúðu sem meðafla. Ráðherra er nokkuð vel inni í þessu málum því hann hefur verið á sjó sjálfur og hann skildi algjörlega mína afstöðu í þessu máli. Það er von mín að hann muni fylgja þessu máli fast eftir. Þarna erum við að tala fyrir hönd allra sjómanna á landinu og yfirleitt er það þannig að þegar við beitum okkur í einhverju er það trú okkar í stjórn sjómannafélagsins og annarra starfsmanna að við séum að beita okkur fyrir alla sjómenn í landinu."

## Hræddir við breytingar

Einar segir að það hafi líka borið á því hjá ýmsum forsvarsmönnum annarra

*Ljósm. Ólafur Rúnar*

*Jón í Baldurshaga, Geiri í Hlíð og Árni í Tungu.*

félaga að hugsa frekar um sérhagsmuni en almannahagsmuni allra sjómanna.

„Á Sjómannasambandsþingum eru samþykktar um 30 ályktanir um stefnumótandi vinnu sem á að fara í. Það er aldrei farið í þessa vinnu og eftirfylgnin er engin. Hér er á ferðinni framkvæmda- og skipulagsleysi og við það bætist að fyrirkomulagið er orðið alltof gamaldags. Þeir aðilar sem hafa mest um þessi mál að segja eru búnir að sitja í 30-40 ár, leyfa ekki breytingar og eru hræddir við þær. Þannig er það líka í stjórnmálum og stendur framförum fyrir þrifum. Nauðsynlegast af öllu er að hlutirnir breytist og menn aðlagi sig samfélaginu.

## Samstaða

Það er mjög góð samstaða í okkar félagi að okkar mati, það heyrum við frá félögunum. Við vonumst eftir því eins og ég hef sagt áður að hlusta á grasrótina og viljum vera í miklu sambandi við hana. Það sem við höfum fram yfir mörg önnur verkalýðsfélög er hve náið sambandið er milli félaganna - stundum eru menn í fríi í miðri viku, koma reglulega í kaffispjall til okkar og segja okkur hvað er í gangi hverju sinni. Við fáum þannig upplýsingar um hvaða mál eru á döfinni um borð í skipunum og fáum mjög góða innsýn í hvað er að gerast í grasrótinni. Skrifstofan er oft þéttsetin og mikið skrafað sem er hið besta mál og við viljum hafa það þannig.

Eftir úrsögnina hefði maður kannski búist við brotthvarfi einhverra félaga en það hefur ekki gerst. Við gerum aðeins betur en að standa í stað, okkur hefur aðeins fjölgað og erum nú komnir með rúmlega 700 félagsmenn sem greiða félagsgjöld. Sumir voru að spá fjölda úrsögnum eftir að við fórum úr Sjómannasambandinu en ekkert slíkt hefur gerst og ég tel að menn hafi almennt verið mjög ánægðir með þessa ákvörðun og séu lítt hrifnir af sambandinu í núverandi mynd."

## Enginn vilji til afturhvarfs

„Verði breytingar og vilji til þess að ganga aftur inn í heildarsamtökin verður grasrótin að tala. Ég sé okkur ekki fara inn aftur í núverandi mynd í SSÍ í óbreyttu ástandi. Spurningin er hvort við stöndum veikari ef aftur kæmi til verkalls. Þegar samið er þurfum við allir að standa saman eins og sýndi sig þegar vélstjórar skrifuðu undir samninga og aflýstu verkfalli en við undirmennirnir stóðum saman og höfnuðum samningunum. Þá kom í ljós að félagarnir í Vélstjórafélaginu stóðu með okkur en ekki formanni VM og þeir höfnuðu þeim samningi skilyrðislaust. Þannig að ég held að ef eigi að fara í átök þurfi hvort sem er öll félögin að stilla saman strengi sína ef samningar eiga að nást. Ég sé ekki neina breytingu þar á. Við stöndum sterkir enn og vonum að við munum styrkja okkar hlutdeild hvað varðar aðild sjómanna að félaginu okkar. Ég hef trú á að það muni gerast smátt og smátt. Sjómenn sjá að við erum að vinna fyrir þá og okkar framtíðarsýn er að styrkja okkur enn frekar með því að taka lítil skref í einu en örugg."

# Öryggisstjórar í fyrirtækjunum

**Í viðtali við Sjómannadagsblað Grindavíkur fyrir tveimur árum sagði Einar Hannes Harðarson að öryggismál sjómanna hefðu lagast mikið með Slysavarnarskóla sjómanna. Slysavarnaskólinn er í eigu Landsbjargar og var stofnaður árið 1985 til að sinna öryggisfræðslu fyrir sjómenn. Námskeið skólans eru öllum opin, en á námsskrá er að finna námskeið sem henta þeim sem vinna á sjó, við hafnir eða dvelja við leik og störf við ár eða vötn.**

„Bæði útgerð og sjómenn hafa unnið saman að því að koma þessum málum í lag," segir Einar. „Og útgerðin má eiga það að hún hefur aðeins tekið til hjá sjálfri sér. Allar stóru útgerðirnar í landinu eru komnar með öryggisstjóra inn í fyrirtækin sem áreiðanlega hefur verið rík krafa frá tryggingarfélögunum til að fækka slysum. Við fögnum þessu. Ég held að þessir öryggisstjórar vinni af miklum heilindum við að fækka slysum úti á sjó sem er auðvitað alveg frábært. Það er kominn verulegur skriður á þessi mál. Við vinnum hættulega vinnu og þurfum áfram að sinna þessum málum og herða sóknina í öryggismálum enn frekar því ennþá verða mörg alvarleg slys til sjós þótt við séum sífellt að ná meiri tökum á að fækka þeim.

## Gerum gott kerfi betra

Það hafa komið tvö ár núna með stuttu millibili þar sem enginn sjómaður hefur látist á sjó. Í kringum 1990 fórust milli 20-30 sjómenn á hverju ári og þótti nánast eðlilegt. Núna eru allir að vinna að þessu í sameiningu og útgerðarmenn vilja hafa þetta í lagi. Við hjálpumst allir að því að gera gott kerfi betra. Slysavarnarskóli sjómanna á mikið hrós skilið, þar hefur mjög gott starf verið unnið á undanförnum árum. Menn geta ekki endalaust fækkað skipum og alltaf fengið sama magn um borð. Þá eykst vinnan hjá öðrum þótt einhverjar tækninýjungar geti komið sjómönnum að góðum notum. Sjómönnum hefur einnig fækkað gríðarlega og skipum einnig. Þau verða stærri og þá eykst álagið og vinnan hjá okkur um borð. Ástandið í sjónum hefur einnig verið mjög til vildar og auðvelt að ná í vissar tegundir, aðallega þorsk og karfa. Menn reyna að haga veiðum þannig að nóg sé að gera fyrir mannskapinn og þessu er reynt að stjórna meira úr landi."

## Aukið öryggi sjómanna

Mikil breyting hefur orðið á öryggismálum sjómanna og árið 2008 urðu þau merku tímamót að í fyrsta skipti drukknaði enginn sjómaður á íslensku fiskiskipi. Slysatíðni um borð í skipum var rakin í ágætri grein í Mbl. fyrir skömmu af Sigurði Má Jónssyni, blaðamanni. Þar segir að í lok síðustu aldar voru 25% allra slysa á Íslandi vegna slysa á sjómönnum, enda þótt þeir væru aðeins um 5% þeirra sem störfuðu á íslenskum vinnumarkaði.

Í greininni segir m.a. „Nánast öll banaslys og mikill meirihluti annarra slysa áttu sér þá stað á fiskiskipum. Þarna var mikið verk að vinna og því einstaklega

ánægjulegt að sjá í gögnum frá Sjúkratryggingum Íslands að almennt virðist slysum um borð í skipum fara fækkandi á Íslandi. Samkvæmt gögnum frá árunum 1987 til 2015 voru fæst vinnuslys sjómanna tilkynnt á árinu 2014, 201 talsins, og næstfæst á árinu 2015 en þá voru þau 219. Á heimasíðu Síldarvinnslunnar á Neskaupstað má sjá upplýsingar um að á uppsjávarskipinu glæsilega, Beiti NK, hefur ekkert vinnuslys orðið þrjú síðastliðin ár. Augljóst er að sjávarútvegurinn hefur gert stórátak í þessum málum."

## Sókninni betur stýrt

„Sjálfsagt eru nokkrar skýringar á þessu en engum blöðum er um það að fletta að kvótakerfið gerði það að verkum að útgerðum var kleift að stýra sókn sinni miklu betur og þörfin fyrir að sækja sjóinn í hvaða veðri sem er hvarf. Um leið stækkuðu skipin og sérhæfing sjómanna jókst. Nýliðum fækkaði, sjómennskan varð smám saman að meira fagi þar sem hver og einn um borð hafði skilning og þekkingu á sínu starfi og þeim hættum sem því fylgdi. Um leið og skipin bötnuðu voru öryggismálin tekin fastari tökum. Slysavarnaskóli sjómanna, sem stofnaður var árið 1985, hefur gengt stóru hlutverki við að bæta þekkingu sjómanna.

Nú liggur fyrir skýrsla vegna síðasta árs. Þar kemur fram að skráðum málum fækkar á milli áranna 2015-2016 um 19% og er árið 2016 um 31% undir meðaltali áranna frá 2006 til 2015. Fækkun er í öllum málaflokkum að meðaltali að banaslysum undanskyldum sem voru tvö á árinu og eru því miður það sem upp úr stendur. Eigi að síður voru skráð slys á fólki á árinu 2016 um 8% undir meðaltali áranna á undan og ber að fagna því."

## Vinnuslysum fjölgar

Í grein Sigurðar segir einnig:

„Þróunin til sjós er á skjön við það sem er í landi því á sama tíma berast upplýsingar um að vinnuslysum hafi fjölgað jafnt og stöðugt frá árinu 2010 og er tíðni þeirra meiri nú heldur en í síðustu uppsveiflu. Árið 2015 barst Vinnueftirlitinu metfjöldi tilkynninga um vinnuslys eða yfir 2.000 tilkynningar, borið saman við 1.926 árið 2007. Sé litið til Slysaskrár Íslands er tíðnin meiri. Á milli 2011 og 2015 bárust heilbrigðisstofnunum að meðaltali 5.400 vinnuslysamál á ári. Það svarar til um 15 vinnuslysa á dag sem er auðvitað áhyggjuefni þó þetta sé einnig til marks um að umsvif í þjóðfélaginu hafi aukist mikið.

En augljóslega eru mörg fyrirtæki að gera betur. Í umfjöllun á heimasíðu Síldarvinnslunnar má lesa að á undanförnu hefur verið lögð mjög aukin áhersla á öryggismál og er árangurinn greinilegur á öllum starfsstöðvum fyrirtækisins. Í ársbyrjun 2016 var ráðinn öryggisstjóri og samkvæmt nýrri starfsmannastefnu fyrirtækisins, sem tók að fullu gildi um nýliðin áramót, verða öryggisnefndir starfandi á hverri starfsstöð og öryggisráð mun síðan hafa yfirumsjón með öryggismálunum og framkvæmd þeirrar öryggisstefnu sem mótuð hefur verið. Öryggisstjóri mun starfa með öryggisráðinu og verða öryggisnefndunum til halds og trausts. Auðvitað bera yfirmenn hverrar starfsstöðvar mikla ábyrgð í þessum efnum en einnig verður lagt allt kapp á að kynna öryggisreglur fyrir starfsmönnum og þar er nýliðafræðsla einkar mikilvæg.

Með því að gefa öryggismálunum aukinn gaum hefur tekist að fækka slysum til mikilla muna og að sjálfsögðu er stefnt að því að árið 2017 verði slysalaust ár á starfsstöðvunum. Þetta eru metnaðarfull markmið hjá Síldarvinnslunni en í landvinnslunni (fiskiðjuveri og fiskimjölsverksmiðjum) hefur þróun slysatíðni verið í mjög rétta átt. Árið 2012 voru 18 vinnuslys á þessum starfsstöðvum, þau voru 13 á árinu 2014 en einungis 5 á árinu 2016. Sama er að segja um þróunina hjá skipum fyrirtækisins. Á árinu 2012 voru 4 vinnuslys á skipunum, þau voru 7 á árinu 2014 en einungis 3 á síðasta ári. Athygli vekur að mörg slysanna hafa átt sér stað þegar verið er að binda skipin eða þegar þau liggja í höfn."

*Skýringar á nafninu Járngerðarstaðir:*

# Járngerðarstaðir kenndir við forna iðngrein grindvíska frumbyggja?

**Rithöfundurinn gamli og þjóðkunni Jón Trausti sagði einhvern tíma að Guð almáttugur hefði skapað Reykjaneskagann í reiðikasti. Engar áreiðanlegar heimildir eru fyrir þessu, en ef rétt er frá sagt er víst, að hann hefir iðrast að verkinu loknu, því að umhverfis Reykjanes hefur hann raðað einhverjum auðugustu fiskimiðum sem til eru.**

Í skemmtilegri grein sem óþekktur Grindvíkingur skrifar í Nýja Dagblaðið árið 1935 fjallar hann um fiskimiðin og bæinn sinn og heldur því m.a. fram að miðin færi miklu meiri björg í bú þjóðarinnar heldur en þótt allt Reykjanesið hefði verið fagurgræn og gróin jörð. Í lok greinarinnar spáir hann um framtíðarhagi Grindavíkur og verður ekki betur séð en að sá spádómur hafi komið fram í einu og öllu.

## Helsta veiðistöðin

„Mjög er að þeim miðum setið norðan megin nessins," segir Grindvíkingurinn. „Öll ströndin frá Kalmanstjörn og Stóru-Vatnsleysu er þétt sett fiskiþorpum og í bugnum þar sem vogótt ströndin tekur aftur að horfa til vesturs eru Hafnarfjörður og Reykjavík sem líka eiga tilveru sína að þakka fiskimiðunum norðan megin Reykjaness. Svo er líka af ýmsum talið, að þarna sé stærsta klakstöð þorsksins í norðurhöfum. Ef svo er, þá er það glæpsamlegt óvit, ekki einvörðungu vegna strandbúanna við Faxaflóa, heldur og vegna allra er þorskveiðar stunda og fiskjar vilja neyta, að láta það ógert að friða Faxaflóa fyrir hinum stærri veiðiskipum. En þetta er nú útúrdúr. Sunnan megin nessins eru ef til vill enn auðugri fiskimið. En þar er ströndin hafnlaus að kalla, og því er á þau mið nær eingöngu sótt af hinum stærri skipum. Grunnmiðin eru að mestu leyti látin ónotuð. Helsta veiðistöðin við öll þessi mið, er Grindavík."

## Grindavík ekki ein veiðistöð

„Annars er það villandi, að tala um Grindavík sem eitt þorp og eina veiðistöð. Hér eru þrjú hverfi, hvert við sína

vík. Vestast er Staður eða Staðarhverfi, þá Járngerðarstaðir, austast Þórkötlustaðir. Milli Staðar og Járngerðarstaða eru allt að 5 km en milli Járngerðarstaða og Þórkötlustaða nokkuð styttra. Alls eru um 700 manns í öllu byggðarlaginu 1935, og er Járngerðarstaðahverfið fjölmennast hverfanna. Þessi hverfi eru hvert öðru lík, hafið annarsvegar, hraunið hinsvegar. En inni í sjálfum þorpunum eru túnblettir, allir vel hirtir. Mönnum finnst þeir enn grænni og fegurri fyrir það, hvað hraunið umhverfis er svart og gróðursnautt og brimröstin oft tröllsleg úti fyrir. Þessum grænu vinjum fer líka svo einkennilega vel hraungrýtisgirðingin, sem er umhverfis flestar þeirra, eins og dökk brá um bjart auga. Í þessum grænu vinjum mitt í eyðimörk hraunstorkunnar úti við brimsollið haf, verða húsin, mannanna híbýli, eitthvað svo undur vinaleg. Því eru öll hverfin í Grindavík heillandi fögur. Það er líka augljóst á því, hvernig hús, garðar og tún eru hirt, að fólkinu líður hér furðu vel. Já, furðu vel, því að Grindavík hefir goldið þess að vera í þessu íhaldshreiðri, Gullbringusýslu, og hefur horfið og gleymst framkvæmdavaldinu. Þar er svo illt til hafna, að flestir bátar eru dregnir langt upp á land milli róðra. En aflaföngin eru góð þegar gefur og er stutt á miðin. Þorskurinn sem gengur á Selvogsgrunn leggur leið sína rétt fyrir utan landsteinana. Stundum geta bátar tekið tvo róðra sama daginn. Ekki aflast jafnvel öll árin á Selvogsgrunni. Í ár (1935) hefur verið þar óvenjulega lítill fiskur, og þá líka óvenju aflalítið í Grindavík. Þó myndi það teljast góður afli víða annars staðar. Og sjaldan eru þau mörg í senn fiskileysisárin á Selvogsgrunni, þessum auðugustu fiskimiðum við Íslandsstrendur. Við höfum, Íslendingar, gefið miðunum okkar fyrir sunnan land allt of lítinn gaum.

## Efling Grindavíkur framtíðarmál

Efling Grindavíkur er heldur ekki nein bráðabirgðarlausn, heldur lausn í bráð og lengd. Því að við eigum að kosta kapps um að taka eins mikið af fiskinum og unnt er á smáskipum, sem skila honum

ó skemmdum í land til verkunar. Með því getum við Íslendingar alltaf haft að bjóða á heimsmarkaðinum besta fiskinn, sem á Íslandsmiðum aflast. Og með því reisum við lengst og best skorður við atvinnuleysi í okkar eigin landi. Með hafnarbátum sem eru við hæfi staðarins skapast í Grindavík sú besta aðstaða sem til er á Íslandi fyrir útgerð báta og smárra skipa. Þaðan er örstutt á hin auðugustu mið, fiskurinn tekinn á göngu hans austur á Selvogsgrunn. Sú útgerð á að vaxa og þróast, sem fyrst og örast, ekki aðeins Grindavíkur vegna, heldur vegna landsins alls. Við megum ekki við því, Íslendingar, að láta okkur bestu mið að miklu leyti ónotuð. Grindavík á að verða höfuðból smáútgerðarinnar fyrir sunnan land — einn af höfuðstöðum íslenskrar útgerðar."

## Kvenkenning íslenskra bæjarnafna

**Byggðin í Grindavík, nafnið Járngerðarstaðir og sterk tilhneiging fornmanna til að kvenkenna bæjarböfn varð Skúla Magnússyni sagnfræðingi tilefni skemmtilegra hugleiðinga fyrir nokkrum árum og hefur Skúli gefið okkur leyfi til að birta þær hér. Grein hans fer hér á eftir:**

„Eitt aðaleinkennið á byggð á utanverðum Reykjanesskaga voru lítil þorpshverfi sem í upphafi urðu til út frá einu aðalbýli sem aftur í byrjun varð til við góða lendingu þaðan sem stutt var á góð fiskimið. Dæmi um slíkar jarðir má finna í Landnámu, Vogar á Vatnsleysuströnd og Bæjarsker á Miðnesi. Hinar eru þó fleiri jarðirnar af þessum toga á Reykjanesi sem ekki eru nefndar í elstu heimildum. Meðal þeirra eru jarðir á borð við Hólm í Leiru, Njarðvík og Hóp í Grindavík. Slík býli voru því í rauninni frumbýli, frumjarðir sem vegna legu sinnar byggðust fyrst og voru valin í öndverðu vegna þessara kosta sinna. Síðan byggðust þær jarðir í nágrenni slíkra kosta jarða en sem lágu fjær miðum eða höfðu lakari lendingar og lágu jafnvel verr við sjósókn. Samkvæmt þessari fingursreglu virðist mér jarðir á Suðurnesjum

hafa byggst í öndverðu. Fleira kann þó að hafa komið þar til sem ekki verður rætt um hér. Þannig urðu byggðahverfin til sem einkenndu byggðina. Þeir sem fyrstir námu þessa staði settust að þar sem hægast var til athafna við sjóinn.

## Útgerð flyst úr Hópinu

Við Hópið í Grindavík hefur líklega í byrjun verið ágæt lending og góð veiðiaðstaða, en þar kom er nokkuð var liðið á búsetu þar efra að skipta varð landinu sem þar lá nærri, gæðum þess og gögnum á sjó og landi. Vaxandi byggð þurfti möguleika til útræðis og því var farið að róa úr lendingum utan Hópsins, á Þórkötlustöðum og frá Járngerðarstöðum. Útgerð flyst því út úr Hópinu á staði utan við sem þó voru heldur verr fallnir til lendingar en Hópið var í byrjun. (Sjá Sóknarlýsingu Grindavíkur 1840 eftir Geir Bachmann). Freistandi er að tímasetja þetta á seinni hluta 10. aldar, nálægt 950-1000, en það er þó ágiskun ein enda engar beinar heimildir til þar um. Eigi er þó ólíklegt að þessi skipan hafi komist á fyrir 1000 í austurhluta Grindavíkur. Hugsanlega hefur þó skipun byggðar þar gengið hraðar fyrir sig en okkur grunar og byggðin hafi þegar í lok 10. aldar verið búin að fá á sig þá skipun í meginatriðum sem síðar varð. Austasti hluti Grindavíkur hefur trúlega byggst fyrst og síðan sá vestari og ysti. Að byggðastefnan sé í öndverðu komin austan að sjást fáein merki enn í dag, m.a. í örnefnum þar eystra. Má þar helst nefna örnefnið Grindaskörð upp af Selvogi sem hugsanlegan fyrirrennara nafnsins Grindavík. Grun hef ég t.d. um að byggð hafi snemma við landnám í Grindavík komið upp á Hrauni sem þó hafði a.m.k, á síðari öldum fremur laka bátalendingu. Hitt er líklegt að varla hafi liðið langur tími frá landnámi í Grindavík um 936 þar til byggð var komin á Hrauni. Eins og fyrr er getið eru þessar bollaleggingar um upphaf og þróun byggðar aðeins byggðar á líkum enda skortir okkur ritaðar heimildir um slíkt, ef frá er talin hin skemmtilega frásögn Landnámu um komu Molda-Gnúps og barna hans til Grindavíkur nálægt 935-936 eftir gosið mikla í Eldgjá sem jarðvísindamenn hafa kannað og tímasett af talsverðri nákvæmni. Þess vegna er eðlilegt að álykta að byggð í Grindavík hafi þróast og myndast á árunum fram um 950.

## Tilhneiging til að kvenkenna bæjarnöfn

Vandinn er sá að jarðanöfn í Grindavík eru ekki nefnd í eldri heimildum en rekaskjölum í bréfasafni sem tímasett. Þau skjöl eru talin vera frá um 1270. Þar eru bæjarnöfnin Hóp, Hraun, Þórkötlustaðir og Járngerðarstaðir nefnd í fyrsta sinn í rituðum heimildum. Nokkur vandi er því að ráða í upphaf byggðar á þessum jörðum. Þegar örnefni og bæjarnöfn í Grindavík og austur í Ölfus eru skoðuð kemur í ljós að á þessu svæði hefur verið allsterk tilhneiging til að kvengera bæjarnöfn, kenna þau við konur og breyta þannig ásýnd þeirra og sögu. Þetta sá ég glöggt þegar ég kannaði örnefni á þessu svæði. Þórhallur Vilmundarson hefur líka bent á í safnritinu Kulturhistorisk Leksikon hvernig bæjarnafnið Vigdísarvellir þróaðist. Telur Þórhallur að það hafi í byrjun verið Vegdysjarvellir, þ.e. sprottið af dys við veg. Smám saman breyttist fyrri hluti nafnsins í kvenmannsnafnið Vigdísar- og eftir það var skammt í allt annað nafn og óskylt hinu eldra með öllu. En nú var orðið til bæjarnafn með upphaf og sögu. Hugsanlega hefur bæjarnafnið Járngerðarstaðir þróast á svipaðan hátt og skal ég ræða það frekar.

## Friðsamir járnsmiðir

Af Landnámu má ráða að Molda-Gnúpur og faðir hans í Noregi hafi verið járnsmiðir að atvinnu þar í heimahögum

sínum en hvorki víkingar né ránsmenn eins og margir aðrir sem til Íslands komu á 9. og 10. öld. Þessir grindvísku landnemar voru því athyglisverð undantekning frá þeim hópum manna sem stunduðu víkingaferðir og rán áður en þeir settust að á Íslandi. Heima í Noregi hafði Gnúpur, eins og faðir hans og sennilega afi, stundað sína járnvinnslu og járnsmíðar í friði þar til einhverjir atburðir um 930 neyddu Gnúp til Íslandsfarar með skjótum hætti og aðdraganda. Nafnið á Járngerðarstöðum er því hugsanlega sprottið af tvennu: í fyrsta lagi af kvenmannsnafninu Járngerður sem tíðkaðist nokkuð á landsnámsöld en varð þó aldrei algengt og í öðru lagi af einhverju úr umhverfi eða atvinnuháttum hinna fornu Grindvíkinga.

### Kvenkenndar jarðir

Ég nefndi áðan þá sérkennilegu tilhneigingu í bæjarnöfnum frá Reykjanesi og austur í Ölfus að snúast upp í kvennöfn. Jarðirnar fá nöfn af einhverjum óþekktum konum sem síðari alda menn líta svo á að hafi búið þar í upphafi. Má því hugsanlega gera því skóna að upptaka fastrar búsetu á viðkomandi jörð hafi átt þátt í slíkri þróun kvenmannsnafna á þessu svæði. Þau hafi þá lyft viðkomandi jörð hærra í samfélaginu, menn hafi látið slíkt gott heita enda hafa slíkar breytingar á suðurhluta Reykjanesskagans gerst án þess að við yrði spornað ekki síst ef viðkomandi jörð fylgdi lítil saga um upphaf byggðar þar og byrjun búsetu. Jörðin varð til af breyttum atvinnuháttum eða af félagslegum umbrotum svo sem eignaskiptum og þörf á nýjum stöðum til að búa á og stunda þar búskap til sjós og lands. Gott dæmi um þetta úr Grindavík er einmitt jörðin Ísólfsskáli sem í upphafi var aðeins verskáli til útróðra og hét þá og lengi Yrsuskáli en fékk síðan karlmannsnafnið Ísólfsskáli, líklega eftir að þar hófst föst búseta allt árið og þar varð til sérstök jörð með landamerkjum. Fullgild bújörð verður sjaldan til í einu vetfangi, hún þróast jafnan frá viðverustað til lögbýlis. En sú þróun er vitanlega mislöng eftir umhverfi og aðstæðum. Einhver byggð var t.d. komin á Yrsuskála á árunum 1210-1220, a.m.k. var þá róið þaðan til fiskjar og e.t.v. búið þar allt árið.

### Er nafn Járngerðarstaða dregið af Járngerði?

Svipuð þróun kann að hafa átt sér stað á Járngerðarstöðum. Þegar þeim bústað var í byrjun valinn staður er ekki óhugsandi að því vali hafi einmitt ráðið aðgengi að nægu vatni til notkunar og drykkjar enda stutt þaðan í gjár og vötn og þar var besta vatnsból í Grindavík frá aldaöðli (sbr. Sóknarlýsingu Grindavíkur 1840). Sé beinlínis farið eftir hljóðan nafnsins Járngerðarstaðir get ég þess til að þar hafi frumbyggjar í Grindavík stundað sínar járnsmíðar, iðn sína eftir komu sína til Grindavíkur. Við járnsmíði og járngerð þurfti einmitt nægt og gott vatn og losa mátti ösku og gjall í gjárnar frá staðnum, en hvar fá mátti kol til vinnslunnar er þó ekki ljóst nema aðkeypt austan úr sveitum. Land var þó grónara víða en það var síðar og styttra í eldsneyti en okkur grunar. En þeim Molda-Gnúpi og ættmönnum hans var illa í ætt skotið hafi þeir ekki stundað iðn sína í Grindavík eins og heima í Noregi. Þessi tilgáta mín um uppruna bæjarnafnsins Járngerðarstaðir kann að reynast fjarstæðukennd vegna þess að við erum vön því kvenmannsnafni og hve löng hefð þess er orðin. Ekkert í umhverfi Járngerðarstaða í dag minnir á slíkar járnsmíðar en hvort þar kunna að leynast náttúrulegir kostir eða staðhættir sem vísað gætu til járnvinnslu veit ég ekki. Ljóst er þó að alvanir atvinnumenn við járnsmíð hafa kunnað sitt hvað fyrir sér í iðn sinni. Fljótt á litið virðist manni sem litlir möguleikar hafi verið til járngerðar þarna í hrauninu við Járngerðarstaði en hugsanlega hafa þar verið einhverjir þeir landskostir sem buðu upp á slíka iðju aðrir en blávatnið eitt. Þetta hefur tæplega verið athugað í nágrenni Járngerðarstaða. Hvort örnefni í nágrenni við bæinn geta varpað einhverju ljósi á þessa tilgátu mína um upphaf bæjarnafnsins þekki ég ekki, en það er þó hugsanlegt.

### Sterk staða fornkvenna?

Rétt er að benda á að sú óvenjulega málvenja að kvenkenna bæjarnöfn er mun algengari á sunnanverðum Reykjaneskaga en á skaganum að norðan og vestan. Á því er ein undantekning. Það er jörðin Þóroddsstaðir á Miðnesi sem um tíma var kölluð Þórustaðir. Hvað veldur þessari málvenju að kvengera bæjarnöfn er óljóst en varla var staða kvenna á suðurhluta Reykjaness sterkari en á hinum nyrðri. Byggð er raunar eldri á norðanverðum skaganum en hinum syðri en hvort það tengist þessari málvenju eitthvað skal ósagt látið.

### Eftirmáli greinarhöfundar

Eftir að ég skrifaði grein mína um bæjarnafnið Járngerðarstaðir þar sem ég færði rök að því að nafnið væri dregið af járnvinnslu eða járnsmíði kannaði ég betur nokkrar heimildir sem renna stoðum undir það að sá skilningur á nafninu sé réttari en hinn að nafnið sé upphaflega kvenmannsnafn. Veturinn 1117-1118 dvaldi Grettir Ásmundarson hinn sterki í útlegð í Ljárskógum í Dölum hjá Þorsteini Kuggasyni frænda sínum. Þar vann Grettir m.a. við járnsmíði en „nennti misjafnt" eins og það er orðað í 54. kapítula Grettissögu. Sem kunnugt er var unnið járn úr mýrum þarna vestra og eru varðveittar um það allgóðar sagnir og fornar minjar. Grettissaga getur þess að Þorsteinn hafi smíðað sér þarna brú úr járni heiman frá bænum úr Ljárskógum sem útgefandi Grettissögu hjá Fornritafélaginu, Guðni Jónsson, hefur þó efasemdir um eða sprottið hefur af

blendnum sögnum. Athygli vekja orð Grettlu sem segir eftir að hafa lýst brú þessari: „Hafði Þorsteinn mikinn starfa fyrir þessari smíð (það er smíði brúarinnar) því að hann var járngerðarmaður mikill." Hér vísar höfundur Grettissögu til þess að Þorsteinn hafi unnið járnið í brúna þarna heima og smíðað hana líka ásamt Gretti.

### Innlent járn úr mýrarrauða

Þegar litið er í orðabækur frá 19. og 20. öld sem út komu yfir fornmálið kemur í ljós að höfundar þeirra hafa allir skilið orðið járngjörðarmaður á þann veg að það merkti járnsmiður, ekki aðeins sá sem býr til járn úr mýrarrauða heldur líka sá sem úr járninu smíðar (sjá orðabækur eftir Norðmennina Leif Heggstad og Johann Fritsner svo og íslensk-enska orðabók yfir fornmál er þeir Guðbrandur Vigfússon og Englendingurinn Cleasby tóku saman.) Allir vísa þeir til þess dæmis í Grettlu sem heimildar en ekki önnur rit. Talið er að Grettissaga hafi verið færð í letur nálægt 1300 og er ekki annað að sjá en að höfundur hennar noti því sama orðið um þann sem býr til járnið og þann sem smíðar úr því, enda hefur þetta trúlega hvorttveggja farið saman á landnáms- og þjóðveldisöld. En er tímar liðu fram á mið- aldir má ætla að orðið járnsmiður hafi unnið á enda hættu menn smám saman að vinna innlent járn úr mýrarrauða. Hafi þar verið byrjað að flytja inn útlent hráefni til járnsmíða, líklega eftir 1400 og síðar, og þá hafi upphafleg merking orðsins járngerðarmaður fyrnst og glatast en orðið járnsmiður tekið við og svo stendur enn á okkar dögum. í ljósi þessara röksemda er ekkert því til fyrirstöðu að gefa þeirri skýringu undir fótinn að hið forna bæjarnafn Járngerðarstaðir sé runnið frá járnsmíðum þeirra Mold-Gnúpssona eða jafnvel frá Gnúpi sjálfum eins og Landnáma sjálf getur um.

### Engin Járngerður í Grindavík

Sú sterka tilhneiging á suðurströnd Reykjanesskagans að kvengera nöfn á svæðinu styður þessa tilgátu allvel. Athygli vekur líka að kvenmannsnafnið Járngerður þekkist ekki sem skírnarnafn kvenna í Grindavík, hvorki á miðöldum né á seinni tímum að því er séð verður. Gömul hefð hefur því varla verið fyrir nafninu í grindvískum ættum eins og stundum gerist með mannanöfn sem þannig ná að lifa staðbundið innan héraða allt frá landnámi. Dæmi um slíkt má þó finna á næstu grösum, t.d. í Árnessýslu. Í ljósi alls þessa er ekki annað að sjá en að bæjanafnið Járngerðarstaðir eigi sér uppruna í hinni fornu iðngrein grindvíska frumbyggja er námu þar land um 936, en ekki kvenmannsnafnið Járngerður. Þegar Grettissaga var skráð um og eftir 1300 þekktu menn enn að orðið járngerð merkti bæði gerð járns úr mýrarrauða og smíði úr járni. En þegar þýskir og enskir kaupmenn fóru að koma til Íslands efir 1420 fluttu þeir með sér járn og aðra málma til smíða, týndist hin gamla merking í orðinu járngerð en um leið kom upp kvenkenning hins gamla bæjarnafns í Grindavík þegar menn hættu hinni fornu járnvinnslu í landinu. Sú vinnsla borgaði sig ekki lengur þegar innflutningur málma frá miklum námulöndum hófst enda óx námugröftur þá í þeim löndum sem Íslendingar skiptu mest við, ekki síst í Englandi. Þessi þróun varð ekki stöðvuð og gamla íslenska járngerðin var ekki tekin upp aftur enda útlendu málmarnir betri en íslenska járnið. Á árunum 1420-1500 hófst þessi breyting og þegar Danir hófu einokunarverslun sína 1602 voru Íslendingar algjörlega háðir útlendu járni til smíða sinna eins og sést af heimildum. Þá var uppruni hins forna grindvíska bæjarnafns löngu gleymdur mönnum en nafnið að fullu orðið kvenmannsnafn sem farið var að tengjast þjóðsögum sem þá mynduðust."

TREK TREK

Viðgerðir
Auka og varahlutir
Ný og notuð reiðhjól
Tökum gamla hjólið upp í nýtt

REYKJANES BIKE TOURS

Tangasund 1 - 240 Grindavík - 857-3001

ÞÚ HÆTTIR EKKI AÐ LEIKA ÞÉR AF ÞVÍ ÞÚ ERT GAMALL;
ÞÚ VERÐUR GAMALL AF ÞVÍ ÞÚ HÆTTIR AÐ LEIKA ÞÉR.
www.fjör.is - 240 Grindavík - 857-3001

**Fjölbrautaskóli Suðurnesja** www.fss.is

***Starfsfólk Fjölbrautaskóla Suðurnesja sendir sjómönnum, fiskvinnslufólki og öðrum Grindvíkingum hamingju- og heillaóskir á sjómannadaginn.***
***Minnum á að innritun í skólann fyrir næstu önn lýkur 8. júní, fyrir nemendur fædda 2002. Nánari upplýsingar má fá á heimasíðu skólans www.fss.is.***

HH SMÍÐI ehf.
894 3079

# Sjómenn þurfa samstöðu á stéttarfélagsvettvangi

*Rætt við Jónas Garðarsson um stéttarfélög íslenskra sjómanna*

*Jónas Garðarsson formaður SÍ – Arngrímur Jónsson ritari og Bergur Þorkelsson féhirðir.*

**Sjómenn þurfa að fara að athuga sinn gang og reyna að sameina stéttarfélög sín eða allavega fækka þeim því mörg þeirra eru svo fámenn að þau eru ekki starfhæf. Þetta segir Jónas Garðarsson, formaður Sjómannafélags Íslands í samtali við Sjómannadagsblaðið.**
**Á Íslandi eru sex sjómannafélög þar sem félagsmenn vinna eingöngu við fiskveiðar en auk þess er fjöldi sjómanna í öðrum verkamannafélögum. Sjómannafélag Íslands sagði sig úr Sjómannasambandinu árið 2007 og eftir úrsögn SVG á síðasta ári er staðan sú að meira en helmingur allra sjómanna á Íslandi er ekki lengur innan raða ASÍ.**

## Merkir sigrar

Sjómannafélag Íslands á rætur að rekja til ársins 1915 þegar Hásetafélag Reykjavíkur var stofnað í Bárubúð við Tjörnina. Fimm árum seinna var nafni félagsins breytt í Sjómannafélag Reykjavíkur. Þetta unga verkalýðsfélag háseta þurfti að berjast fyrir tilveru sinni og háði strax árið 1916 sinn fyrsta slag við útgerðarmenn – slaginn fræga um lifrina. Einn merkasti sigur íslenskrar verkalýðsbaráttu vannst 1923 í Blöndals-slagnum svonefnda sem varð til þess að hið unga sjómannafélag gekk í Alþjóða flutningaverkamannasambandið. Baráttan gegn skipum undir hentifána setti lengi svip sinn á baráttu Sjómannafélags Reykjavíkur sem árið 2007 sameinaðist Matsveinafélagi Íslands, varð Sjómannafélag Íslands og þar með landsfélag. Forvígismenn SVG höfðu meðal annars hliðsjón af reynslu þessa félags þegar þeir ákváðu úrsögn úr Sjómannasambandinu. Þeir segja að Sjómannafélag Íslands hafi unnuið fyrir sjómenn af dugnaði og heilindum.

## Yfirlýsing félaganna

Félögin tvö gáfu út sameiginlega yfirlýsingu 13. nóvember 2017 þar sem þau beina því að gefnu tilefni til íslenskra fiskimanna að ganga úr skugga um að vinnuveitendur standi skil á félagsgjöldum til þess félags sem viðkomandi kýs. Tilefni þessarar ábendingar var að skotið höfðu upp kollinum tilvik þar sem sjómenn töldu sig greiðandi félagsmenn í einu félagi, en síðan kom á daginn að samkvæmt launaseðlum hafði verið greitt í annað. Í yfirlýsingunni vekja Sjómannafélag Íslands og SVG athygli á því að öllum fiskimönnum er frjálst að velja sitt stéttarfélag, enda félagafrelsi bundið í lög.

## Alltaf verið sjálfstæðir

Ásamt því að vera formaður Sjómannafélags Íslands er Jónas Garðarsson eftirlitsmaður Alþjóða flutningaverkamannasambandsins og er launamaður þar. Hann annast aðstoð og umsýslu fyrir sjómenn á fragtskipum, ferjum, skipum Landhelgisgæslunnar og Hafrannsóknastofnunar Íslands. Bergur Þorkelsson, gjaldkeri félagsins, er hægri hönd Jónasar í samningum sjómanna og situr fundi þar sem rætt er um kjarasamninga fiskimanna.

Í viðtali við Sjómannadagsblaðið segir Jónas að Sjómannasamband Íslands hafi verið stofnað 1957 við allt aðrar aðstæður en nú eru.

„Sjómenn voru miklu fjölmennari þá en þeir eru í dag. Samgöngur milli staða voru víða litlar sem engar og samskiptatæknin ekki eins og í dag. Nú fer mikið af daglegum samskiptum félagsins fram á lyklaborðinu og í síma."

## Aðdragandinn

En hver var aðdragandinn að úrsögn Sjómannafélags Íslands úr Sjómannasambandinu?

„Þetta var búið að vera í farvatninu í einhvern tíma. Menn voru ekki á eitt sáttir um hvort ætti að vera eða fara en margir töldu það skammarlegt af ASÍ að standa ekki fyrir samstöðu með öðrum félögum. Í gamla daga var Guðmundur Hallvarðsson í miðstjórn okkar félags.

510-9700 | ORKUSPARANDI UMHVERFISVÆN ÍSLENSK FRAMLEIÐSLA
GLUGGAR - HURÐIR - RENNIHURÐIR - SÓLSTOFUR - SVALALOKANIR

Hann var harður í horn að taka og við sátum oft lengi að samningagerð. Þá voru engin tengsl við ASÍ svo við sáum enga ástæðu til að vera þar, en það var ekki af því okkur væri eitthvað illa við þá. Í sögulegu samhengi er kannski sérkennilegt að Sjómannafélag Reykjavíkur var einn af stofnaðilum ASÍ á sínum tíma. Eftir að Sjómannafélags Íslands var stofnað höfum við aldrei verið í neinum tengslum við ASÍ. Okkur finnst ástæðulaust að félög sem eru með fáa félagsmenn séu að greiða iðgjöld af þeim einhvers staðar. Við höfum núna verið á vettvangi kjarasamninga mjög lengi og alltaf samið sjálfstætt. Þá er ég að tala um kjarasamninga annarra sjómanna en fiskimanna. Við gerum samninga við varðskipin, fragtskipin, ferjurnar og Hafrannsóknastofnun og höfum aldrei verið á sameiginlegum samningsvettvangi hinna sjómannafélaganna, alltaf gert þessa hluti sjálfir. Menn höfðu ekki endilega séð ástæðu til að vera aðilar að Sjómannasambandinu, en lengi vel var dálítið erfitt við það að eiga því sambandið spyrnti rækilega við fótum. Þeir reyndu að einangra okkur, neituðu til dæmis að vera á samningafundum ef við vorum þar. Þetta hefur sem betur fer breyst. Í síðustu kjarasamningum vorum við allir sameiginlega á vettvangi og nokkuð samstíga. Samstarf við önnur sjómannafélög hefur annars ekki verið mikið nema eitthvað bjáti sérstaklega á og við höfum ekki þurft á neinni aðstoð annarra að halda.

Tengsl okkar við Sjómannasambandið eru engin núna. Þetta eru allt gamlir félagar okkar og ágætis menn og ekkert út á þá að setja þannig. Við verðum auðvitað að vera stundum í sambandi en það er ekki af illri nauðsyn. Og þegar það gerist eins og núna að bókanir fylgdu síðustu fiskimannasamningum þar sem átti að endurskoða ýmis atriði í kjarasamningum, þá erum við saman og höldum samráðsfundi. Samkomulagið er ekki slæmt, kannski engin sérstök ást og umhyggja, en annars allt í lagi."

## Samstarfsvettvangur nauðsynlegur

Og Jónas heldur áfram:

„Nú er staðan sú að við og Grindvíkingar erum með meirihluta sjómanna á landinu innan okkar raða. Grindvíkingar eru með rúma 700 félagsmenn. Ef við teljum með alla þá sem greiða félagsgjöld hjá okkur eru félagarnir á milli 700-800, en einhverjir hafa farið fáar ferðir á sjó, þannig að þeir sem hafa sjómennsku að ársstarfi eru færri.

Sjómannafélögin þurfa á einhvern hátt að sameinast en ég sé ekki alveg fyrir mér hvernig það á að gerast. Af 18 félögum innan Sjómannasambandsins - reyndar 17 síðan Grindvíkingarnir fóru - eru þar inni sex félög sem eingöngu hafa sjómenn á sínum snærum og enga aðra félagsmenn. Sennilega telja aðeins þrjú þessara félaga yfir 100 manns hvert, Vestmannaeyjar, Akureyri og Akranes. Í Sjómannafélagi Ólafsfjarðar eru t.d. fáeinir tugir og í Hafnarfirði sjö. Þessi félög eru þannig meira táknræns eðlis og ég tel að félögin sem eru bara með sjómenn innan sinna vébanda ættu að geta náð samstöðu um sameiningu. Þetta þarf að gerast því staðan eins og hún er í dag er bara tóm vitleysa. Í sumum tilfellum eru menn að bítast innbyrðis um þessa fáu félagsmenn. Við höfum vakið máls á þessu áður en ekki farið dýpra í hlutina eða talað sérstaklega fyrir myndun einhvers samstarfsvettvangs sjómanna. Það er ekki komið lengra en svo. Það hafa oft verið umbrot í íslenskri verkalýðshreyfingu og eru enn eins og dæmin sanna. Vonandi verður þessi ólga til að þjappa fólki saman en ekki sundra."

*Guðbjörg Elín Friðfinnsdóttir, starfsmaður skrifstofu.*

## Önnur samsetning

„Við erum reyndar öðruvísi samansettir en hin félögin," segir Jónas. „Það eru ekki aðeins fiskimenn í okkar röðum heldur fleiri flokkar sjómanna. Við stöndum sameiginlega að fiskimannasamningum þegar þeir eru gerðir en að þeim hafa komi 18-20 félög, ef vélstjórar og skipstjórnarmenn eru teknir með. Við erum einir á vettvangi þegar kemur að farmönnum og þeim sem starfa umborð í ferjum og varðskipum. Í síðustu kjaradeilu áttu 19 félög aðild að kjarasamningnum en við gerðum 6-7 samninga auk fiskimannasamningsins. Þar var meira og minna um vinnustaðasamninga að ræða. Samið er við hvert fyrirtæki fyrir sig og það er afbragðs fyrirkomulag því þá er verið að fjalla um beina hagsmuni manna sem vinna í ákveðnum skipaflokkum, og eingöngu fjallað um það sem þá vanhagar um eða vilja breyta. Okkur hefur gengið merkilega vel í þessari vinnu. Ekki eru allir alltaf sáttir eins og gengur en það var verið að samþykka síðustu samninga um tímavinnu sjómanna með öllum greiddum atkvæðum og 90% þátttöku félagsmanna."

## Fá enga umbun umfram kjarasamninga

„Málið er að samningar sjómanna eru öðruvísi en allir aðrir kjarasamningar og það liggur í því að hvort sem sjómenn eru upp á hlut eða í tímavinnu fá þeir aldrei neitt greitt nema nákvæmlega það sem samið eru um í kjarasamningnum, öfugt við þá sem vinna í landi. Ég efast um að margt skrifstofufólk sé á einhverjum kjarasamningi. Það semur yfirleitt sjálft um launin sín við vinnuveitandann. Þess vegna erum við dálítið fyrirferðarmiklir þegar við erum með lausa samninga því ekkert er í boði nema það sem við náum í gegnum undirskrifaðan kjarasamning. Það er dálítið merkilegt að menn sem hafa eytt ævinni til sjós og kannski alltaf hjá sama vinnuveitanda fá aldrei neina umbun umfram það sem samið er um í kjarasamningi. Þetta er nokkuð sérstakt ef menn horfa á málin í víðara samhengi. Þegar ég starfaði hjá

*Óskar Sævarsson ritstjóri, Jónas, Bergur og Arngrímur.*

Eimskip fengu skipsfélagar mínir aldrei eina krónu umfram  það sem félagið þeirra hafði samið um fyrir þá. Þetta hefur ekki breyst.“

## Aukin slysahætta

Varðandi öryggismálin bendir Jónas á að sjómönnum hafi fækkað á undanförnum árum, skipin orðið fullkomnari og sjálfvirknin aukist um borð.

„Á nótaskipunum eru 8-9 karlar en áður fyrr var á annan tug manna á þessum skipum,“ segir Jónas. „Það fækkar á öllum nýjum skipum sama í hvaða flokki þau eru og þetta er ekki alltaf til heilla fyrir sjómennina. Við höfum áhyggjur af þessum málum, bæði hvað varðar  uppsjávarskip,  línuskip og togara. Útgerðin er býsna gírug þegar hún reynir að fækka mönnum og það skapar slysahættu vegna álags auk þess sem slysahættan á dekkinu eykst. Öryggismálin eru almennt betri eftir tilkomu Slysavarnaskóla sjómanna en skólinn hefur auðvitað ekkert með það að gera að útgerðin er með alltof fáa menn um borð í skipunum. Mönnun um borð í skipunum  var hluti af þeim málum sem tekist var á um í síðasta verkfalli en það gekk því miður ekkert að ná fram útbótum. Einhver nefnd var skipuð og einhver rannsóknarverkefni sett á laggirnar en maður veit alveg hvað kemur út úr því. Ég trúi ekki á svoleiðis apparöt en vonandi hef ég rangt fyrir mér.“

## SVG á félagssvæði Eyjafjarðar?

Það vakti nokkra athygli að formaður Sjómannasambandsins, Valmundur Valmundarson, skrifaði fyrir skömmu pistil í Fiskifréttir þar sem hann segir að Sjómannafélag Eyjafjarðar hafi bætt Grindavík við félagssvæði sitt. Í pistlinum segir m.a.:

„Um áramótin síðustu gekk Sjómanna- og vélstjórafélag Grindavíkur úr ASÍ og þar með úr SSÍ. Að sögn vegna þess að ASÍ vildi ekki styrkja verkfallssjóð SVG. SVG hefur undanfarin ár haft hámark á félagsgjöldum og endurgreitt til sinna félagsmanna sem er umfram hámarkið. Af þeim sökum var verkfallssjóður þeirra ekki í stakk búinn að standa undir 10 vikna verkfalli á síðasta ári. Miðað við uppreikning hefði félagið átt 110 milljónum meira í sjóðum ef ekki hefði komið til endurgreiðsla á félagsgjöldum. Það er auðvitað miður þegar stærsta félagið innan SSÍ gengur  úr skaftinu en svona er lífið. Nú eru innan vébanda SSÍ um 1800 sjómenn eftir að um 500 hjá SVG gengu út. Taka verður því sem að höndum ber. Nú hefur Sjómannafélag Eyjafjarðar bætt Grindavík við félagssvæði sitt. Þannig geta sjómenn í Grindavík nú verið í félagi innan SSÍ ef þeir kjósa svo.“

Jónas gefur lítið fyrir þennan málflutning. „Þeir voru eitthvað að stympast á um þetta, Grindavík og SSÍ,“ segir hann. „Þetta er bara tómt  rugl og líklega eitthvað herbragð SSÍ í garð Grindvíkinga. Þeir hljóta að byggja þetta á lögum ASÍ en þetta stenst enga skoðun. Sjómannafélag Eyjafjarðar er í Eyjafirði. Við höfum átt félagsmenn þar en Eyfirðingar hafa með aðstoð útgerðarinnar  reynt að einangra okkur og ýta félagsmönnum frá okkur. Þeir hljóta að eiga eftir að fjalla um þetta nánar. Meðan menn eru í ASÍ þurfa lagabreytingar að falla undir þeirra kerfi og að mínu viti fer þetta ekki þar í gegn.“

## Styrkurinn fékkst ekki á Íslandi

„Við höfum verið einir á vettvangi lengi í baráttu fyrir störfum farmanna og aðra og þá höfum við leitað stuðnings erlendis. Við erum í Norræna Flutningasambandinu og Alþjóða flutningasambandinu og höfum sótt styrkinn þangað því það var alveg klárt að hann var ekki að fá á Íslandi. Við vorum búnir að reyna það. Einhverju sinni leituðum við ásjár

ASÍ varðandi það að útgerðin væri að seilast í erlenda láglaunamenn í störfum okkar og bentum á að þetta gætu nú breyst þannig að þessir sömu menn færu nú að labba upp bryggjurnar og taka störfin í landi. Þá voru svörin „Verið bara í ykkar hugarheimi drengir!“ Við vorum í þessari baráttu fyrir störfum farmanna og áttum enga samherja hjá ASÍ.

Það er dálítið merkilegt að ef við horfum á þá sem gagnrýna ASÍ mest hafa þeir hinir sömu þó allavega látið ASÍ hafa samningsumboðið sitt. ASÍ er auðvitað bara samstarfsvettvangur þeirra sem vilja vera þar inni. Þú verður að fara með samningsumboðið þitt þangað og það gildir sameiginlega fyrir félögin gagnvart stjórnvöldum og almannatryggingum. Þar er vettvangurinn, en við megum okkar ekki mikils sem stöndum einir þar. Önnur félög hafa aldrei verið í ASÍ, t.d. Félag skipstjórnarmanna og reyndar ekki heldur vélstjórar fyrr en þeir sameinuðust járniðnaðarmönnum.“

## Regnhlífarsamtök

„SSÍ er ekki stéttarfélag,“ heldur Jónas áfram. „Það eru regnhlífarsamtök eins og ASÍ fyrir þá sem þar vilja vera, og þjóna eðlilega hagsmunum þeirra sem minna mega sín. Þar sem félög eru fámenn og kannski með engan starfsmann fá þau þjónustu Sjómannasambandsins sem var reyndar alls ekki meiningin með stofnun þess. Litlu félögin nota sambandið þá eðlilega til að túlka kjarasamninga því þau hafa ekki bolmagn til þess. Við teljum að félögin séu hér á rangri braut. Það er verið að fækka sjómönnum og þeir verða að sjá hag sinn í að sameinast í eitt stéttarfélag sjómanna. Segjum að þessi sex félög fiskimanna sem hér eru myndu sameinast, þá standa alltaf eftir allir sem eru í verkamannafélögunum. Fiskimennirnir eru kannski bara 20-30 karlar í félögum hér og þar. Það var alveg átakanlegt að horfa á þetta í kjarasamningunum þar sem 19 félög sátu við samningaborðið og þar voru menn sem höfðu innan við 10 fiskimenn í sínu félagi. Á einhverjum tímapunkti ætluðu foringjar SSÍ að hafa handaupprétt-

ingu um einhver mál við þetta borð því þeim líkaði ekki að einhverjir höfðu sig í frammi þarna inni.“

## Sækja á útgerðina í skipaflokkum

„Ég hef lengi verið talsmaður þess að það eigi ekki að fara í vinnustöðvanir fiskimanna eins og gert hefur verið undir reglunni „einn fyrir alla og allir fyrir einn“. Við höfum verið talsmenn þess að sækja á útgerðina í þeim skipaflokkum þar sem við virkilega þurfum að ná fram úrbótum. Við vorum með þessar meiningar núna í aðdraganda síðustu kjaradeilu fiskimanna en ákváðum að láta undan uppstillingu SSÍ um „einn fyrir alla og alla fyrir einn“, til að rjúfa ekki samstöðuna og verða þannig einir á báti. Ef við erum að slást um fiskverð á ísfiskskipi eða uppsjávarskipi þurfum við ekki að stoppa frystitogarana, það er tóm vitleysa að mínu mati. Við eigum að þrýsta á þá í þeim skipaflokkum þar sem okkur finnst að lagfæra þurfi hlutina. Það er ekkert mál í sjálfu sér. Við getum talið upp þessi skip.

Það var búið að halda okkur utan samningaborðsins alveg fram að síðustu samningum og þá höfðu engir kjarasamningar verið gerðir í níu ár. Samskiptaleysið var algert. Ég held að félagar mínir í Grindavík hafi orðið hissa þegar þeir hittu okkur við samningsborðið síðast. Strákarnir í Grindavík sögðu við mig: Eruð þið sömu mennirnir sem alltaf er verið að tala um hjá Sjómannasambandinu? Þeir héldu að við værum með horn og klaufir. Ég held að við höfum verið aðalumræðuefnið þarna í mörg ár. Hluti af þessu var það að félagar mínir í félögum vítt og breitt um landið gátu aldrei haldið aðalfundi nema fá aðstoð frá SSÍ og á samningafundum stóð yfirleitt alltaf einhver frá Sjómannasambandinu uppi í púltinu og reifaði málin. En það gerðist þó ekki síðast. Við höfum þurft að hafa meira fyrir lífinu í gegnum árin en flest önnur félög vegna þess að við vildum ekki bara reiða okkur á aðra og láta þá sjá um hlutina. Í okkar samningagerð gilda tvær meginreglur: að segja sannleikann og ekki segja hlutina bara vegna þess að þeir hljóma vel.“

## Vinnslustöðvaraðferðin

„Samningarnir sem við gerðum 2011 eru með bestu farmannasamningum sem við höfum gert. Okkur tókast að draga 30-40% úr útgerðinni en forysta SSÍ samdi við Jötunn í Vestmannaeyjum um 11%. Herjólfsmenn komu seinna til okkar, höfðu þá séð hvað hinir fengu útborgað. Þeir vildu skipta um félag og báðu okkur um að ganga í málin. Ég sagði að við myndum gera það með einu skilyrði. Ef þeir færu á einkaspjall við útgerðina á bak við okkur værum við farnir. Útgerðin reyndi stöðugt að fá einhvern úr áhöfninni að samningaborðinu og ég þekkti vel viðhorfið í Vestmannaeyjum. Þetta tók á annað ár því þeir voru bundnir af Jötunssamningunum og þurftu að vera lausir við hann til að geta skipt um félag. Eimskip ætlaði ekki að láta þá fara til okkar því það kostaði peninga. Það tókst samt á endanum. Þerna úr áhöfninni kom til mín eitt sinn um borð í Herjólfi og sagði við mig: Jónas, hvernig þorirðu þessu? Þorir hverju? spurði ég. Gera þeir ekki eitthvað við þig? spurði hún. Þetta er Vinnslustöðvaraðferðin sem ég kalla svo. Það er alið á ótta. Ef þú ert með einhvern kjaft skaltu hafa verra af.

Annað mál varðandi ferjurnar er samningurinn sem við gerðum í maí 2015 við Sæferðir í Stykkishólmi vegna áhafnar Baldurs. Áður hafði áhöfnin verið í verkalýðsfélagi Snæfellinga án kjarasamnings. Þarna hafði áhöfnin verið ráðin upp á kaup og kjör sem útgerðin ákvað einhliða.

Pétri Ágústssyni, eigenda Sæferða, var ekki skemmt. Að lokum náðust samningar við Sæferðir og áhöfnin fékk kjarabætur sem námu allt að 30% hækkunum ásamt félagslegum úrbótum. Seinna var svo samið um greiðslur vegna afnáms sjómannaafsláttar. Blekið var vart þornað á samningnum þegar að útgerðin náði samkomulagi við Verkalýðsfélag Snæfellinga um nær helmingi lægri laun en við höfðum samið um dagana áður fyrir. Í þessu samkomulagi var talað um „sumarafleysingafólk“. Hvaða vinnubrögð voru þetta? Var hér um að ræða þetta umtalaða návígi við sveitunga? Við náðum með hörku að afstýra málinu.“

## Losa þarf sjómenn úr návíginu

„Sjómannafélag Íslands og SVG eru sameiginlega með meira en helming allra sjómanna á Íslandi ef við tökum frá stýrimenn og vélstjóra. Sjómönnum þarf að þjappa betur saman á stéttarfélagsvettvangi. Við þurfum engin regnhlífarsamtök. Við gengum úr þeim 2007 og Grindvíkingar núna 11 árum síðar. Við þurfum að finna rétta flötinn á þessu og ef menn setjast að þessu saman finna þeir þann flöt. Hugsanlega má steypa þessum félögum saman í eitt félag, þetta er ekki það margt fólk og engin ástæða til að við séum allir að gera sömu hlutina. Víða eru menn í blönduðum félögum og fámennum og þekkingu vantar fyrir þá sem eru í forsvari. Þessi félög fá enga þjónustu. Í Skagafirði er 30 manna sjómannadeild og þar hefur ekki verið haldinn aðalfundur í fjögur ár. Forsvarsmenn litlu félaganna eru látnir hringja í SSÍ þannig að þeir fá í rauninni ekkert fyrir félagsgjaldið sem er til að halda uppi þessari þjónustu. Menn finna vel muninn á þessu í litlu félögunum. Einn maður á skrifstofu í þorpi út á landi má síns einskis gagnvart útgerðinni. Hann er með kaupfélagið fyrir framan sig og útgerðina í næsta húsi og er kannski í vinnu hjá þeim. Þeir stjórna bæjarfélaginu og það þýðir ekkert að vera með kjaft. Það þarf að losa sjómenn úr þessu návígi.

Félagar okkar úti á landi hafa séð að hjá okkur er vitneskja til staðar og þeir fá svör við sínum spurningum. Það er alltaf einhver á vaktinni og til að svara símanum. Þetta er það sem menn vilja og við höfum þá reglu að skrifstofan sé alltaf opin. Mínir menn hringja beint í mig í gemsann, ég hef ráðlagt þeim það og kann því vel. Grindavík ætti að vera með í þeirri vinnu sem nú fer fram við bókanir síðasta kjarasamnings,“ segir Jónas að lokum.

# Kæru sjómenn og fjölskyldur ykkar!

# Til hamingju með sjómannadaginn

## Sjómanna- og vélstjórafélag Grindavíkur

Hafnargötu 9  Sími 426 8400 • Fax 426 8405 • Netfang: svgrindavik@gmail.com • www.svg.is

Skrifstofan er opin alla virka daga frá klukkan 8:00-13:00.

Það er við hæfi að hefja þessa hugleiðingu með sálmi sem hefur verið sunginn í kirkjum landsins á sjómannadaginn um áraraðir.

Þegar brotnar bylgjan þunga,
brimið heyrist yfir fjöll,
þegar hendir sorg við sjóinn,
syrgir, tregar þjóðin öll,
vertu ljós og leiðarstjarna,
lægðu storm og boðaföll,
líknargjafinn þjáðra þjóða,
þegar lokast sundin öll.

Í ár er sjómannadagurinn haldinn hátíðlegur í 80. sinn. Markmið dagsins var og er enn að vekja þjóðina til meðvitundar um starf sjómannsins, mikilvægi og gildi þess í samfélaginu. Frá fornu fari hafa Íslendingar lifað á fiskveiðum sem var grunnatvinnugrein þjóðarinnar ásamt búskap.

Gleymum  því ekki að það var sameiningarmáttur þjóðarinnar og ekki hvað síst sjómanna  þessa lands sem með áræði og dugnaði komu þjóðinni út úr fátækt í átt að þeirri velferð sem við þekkjum í dag.

Það er mikilvægt að sjómannadagurinn sé haldin hátíðlegur því við þurfum að vera minnt á rætur okkar sem þjóðar. Þurfum að segja komandi kynslóðum frá því mikla þrekvirki sem sjómenn unnu og hvað það kostaði oft miklar fórnir og hafði afleiðingar fyrir margar fjölskyldur. Þar sem konur urðu ekkjur og börn föðurlaus.

Á sjómannadegi komum við saman í kirkjum landsins og biðjum fyrir sjómönnum og erum minnt á að sambúð manns og sjávar við Ísland getur verið jafn hættuleg og hún er gjöful og blessunarrík.

Í raun má líta á hafið sem tákn fyrir allar þær ytri aðstæður sem við búum við en getum ekki stjórnað, heldur verðum að semja okkur að. Við útbúum okkur gegn þeim eins vel og við getum en getum ekki stýrt þeim að okkar vilja. Þess vegna sameinumst við í bænum okkar og biðjum Guð um styrk, vernd og von inn í þær aðstæður sem eru ekki á okkar valdi.

Þú, sem kyrrir vind og sjó.
Vertu með oss, vaktu hjá oss,
veittu styrk og hugarró.
Þegar boðinn heljar hækkar,
Herra, lægðu vind og sjó.

Ég óska sjómönnum til hamingju með daginn og bið ykkur Guðsblessunar í störfum ykkar.

***Séra Elínborg Gísladóttir***

*Minning*

# *Dagbjartur G. Einarsson*

**Dagbjartur Einarsson var fæddur í Grindavík 26. júní 1936. Hann lést 18. október 2017. Foreldrar hans voru Laufey Guðjónsdóttir frá Vestmannaeyjum og Einar Dagbjartsson útgerðarmaður og sjómaður fæddur á Velli í Grindavík.**

Dagbjartur byrjaði sjómennsku með því að fara tvær reknetavertíðir 1952 og 3. Hann fór síðan í siglingar á flutningaskipinu Kötlu og var þar fram á mitt ár 1955. Haustið 1957 fór Dagbjartur í farmannadeild Sjómannaskólans og klárði farmanninn á tveimur árum, sumrin 57 og 58 var hann á síld með föður sínum á Merkúr. Vorið 1959 fór hann sem stýrimaður á Hafrenning með Þórarni Ólafssyni á síld.

Um áramótin 1959 og 1960 þegar að Þorbjörn kemur nýr til landsins fór hann með Þórarni þangað og var skipstjóri á Þorbirninum í tvö ár. Þegar þeir Fiskanesfélagar kaupa Geirfugl í ársbyrjun 1966 byrjaði hann sem skipstjóri á síldveiðum en Willard Fiske tók síðan við á netunum. Eftir það var hann í nokkur ár á Geirfugli

á Síldveiðum en á sumrin með aðra báta á vertíðinni. Fiskanes byrjar með fiskverkun í janúar 1971 og þá fór Dagbjartur alfarið í land. Fiskanes gerði út fjölda báta og var með umfangsmikla fiskverkun og aðra starfsemi allt til aldamóta er það sameinaðist Þorbirni h/f. Allan þann tíma var Dagbjartur fortjóri fyrirtækisins. Dagbjartur lét mikið að sér kveða í bæjarlífi Grindavíkur. Hann var í stjórn Sölusambands íslenskra fiskframleiðenda í mörg ár og þar af stjórnarformaður í um það bil tíu ár.

Dagbjartur Einarsson var sæmdur heiðursmerki Sjómanna og vélstjórafélags Grindavíkur þann 4. júní 2006.

Eftirlifandi eiginkona Dagbjarts er Birna Óladóttir frá Grímsey og eiga þau 5 börn.

Sjómanna og Vélstjórafélag Grindavíkur minnist Dagbjarts með hlýhug og vottar aðstandendum hans samúðar, blessuð sé minning hans.

***Ritstjóri.***


*Sjómenn til hamingju með daginn!*

*Smurbrauðsbakki 1.650 krónur allar helgar í sumar*

*Max's Restaurant • sími 426 8650 • Northern Light Inn*

# Minning
# Steinþór Þorvaldsson

**Steinþór Þorvaldsson var fæddur þann 28. maí 1932, hann andaðist þann 17. maí 2017.**

Á Húsavík sleit hann barnsskónum og fór snemma til sjós, hann byrjaði á síldveiðum á svonefndu tvílembingsskipi, Hafþóri og Freyju frá Norðfirði. Hann var á ýmsum bátum til ársins 1952.

Árið 1958 settist hann á skólabekk Stýrimannaskólans í Reykjavík og lauk fiskimannaprófi 1959.

Eftir það var Steinþór stýrimaður eða skipstjóri á ýmsum bátum, átti hann um tíma hlut í tveimur bátum.

Steinþór flutti til Grindavíkur með fjölskyldu sinni árið 1974 og starfaði við

sjávarútveg hér næstu árin.

Við Fiskeldi Grindavíkur starfaði Steinþór í átta ár og síðustu tíu ár starfsævinnar vann hann hjá Hitaveitu Suðurnesja.

Steinþór var sæmdur heiðursmerki Sjómanna og Vélstjórafélags Grindavíkur ásamt eiginkonu sinni, Jóhönnu Pétursdóttur matsveini til sjós, fædd 27. október 1927, dáin 29. júní 2009. Þau hjónin voru heiðruð á sjómanndaginn þann 2. júní 2002.

Þau eignuðust 3 börn.

Sjómanna og Vélstjórafélag Grindavíkur minnist Steinþórs og Jóhönnu með hlýhug og vottar aðstandendum hans samúðar, blessuð sé minning þeirra.

***Ritstjóri.***

# Minning
# Baldur Sigurbaldursson

**Baldur Sigurbaldursson skipstjóri var fæddur 26. janúar 1930, hann andaðist 15. desember 2016.**

Baldur er fæddur á Ísafirði og var kominn á sjóinn 13 ára gamall, hann var m.a. stýrimaður á Guðbjörginni og skipstjóri á Trausta ÍS. Um tvítugt var Baldur á nokkrum togurum m.a. á Agli Rauða NK en var hættur þar áður en hann strandaði undir Grænuhlíð. Árið 1971 flutti hann með fjölskyldu sinni til Grindavíkur og stundaði sjómennsku á ýmsum bátum, var m.a. skipstjóri á Birgi GK. Hann lauk sjómannsferli sínum árið

1987 eftir 43 ára farsælt starf á sjónum. Baldur var heiðraður á sjómannadaginn 2. júní 1996.

Eftirlifandi eiginkona hans er Valgerður M. Guðjónsdóttir og eignuðust þau þrjú.börn

Sjómanna og Vélstjórafélag Grindavíkur minnist Baldurs með hlýhug og vottar aðstandendum hans samúðar, blessuð sé minning hans.

***Ritstjóri.***

# Minning
# Guðmundur Guðjónsson

**Guðmundur Guðjónsson Höfn sjómaðurvar fæddur 13. desember 1928 hann andaðist 21. febrúar 2018.**

Guðmundur fæddist í Grindavík og byrjaði ungur að starfa við línubeitningu hjá útgerð föður síns Guðjóns Jónssonar í Nesinu. Hann var þrjár vertíðar með föður sínum á Stíganda GK. 1946 flytur fjölskyldan úr Nesinu í Járngerðarstaðarhverfið, hann stundaði sjómennsku á ýmsum vertíðarbátum frá Grindavík, hann er háseti á Maí GK hjá Einari Dagbjartssyni og á sumarsíld og Hvalfjarðarsíld á Grindvíkingi GK. Eftir það réri hann í mörg ár á Þorbirni GK og

Þórkötlu GK. Síðustu ár sjómennsku var hann með bræðrum sínum þeim Hauki, Pétri og Ella á bátum Hraðfystihúss Grindavíkur.

Guðmundur var heiðraður á sjómannadaginn 7. júní 1998.

Sjómanna og Vélstjórafélag Grindavíkur minnist Guðmundar með hlýhug og vottar aðstandendum hans samúðar, blessuð sé minning hans.

***Ritstjóri.***

## Minning
# Þorsteinn Óskarsson

**Þorsteinn Óskarsson skipstjóri og útgerðarmaður var fæddur 26. nóvember 1945. Hann andaðist 25. maí 2017.**

Þorsteinn var ættaður frá Firði í Múlahreppi. Þar slítur hann barnsskónum og er kominn til Tálknafjarðar á sjó nítján ára gamall á Sæúlf ba 75. Hann flytur til Grindavíkur 1965 og rær á ýmsum vertíðarbátum m.a. Hópsnesi GK og Geirfugli GK, hann er stýrimaður á Hrafni Sveinbjarnarsyni  vorið 1968 og svo á Geirfugli GK um árabil. Þorsteinn er skipstjóri á Hrafni Sveinbjarnarsyni 111 GK 11 og tekur svo við Höfrungi 11 GK allt til ársins 1976 er hann fer í útgerð með svila sínum, Guðmundi Sævari

Lárussyni og var óslitið í útgerð til ársins 2011. Hann starfaði síðustu tíu starfsárin sem hafnarvörður við Grindavíkurhöfn. Þorsteinn  var heiðraður á sjómannadaginn 5. júní 2016.

Eftirlifandi kona hans er Hrönn Ágústsdóttir og eignuðust þau þrjú börn.

Sjómanna og Vélstjórafélag Grindavíkur minnist Þorsteins með hlýhug og vottar aðstandendum hans samúðar, blessuð sé minning hans.

***Ritstjóri.***

## Minning
# Stefán Stefánsson

**Stefán Stefánsson sjómaður og bílstjóri var fæddur á Hofsstöðum í Skagafirði 5. júní 1945, hann andaðist 12. janúar 2017.**

Stefán ólst upp á stórbýlinu að Hofsstöðum en hleypir heimdraganum á táningsaldri, fer í bændaskólann  að Hólum og er svo kominn  á sjó á Mumma SK frá Sauðárkróki, 1959 er hann kominn til Grindavíkur á vertíð,  þá til Vestmannaeyja og rær á Von Ve 113 og frá Akranesi á Ásmundi AK og Heimaskaga Ak.

Hann er munstraður til skips hjá Erlingi Kristjánssyni á Þórkötlu GK árið 1964

og rær með honum til ársins 1973, síðast á Ársæli Sigurðssyni GK. Seinni hluta starfsævinnar er hann vörubílstjóri hér í Grindavík á vörubifreiðarstöð Grindavíkur.

Stefán var heiðraður á sjómannadaginn 1. júní 2014.

Sjómanna og Vélstjórafélag Grindavíkur minnist Stefáns með hlýhug og vottar aðstandendum hans samúðar, blessuð sé minning hans.

***Ritstjóri.***

## Minning
# Egill Guðjónsson

**Egill Guðjónsson var fæddur 25. júní 1984,  hann lést þann 6. febrúar 2018.**

Egill lætur eftir sig tvö börn, þau eru Elínbjört, fædd 30. október 2006 og Einar Logi, fæddur 16. september 2015.

Foreldrar Egils eru þau Guðjón Einarsson og Elínborg Ása Ingvarsdóttir, búsett að Víðgerði 21 í Grindavík.

Bræður Egils eru þeir Ingólfur, Ingvar, Einar og Leifur Guðjónssynir.

Egill sleit barnsskónum hjá fjölskyldu sinni í Mánagerði 1 hér í Grindavík, hann fór snemma á sjóinn og byrjaði á Grindvíking GK, var svo á Hrafni Sveinbjarnarsyni GK og á togaranum Snorra Sturlusyni RE.

Síðustu sjómannsárin var hann á Gísla Súrssyni GK.

Egill var félagsmaður í Sjómanna og Vélstjórafélagi Grindavíkur sem  minnist hans með hlýhug  og vottar fjölskyldu, aðstandendum og vinum innilega samúð.

Blessuð sé minning hans.

***Ritstjóri.***

VEIÐARFÆRA
ÞJÓNUSTAN
ehf

# ÞJÓNUSTA :

## HÖNNUN VEIÐARFÆRA
Hönnun veiðarfæra: Hönnum veiðarfæri frá grunni ef með þarf. Einnig sjáum við um breytingar og lagfæringar á veiðarfærum til að aðlaga þau að óskum kaupenda.

## UPPSETNING OG FRÁGANGUR VEIÐARFÆRA
Sjáum um uppsetningu og frágang veiðarfæra að óskum kaupenda.

## VIÐHALD VEIÐARFÆRA
Yfirförum allar gerðir veiðarfæra.

## VÍRAR, HÓLKAR, 600TN VÍRAPRESSA
Eigum á lager flestar gerðir vinnsluvíra og kranavíra. Erum með 600tn vírapressu, og þrykkjum bæði ál og stálhólka með hefðbundnum augum með eða án kossa. Erum einnig með stálaugu f/ víra og vírmanillu.

## ROCKHOPPERAR OG FÓTREIPI
Erum með rockhopperpressu. Setjum upp og lagfærum lengjur af öllum stærðum og gerðum, að óskum kaupenda. Eigum ávallt til á lager rockhopperdiska 10-24" í ýmsum þyngdum. Einnig erum við með milligúmmí af flestum stærðum. Setjum einnig upp fótreipi fyrir dragnætur og humartroll.

## KEÐJUR OG LÁSAR
Stálkeðjur 9-32mm og galvanisíraðar 4-32mm frá Trygg í Noregi. Patentlása frá Parson og Silverline, og járnavara frá Markussen.

## NET TÓ OG GARN
Net tó og garn frá Hampiðjunni, Cotesi og Euronet í Portugal.

## ALL T Í NETAÚTHALDIÐ
Eigum efni í færi, sérta, baujur, belgi, teina og fleirra

## NETAFELLING OG AFSKURÐUR
Tökum að okkur netafellingu og afskurð.

## SKILJUR
Setjum upp og sjáum um viðhald á Sort-V smáfiskaskiljum og rækjuskiljum.

## SJÓFATNAÐUR
Sjófatnaður, vettlingar, hnífar, brýni og ýmislegt fyrir útgerðina.

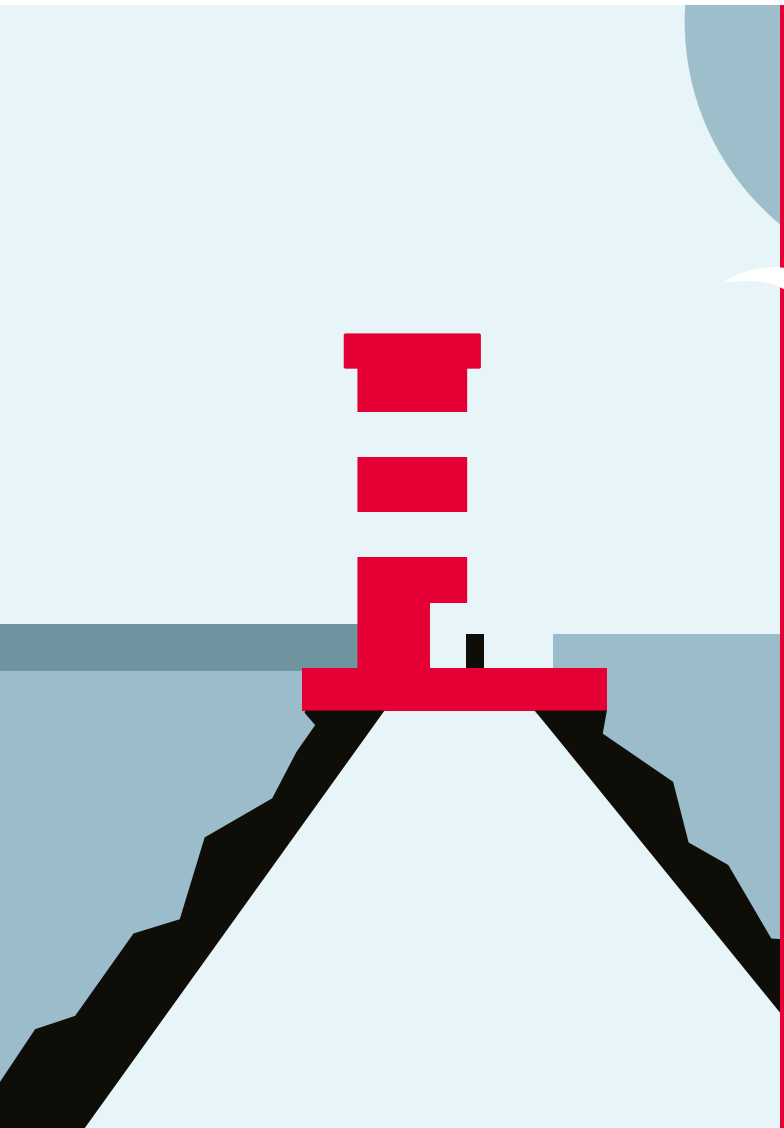
**Frekari upplýsingar færðu áwww.veidarfaeri.is**

VEIÐARFÆRAÞJÓNUSTAN EHF ÆGISGATA 3, 240 GRINDAVÍK SÍMI: 426 7717 - 894 1891 - 897 6230

## Óskum sjómönnum til hamingju með daginn

**JÓN & MARGEIR**
*Grindavík*

Seljabót 12 • Grindavík • Sími 840 1330 • jon@jonogmargeir.is



Sjómannadagurinn

# Við óskum sjómönnum til hamingju með daginn

440 4000

@islandsbanki

islandsbanki.is

# Danmerkurferð ferðasaga

**Það var spenntur hópur nemenda Fisktækniskóla Íslands í Grindavík sem var samankominn í Leifsstöð seinnipart 6. október síðastliðinn því fyrir dyrum stóð náms og skemmtiferð til Danmerkur sem nemendur fara á fyrsta ári í fisktækniináminu. Þar sem við lentum frekar seint á Kastrup var gist á hóteli nærri flugvellinum og voru það þreyttir en ánægðir ferðalangar sem gengu til náða eftir að hafa fengið sér aðeins í gogginn á Kastrup. Eftir morgunmat á hótelinu var haldið niður í miðbæ Kaupmannahafnar þar sem mannlífið var skoðað og kíkt í verslanir á Strikinu. Gekk allt vel og allir fundu sér eitthvað til dægrastyttingar en við höfðum ákveðið að hittast á ákveðnum tíma á Ráðhústorginu og leggja af stað áleiðis til Jótlands þar sem við ætluðum að dvelja lungann úr ferðinni. Eins og gengur og gerist þegar að fólk kemur á nýjar og framandi slóðir þá villtist hluti af hópnum og eftir mikið havarí þar sem reynt var að leiðbeina hópnum til byggða í gegnum síma, skiluðu þeir sér loks allir heilir á húfi.**

Eftir þetta ævintýri í Kaupmannahöfn var haldið af stað á næsta næturstað sem var hin sögufræga borg Óðinsvé á Fjóni sem var heimaborg hins rómaða skálds H.C. Andersen. Sváfum aðeins lengur morguninn eftir, eftir morgunmat heimsóttum við H.C Andersen safnið í Óðinsvéum. Fallegt safn um ótrúlega merkilegan mann sem skildi eftir mikla arfleið. Eftir þá heimsókn héldum við sem leið lá þvert yfir Jótland að Esbjerg þar sem við nærðum mannskapinn. Þaðan lá leiðin upp með vesturströndinni alla leið til Thyborøn þar sem við dvöldum við leik og störf næstu fjóra daga. Um kvöldið fengum við okkur pizzu hjá Hamed hinum kúrdíska á Havanna pizzahúsi. Líf og fjör.

Fyrsta morguninn voru allir ræstir kl. 6 og var skundað undir öruggri leiðsögn Espen Lund kennara við Fiskeriskolen á Fiskmarkaðinn hér í Thyborøn þar sem nemendur fylgdust með uppboði og keyptir voru tveir kassar af Kulmule. Kulmule veiðist ekki við Íslandsstrendur en er vinsæll matfiskur hér í Danmörku. Eftir að nemendur höfðu lagt sig smátíma var fiskurinn verkaður, flakaður og gerður tilbúinn til matreiðslu fyrir nemendur og starfsfólk Fiskeriskolen daginn eftir. Að sjálfsögðu horfðu svo allir á leik

Íslands gegn Kosovo í undankeppni HM um kvöldið og fögnuðu glæstum sigri.

Eftir stuttan fyrirlestur hjá Espen í morgunsárið fóru nemendur að undirbúa veislu kvöldsins. Pilla rækjur, hreinsa gulrætur, rauðrófur, tómata, kartöflur, púrrulauk og síðast en ekki síst útbúa dýrindis dill og kaperssósu. Hluta af fiskinum sem keyptur var reyktum við og var hann snæddur í hádeginu, ótrúlega bragðgóður fiskur.

Eftir hádegismat kíktum við á Stríðsminjasafnið hér í Thyborøn en það geymir sögu stærstu sjóorrustu sem háð var í fyrri heimsstyrjöldinni. Ótrúleg saga og áhrifarík. Seinnipartinn stóðum við svo öll í eldhúsinu við að útbúa veislu fyrir nemendur og starfsfólk Fiskeriskolen. Stelpurnar okkar sáu um að skreyta diskana og drengirnir gengu frá. Allir létu mjög vel af þessari matseld og gengu saddir og sælir frá borði.

Fyrripart næsta dags fengu nemendur svo fyrirlestur og fræðslu um eldvarnir og eftir hann var haldið í höfuðstöðvar slökkviliðsins í Thyborøn. Þar fengu nemendur að æfa sig í að slökkva elda. Mjög lærdómsríkur morgunn og eftir hádegismat fór hópurinn og fylgdist með nemendum Fiskeriskolen á björgunaræfingu í höfninni. Hefðum viljað prófa en því var því miður ekki viðkomið vegna veikinda hjá kennara skólans. Seinnipartinn heimsóttum við síðan Kystcentret Thyborøn þar sem fjallað er m.a. um hvernig landið og ströndin hafa mótast í aldanna rás. Þar er einnig mikið af framandi dýrum eins og eðlum, slöngum og froskum sem vöktu mikla athygli hjá nemendum okkar.

Morguninn eftir kvöddum við Fiskeriskolen í Thyboron með miklu þakklæti í huga og héldum til höfuðstöðva Marel í Stovring sem liggur sunnan við Álaborg þar sem nemendur fengu kynningu á starfsemi Marel í Danmörku en verksmiðjan í Stovring sérhæfir sig í vélum fyrir laxaiðnaðinn og voru nemendur undrandi yfir allri þessari tækni. Eftir þessa fróðlegu kynningu var haldið af stað niður til Hadsted Farveskog sunnan við Randers þar sem dvalist var fram á laugardag. Á leiðinni þangað var að sjálfsögðu stoppað í Aarhus þar sem nemendur kíktu í búðir og farið var út að borða og lífsins notið til hins ýtrasta.

Í Favrskov Produktionsskole fengu nemendur kennslu í mismunandi suðutækni TIG-MIG- MAG og lærðu að sjóða í ryðfrítt stál þar sem lögð var áhersla á að vita hvað væri góð suða og slæm suða. Sýndu nemendur flotta takta og voru ekki lengi að ná tökum á þessari tækni og fannst þetta ótrúlega spennandi. Seinnihluta dags keyrðum við til hafnarbæjarins Grenaa sem liggur að Kattegat til að skoða hákarlasafn sem þar er. Það sem við sáum þar m.a. var fóðrun hákarlanna, gekk mikið á og leist sumum ekki á blikuna við lætin sem fylgdu því. Um kvöldið var síðan kíkt á mannlífið í borginni Randers og skemmti mannskapurinn sér konunglega.

Lokadaginn var síðan keyrt aftur til höfuðborgarinnar við sundin þar sem ferðalangarnir enduðu þetta frábæra ferðalag með heimsókn í Tívolíið á Vesterbrogade 3 og það voru alsælir nemendur og fylgdarfólk sem flaug heim aftur eftir stórkostlega fræðandi en umfram allt skemmtilega ferð til frændþjóðar okkar Dana. Var ekki laust við að nemendur væru farnir að hlakka til næstu ferðar sem verður að loknu öðru ári en þá mun hópurinn fara til Portúgals. Það verður allt önnur upplifun en örugglega jafn skemmtileg.

*Sjómannadagurinn í Grindavík 2017:*

# Sjómannadagurinn var stofnaður til þess að efla samstöðu meðal sjómanna

**Sjómannadagurinn er sameiningartákn sjómannastéttarinnar. Hann er eins og viti, sem sendir Ijósgeisla út í dimma nóttina, og minnir sjómenn á að standa saman um málefni sín.**

Sjómannadagurinn var stofnaður til þess að efla samstöðu meðal sjómanna, já hann var stofnaður og ekki var vanþörf á, á þeim tímum áttu sjómenn ekkert lögbundið frí.

Árið 1919 voru togarar landsmanna orðnir 20 talsins og á Alþingi var lagt fram frumvarp til laga um að hásetar á togurum skyldu fá að minnsta kosti 8 klukkustunda hvíld á sólarhring, var frumvarpið, sem nefnt var Vökulögin, kolfellt og liðu þrjú ár þar til málið ratáði aftur í sali Alþingis, var að lokum samþykkt að þetta skyldu vera 6 tímar, en það stóð tæpt. Árið 1928 var hvíldartíminn lengdur í 8 tíma á sólarhring og Vökulögin voru samþykkt frá Alþingi. Það er svo laust fyrir 1950 að samið er í kjarasamningum um 12 stunda hvíldartíma á sólarhring sem verður svo að lögum frá Alþingi 1955.

*Forseti Íslands herra Guðni Th. Jóhannesson flytur hátíðarræðu sjómannadagsins. Líkt og forveri hans á forsetastóli, hr Ólafur Ragnar Grímsson, sýnir Guðni sjómönnum og Grindvíkingum öllum mikinn heiður og vinsemd á degi sjómanna.*

Nú kemur flotinn í land fyrir sjómannadag og fríið getur verið allt að fjórir sólarhringar. Skýrirngin er sú að nú er hægt að fórna páskum og 1. maí til þess að hnýta þessum frídögum við sjómannadagshelgina.

Hvernig endar þetta?

Sjómannadagurinn í Gindavík þann 11. júní rann upp bjartur og fagur, sjómenn og fjölskyldur þeirra mættu til sjómannamessu og fylktu svo liði með forseta vorn Guðna Th. Jóhannesson í fararbroddi skrúðgöngu að minnismerkinu Von sem er til minningar um týnda og drukknaða menn, og lagður var blómsveigur frá sjómönnum í Grindavík. Hefðbundin hátíðahöld fóru fram á sviðinu fyrir framan Kvikuna. Forseti Íslands, Guðni Th. Jóhannesson, flutti hátíðarræðu og kynnir atriða var bæjarstjóri Grindavíkur, Fannar Jónasson. Við tóku ærsl og busl í Grindavíkurhöfn, koddaslagur og margt fleira. Skemmtisiglingin var deginum fyrr ásamt kappróðri og tókst hvort tveggja með ágætum.

Sjómanna og Vélstjórafélag Grindavíkur vill koma á framfæri þakklæti til þeirra fjölmörgu sem komu að því að gera sjómannadaginn í Grindavík hátíðlegan.

*Ritstjóri.*

KJÚKLINGUR

# Heiðrun á sjómannadaginn 2017

*Frá vinstri Guðni Th. Jóhannesson, forseti Íslands, Fannar Jónasson, bæjarstjóri Grindavíkur, Björgvin Vilmundarson og Sigríður Þ Þórðardóttir, Jóhannes Jónsson, Arnbjörn Gunnarsson og Sigrún Sigurgeirsdóttir, Súsanna Demusdóttir og Jón Guðmundsson, Sigríður Guðmundsdóttir og Guðmundur Sveinn Haraldsson, Einar Hannes Harðarson, formaður SVG.*

### Arnbjörn Gunnarsson skipstjóri

Arnbjörn er fæddur þann 19. október 1948 í Reykjavík.

Sonur hjónanna Gunnars S. Arnbjörnssonar frá Borgarnesi og Aðalheiðar Magnúsdóttur frá Ísafirði.

Systkini Arnbjörns eru Halldóra, Kristbjörg, Birgir en hann fórst með Hermóði 1959 og Þorsteinn.

Arnbjörn ólst upp í Reykjavík en var kominn ungur að árum í sveit að Brúarhlíð í Austur Húnavatnssýslu, hann er orðinn messagutti á varðskipinu Albert 14 ára og þá á togarann Ingólf Arnarsson RE. Hann er kominn til Grindavíkur 16 ára og rær á ýmsum vertíðarbátum á táningsárum sínum.

Arnbjörn lýkur meira fiskimannaprófi frá Stýrimannskólanum tvítugur og byrjar með Sveini Ísakssyni á Hrafni Sveinbjarnarsyni 3.ja. GK, sem stýrimaður.

Hann er skipstjóri á Ársæli KE um nokkurra ára skeið og við tekur skipstjórn á ýmsum vertíðarbátum frá Grindavík m.a. Þórkötlu annarri GK, Grindvíkingi GK og Hábergi GK.

Farsælum sjómannsferli lýkur um síðustu aldamót, eftir að í land var komið var hann starfsmaður Fiskistofu í fjögur ár og síðustu starfsárin hjá Skeljungi í Grindavík.

Eiginkona Arnbjörns er Sigrún Sigurgeirsdóttir frá Hlíð í Grindavík og eiga þau þrjú börn, nú búa þau hjónin að Ásabraut 14 í Grindavík.

Arnbjörn Gunnarsson: Sjómanna- og vélstjórafélagi Grindavíkur er það mikill heiður að veita þér viðurkenningu fyrir áratuga störf á sjónum.

Sjómanna- og vélstjórafélag Grindavíkur óskar þér og fjölskyldu þinni allra heilla, Guðs blessunar og farsældar um ókomin ár. Megir þú njóta heiðursins.

### Björgvin Vilmundarson sjómaður

Björgvin er fæddur þann 7. júní 1947 í Grindavík.

Sonur hjónanna Vilmundar Stéfánssonar frá Ketilstöðum á Völlum Suður-Múlasýslu og Marínar Margrétar

Jónsdóttur frá Sjólyst í Grindavík, þau bjuggu á Akri í Grindavík.

Hann er yngstur af 4 systkinum, þau eru Guðríður Stefanía, látin, Sæbjörg María og Sigurður Jón.

Björgvin ólst upp á Akri og lauk grunnskólagöngu, hann sinnti bústörfum og var ungur farinn að grípa í beitningu í skúrunum, 15 ára fer hann á sjóinn með Willard F. Ólasyni á Hrafni Sveinbjarnarsyni Gk á síld, hann er á ýmsum vertíðarbátum næstu áratugina m.a. Andvara GK, Sigurði Bjarnasyni GK, Geirfugli GK, og bátum frá Þorbirni h/f.

Sjómennsku lýkur á 9. áratugnum og fer hann þá að keyra vörubifreið hjá Fiskanesi h/f, síðustu starfsárin vann Björgvin hjá Grindavíkurbæ.

Eiginkona Björgvins er Sigríður Þ Þórðardóttir og eiga þau tvö börn.

Þau hjónin búa að Staðarhrauni 23 í Grindavík og njóta efri áranna.

Björgvin Vilmundarson: Sjómanna og Vélstjórafélagi Grindavíkur er það mikill heiður að veita þér viðurkenningu fyrir áratuga störf á sjónum.

Sjómanna og Vélstjórafélag Grindavíkur óskar þér og fjölskyldu þinni allra heilla, Guðs blessunar og farsældar um ókomin ár. Megir þú njóta heiðursins.

## Guðmundur Sveinn Haraldsson skipstjóri og vélstjóri

Guðmundur er fæddur þann 11. nóvember 1935 í bænum Búðarnesi í Súðavík.

Sonur hjónanna Haraldar Kristjánssonar frá Ísafirði og Aðalheiðar Guðmundsdóttur frá Gjögri í Reykjafirði.

Systkini Guðmundar eru Viggó, Auður, Valgerður, Aðalsteinn, Marinó, Erna og hálfbróðir Óli Reynir.

Guðmundur ólst upp í Súðavík til 9 ára aldurs og flytur þá að Ögri í Ísafjarðardjúpi.

Hann er kominn á sjóinn 16 ára gamall og byrjar á síld á mótorbátnum Vali frá Súðavík, við taka mörg sjósóknar ár á ýmsum vertíðarbátum, hann er kominn suður á sjötta áratugnum og rær m.a. á Faxaborg, Agli Skallagrímssyni, Júlí frá Hafnarfirði og Surprise.

Guðmundur verður skipstjóri á Vísi GK og hefur samstarf við Pál H. Pálsson hjá Vísi h/f, hann hefur svo eigin útgerð 1970, kaupir þá Vísir GK og í kjölfarið koma svo Búðanes GK stærra og svo Búðanes minna.

Síðustu árin á sjónum er Guðmundur m.a. vélstjóri á Eldhamri GK og Geysi GK.

2010 er Guðmundur að mestu hættur á sjónum, átti þó eftir að fara nokkrar siglingar með skip sem seld voru úr landi, að lokinni síðustu ferð var sjómannsferillinn orðinn rúm sextíu ár.

Eiginkona Guðmundar var Bjarney Jóhannsdóttir, hún er látin, eiga þau 6 börn, ein dóttir er látin.

Guðmundur býr nú á dvalarheimilinu Víðihlíð í Grindavík.

Guðmundur Sveinn Haraldsson: Sjómanna- og vélstjórafélagi Grindavíkur er það mikill heiður að veita þér viðurkenningu fyrir áratuga störf á sjónum.

Sjómanna- og vélstjórafélag Grindavíkur óskar þér og fjölskyldu þinni allra heilla, Guðs blessunar og farsældar um ókomin ár. Megir þú njóta heiðursins.

## Jóhannes Jónsson skipstjóri

Jóhannes er fæddur þann 8. ágúst 1941 í Hafnarfirði.

Sonur hjónanna Jóns Inga Jóhannessonar frá Hafnarfirði og Kristjönu Elíasdóttur frá Vaðli á Barðaströnd.

Systkini Jóhannesar eru Birgir Jónsson skipstjóri á Akranesi, og Steinunn Jónsdóttir hún býr í Reykjavík.

*Björgunarsveitin Þorbjörn hlaut veglegan styrk frá Sjómanna og Vélstjórafélagi Grindavíkur, að þessu sinni voru það nýir gallar á sjósveitina.*

Jóhannes sleit barnsskónum í Hafnarfirði og að lokinni skólagöngu er hann kominn á sjóinn á táningsaldri á ýmsum bátum frá Hafnarfirði.

1962 fer hann á vertíð til Grindavíkur og átti eftir að ílengjast þar, hann er háseti á vertíðarbátum í nokkur ár, þá liggur leiðin í Stýrimannaskólann og útskrifast með meira fiskimannapróf. Hann tekur við skipstjórn á Sigfúsi Bergmann GK og var með hann um tveggja ára skeið.

Jóhannes hefur útgerð með mági sínum Halldóri Þorlákssyni frá Vík og kaupa þeir bátinn Þorstein Gíslason GK, er skipstjóri um nokkurra ára skeið þar til hann selur Halldóri hlut sinn og hefur útgerð með Guðmundi Þorsteinssyni frá Hópi og kaupa þeir Kóp GK 175.

Í 27 ár er Jóhannes skipstjóri á Kópnum allt til ársins 2002 þegar að hann selur Kópinn og hættir útgerð, á farsælum og miklum fiskiárum er Jóhannes þrisvar sinnum aflakóngur á vetrarvertíð.

Fyrri kona Jóhannesar var Margrét Þorláksdóttir frá Vík í Grindavík, hún lést árið 1990. Eignuðust þau þrjú börn, fyrir átti Margrét einn son.

Jóhannes er giftur Sigrúnu Birnu Magnúsdóttur og búa þau í Hafnarfirði.

Jóhannes: Sjómanna- og vélstjórafélagi Grindavíkur er það mikill heiður að að veita þér viðurkenningu fyrir áratuga starf á sjónum.

Sjómanna- og vélstjórafélag Grindavíkur óskar þér og fjölskyldu þinni allra heilla,Guðs blessunar og farsældar um ókomin ár. Megir þú njóta heiðursins.

**Jón Guðmundsson matsveinn**

Jón er fæddur þann 3. febrúar 1945 í Hafnarfirði.

Sonur hjónanna Guðmundar Dagbjartssonar frá Ásgarði og Aðalheiðar Jónsdóttur frá Reykjavík.

Systkini Jóns eru Valur, Brynja og hálfbróðir Stefán.

Jón ólst upp í Ásgarði og lauk skólagöngu frá Grunnskóla Grindavíkur og fer þá að Núpi í Dýrafirði og lýkur Landsprófi.

15 ára er hann kominn á sjóinn og fer þá á humarvertíð á Ólafi GK. Á táningsárum er það beitning og svo er hann kominn á Ólaf GK í vertíðarpláss, hann er á Sigfúsi Bergmann, Guðjóni Einarssyni GK, og svo Geirfuglinum í 10 ár, þá Grindavíking GK til ársins 1980.

Í tíu ár er hann veitingamaður í Sjómannastofunni Vör frá 1980 til 1990. Hann er aftur kominn á sjó og við tekur áratugur á togurum Þorbjarnar h/f Gnúp GK og Hrafni Sveinbjarnarsyni GK.

Síðastliðin 8 ár hefur hann staðið við pottana í Sjómannastofunni Vör og rekið hana með miklum myndarbrag.

Eiginkona Jóns er Súsanna Demusdóttir og eiga þau 3 börn. Þau hjónin búa í Túngötu 14 í Grindavík.

Jón Guðmundsson: Sjómanna- og vélstjórafélagi Grindavíkur er það mikill heiður að veita þér viðurkenningu fyrir áratuga störf á sjónum, og einnig fyrir mikið starf í þágu Sjómanna- og vélstjórafélags Grindavíkur.

Sjómanna- og vélstjórafélag Grindavíkur óskar þér og fjölskyldu þinni allra heilla, Guðs blessunar og farsældar um ókomin ár. Megir þú njóta heiðursins.

*Verðlaun fyrir kappróður, sjósveit kvenna og var það kvennalið frá Vísi h/f sem sigraði.*

*Formaður félagsins Einar Hannes færir forseta Íslands Guðna Th. Jóhannessyni gjöf í tilefni dagsins.*

*Verðlaun fyrir kappróður, landsveit karla og voru það félagar í björgunarsveitinni Þorbirni sem sigruðu.*

*Fannar Jónasson bæjarstjóri í Grindavík var kynnir hátíðardagskrár.*

*Vox Felix kórinn syngur.*

*Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra hátíðarkveðjur á sjómannadegi*

HAMPIÐJAN

Athygli almannatengsl
Suðurlandsbraut 30
108 Reykjavík
Glerárgötu 24, 600 Akureyri
Sími 515 5200 - Fax 515 5201
www.athygli.is
athygli@athygli.is

ATHYGLI
ALMANNATENGSL

VERKALÝÐS- OG SJÓMANNAFÉLAG SANDGERÐIS
VSFS
STOFNAÐ 27.OKTÓBER 1929

LYFJA

ALTFASTEIGNIR

Þorbjörn Pálsson - löggiltur fasteignasali
Dagbjartur Willardsson - sölumaður 861-7507
Dagný Erla Vilbergsdóttir - sölumaður 698-2977

SJÓMANNAFÉLAG ÍSLANDS

REYKJANESHÖFN

ICE FRESH SEAFOOD

SAMHERJI FISKELDI

Stjörnufiskur
Fiskverkun
Grindavík

VÖRULISTI

Strákarnir okkar í Grindavík eru sérfræðingar í öllu er viðkemur línu- og netaveiðum. Einar sími 5200 533 og Siggi 5200 529.

# Allt til línu- og netaveiða

Í vörulistanum á www.isfell.is er að finna ítarlegar upplýsingar um allar vörur.

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

Mustad AUTOLINE

ÍSFELL

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

*Magnús Hafliðason á Hrauni (1891 — 1983), reri yfir vetrarvertíðir á áraskipum og trillum sem háseti og síðar formaður. Viðtalið við Magnús, sem hér fer á eftir tók Ólafur Rúnar Þorvarðarson árið 1972*

*Magnús nýkominn úr róðri og báturinn liggur í vör, 1969.*

# Blálogn eða barningur

## *Dagsstund með Magnúsi á Hrauni*

**Það blæs kuldanjóður inn yfir ströndina af hafi. Þórkötlustaðahverfið í Grindavík er í vetrarbúningi, kólgugráir útsynningsklakkar á lofti og jörð alhvít. Þegar litast er um af hæðinni austast í hverfinu, blasir við fjallgarðurinn í austri, Húsafell og Hálsamir og Festarfjall fyrir botni Hraunsvíkur. Niðri við sjóinn, þar sem úthafsaldan svarrar á brimsorfnum hleinum, stendur bærinn Hraun, en þangað er einmitt ferðinni heitið, til þess að heilsa upp á Magnús Hafliðason, eða Magnús á Hrauni, eins og hann er oftast nefndur í daglegu tali.**

„Þú ert fæddur hér á Hrauni, Magnús?“

„Já, ég er fæddur 1891 og hér hef ég verið alla mína tíð.“

„Það er margt, sem á daga þína hefur drifið, og þú kannt frá ýmsu að segja, veit ég. Hvernig var nú umhorfs hér í þinni bernsku?“

„Það var ósköp svipað því sem nú er, nema hvað sjórinn hefur gengið dálítið á túnið. Það var á tímabili rétt eftir aldamótin, sem það komu þessi stóru flóð á hverju ári.

„En það hefur verið öðruvísi húsaskipan hér þegar þú manst fyrst eftir þeim?“

„Já, ég man nú fyrst eftir tveim baðstofum, en húsið sem var hér á undan þessu, var byggt 1898 og það þótti stórhýsi þá. Þar áður var hér torfbær.“

„Hefur alltaf verið tvíbýli á Hrauni?“„Já, það hefur alltaf verið tvíbýli á jörðinni, en svo voru hér líka tóm hús.“

„Var ekki sjórinn stundaður af kappi?“

„Jú, allan ársins hring. Það var alltaf lent hér í vörinni utan vertíðar og yfirleitt frá sumarmálum. En svo var verið frammi í „Nesi“.

„Og var það ekki erfitt?“

„Það þætti eflaust núna. En þá heyrði ég nú aldrei neinn tala um að það væri erfitt.“

„Hvemig var að lenda í vörinni hér fyrir neðan?“

„Það var oft mjög erfið lending."

„Kanntu að segja frá einhverju í því sambandi?"

„Ja, eiginlega var ég aldrei með í því að vera á skipum, sem hlekktist á hér. En það var eitt sinn, að þeir fóru að vitja um skötulóð, faðir minn og nokkrir menn af bæjunum hér í kring með honum. Ég var þá staddur austur í Krýsuvík. Lá þar á greni. Það var vatnsdauður sjór, og þá var oft lent í Bótinni, sem kölluð var, því þar þótti betri setningur en í vörinni. Þá var alltaf sett á bökum. Nú, þeir fóru að ræða það sín í milli á hvorum staðnum þeir ættu að lenda, og vildu fleiri fara í Bótina upp á setninginn. En þarna eru tveir klettar, sem róa varð á milli, og þeir voru víst komnir langleiðina, þegar það kom smá fylling, sem þeir sögðu að hefði nú eiginleg ekkert verið, en hún var samt nóg til þess, að báturinn fór upp á annan klettinn. Hann fyllti og sökk þarna á augabragði. Þeir sátu allir á þóftunum, og sjórinn náði þeim upp undir hendur, þegar báturinn tók botn. Þeim varð nú samt ekkert meint af, en sumir töldu að þeir hefðu verið búnir að setja nokkru fyrr, hefðu þeir lent í vörinni. Já, lendingin var slæm."

„Þú hefur byrjað ungur til sjós, Magnús?"

„Já, ég byrjaði að stunda sjó innan við fermingu."

„Manstu fyrstu sjóferðina þína?"

„Ég man hana vel. Hún var nú ekki löng. Faðir minn fór með okkur þrjá bræðurna hérna út í „þarann". Ég var þá á sjötta árinu og dró sex fiska. Nú, upp frá því fékk maður að fara með einn og einn róður á sumrin."

„Varstu nokkuð sjóveikur?"

„Já, mikið. Ég svaf oft góðan dúr og það væran svefn á sjónum, ofan á fiskinum, verjulítill og jafnvel verjulaus, með eitt skinn bundið framan á mig, og það hefur nú sennilega viljað hallast. Og það segi ég alveg satt, að fyrst þegar ég kom upp úr bátnum, þegar komið var í land á kvöldin, þá gat ég varla staðið. Ég var allur dofinn eftir að vera búinn að liggja ofan í austrinum allan daginn. En alltaf ef vart varð fiskjar, þá fór ég að reyna að renna, og ég dró oftast nær þegar ég renndi. Og þess vegna var nú rekið á eftir mér. En sjóveikin var lengi viðloðandi."

„Var ekki mikið af „frönsurum" hér á þeim árum?"

„Ja, þeir voru nú um það bil að hverfa af miðunum, fyrst þegar ég byrjaði að róa. Ég man, að fyrstu vertíðina sem ég réri, þá voru nokkrar franskar skútur hér á þessu svæði."

„Fóruð þið um borð í þær?"

„Ekki eftir að ég fór að róa, en þeir höfðu oft viðskipti við „fransarana" hér áður, sjómennirnir."

„Þú varst lengi formaður á áraskipum, Magnús."

„Já, svo átti víst að heita, nokkrar vertíðir."

„Lentuð þið ekki oft í hrakningum á þessum skipum?"

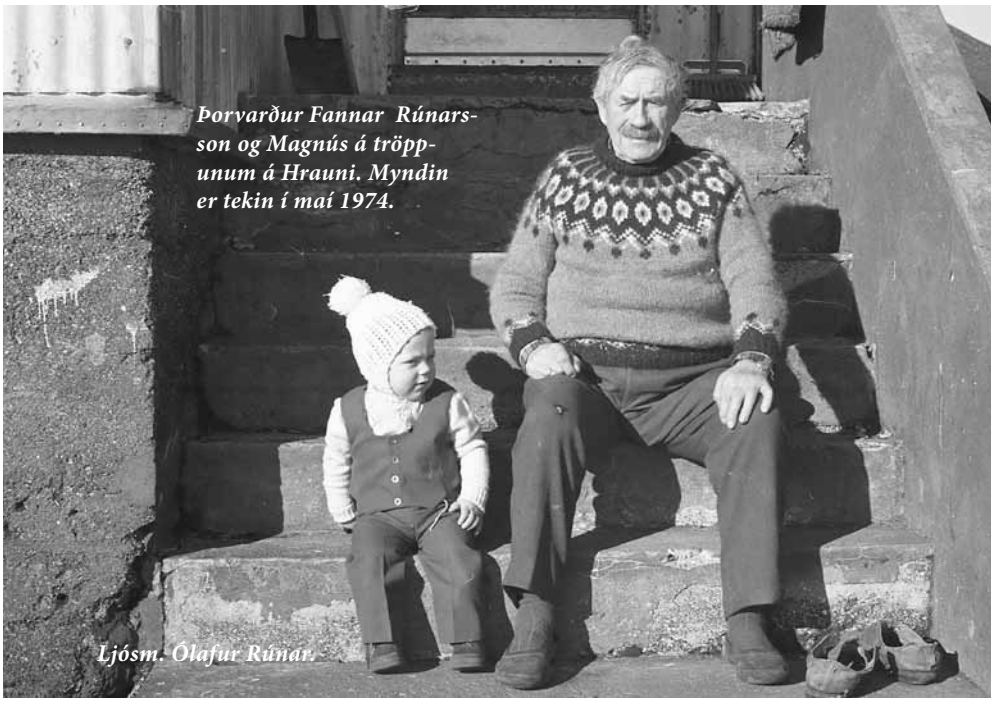
„Ég get nú varla sagt það. Við lentum þó í hrakningsveðrinu 24. mars 1916. Þá rerum við á fimmta tímanum um morguninn og vorum ellefu á. Skipið var tíróinn áttæringur. Veðurútlit var gott þegar róið var. Það var logn og blíða og búið að vera svo lengi. Við lögðum línuna nokkuð djúpt hér fram af og byrjuðum fljótlega að draga. Þegar við áttum eftir eitt bjóð, skall yfir eins og hendi væri veifað, voðaveður af norðri með brunagaddi. Það hafði verið hvítur sjór af logni, en breyttist í skafning um leið og veðrið skall á. Nú, línan slitnaði fljótlega og við fórum að berja vestur með landinu og inn, og það gekk nú ágætlega hjá okkur. Við náðum landi vestur í Staðarhverfi síðar um daginn. Það var í þessu sama veðri, sem fjórar skipshafnir héðan björguðust um borð í kútter Esther. "

„Já, hann hefur orðið mörgum þungur róðurinn þennan dag."

„En hvað þótti gott að fá í hlut yfir vertíðina?"

„Það þótti gott að fá svona sex til sjö hundrað til hlutar. Þá urðu menn að bera fiskinn á bakinu upp úr bát, en það var nú ekki verið að setja svoleiðis lagað fyrir sig og þótti bara gaman þegar vel fiskaðist."

„Það hafa orðið miklar breytingar á



*Þorvarður Fannar Rúnarsson og Magnús á tröppunum á Hrauni. Myndin er tekin í maí 1974.*

*Ljósm. Ólafur Rúnar.*

farkostum á þinni tíð?“

„Já, þær hafa orðið miklar. Fyrst voru það áraskipin, síðan komu trillumar og þá var farið að nota spil við að setja, og svo núna þessi stóru skip. Ég hef nú annars lítið af þeim að segja. Þó fór ég eitt sinn túr á togara, Sereso hét hann og var gerður út frá Hafnarfirði af Hellyersbræðrum.“

„Og hvernig líkaði þér þar?“ „Alveg prýðilega, en ég segi fyrir mig, að ég saknaði alltaf áraskipanna, þó erfitt væri að vera á þeim. Það var afar skemmtilegt að vera á áraskipi með góðum mannskap.“

„Það hafa oft strandað skip hér á Hraunsfjörum, Magnús?“

„Já, eiginlega man ég nú eftir þrem reglulegum ströndum. 9. maí, 1926, strandaði hér skúta, kútter Hákon. Þá var norðan kaldi snemma um morguninn og auð jörð, en á níunda tímanum skall hann á með blindöskubyl svo það sá ekki handaskil. Um hádegi var snjórinn orðinn svo mikill, að það var varla hægt að komast um jörðina. Það er tangi hérna fremst við túnið sem heitir Skarfatangi. Þar strandaði skútan, en við sáum ekki seglin á henni fyrr en klukkan sjö um kvöldið, bylurinn var svo svartur. Um hádegisbilið kom hingað maður, sem hafði verið að huga að kindum. Hann hafði gengið með sjónum, kvaðst hafa orðið var við óvenjulega mikið brak við tangann og svo virtist sem þar væri skip. Þá höfðum við ekki orðið vör við neitt og vissum ekkert um þetta. Það var nú farið að athuga þetta nánar, en við sáum ekkert til manna, þegar við komum þarna að. Seint um kvöldið fréttum við svo, að skipsbáturinn hefði lent úti á Reykjanesi og öll áhöfnin komist þar á land. Svo strandaði hér franskur togari, Cap Fagnet, í mars 1931. Ég man vel eftir því. Ég vaknaði við að það var „pípt“ heldur sterklega klukkan að ganga fjögur um nóttina. Nú, ég leit út, og sá þá uppljómað skip þarna við tangann. En þar sem ég þekkti nú vitavörðinn hér, þá rauk ég út að glugganum aftur þegar ég var kominn í annan sokkinn, til þess að athuga hvort það hefði slokknað á vitanum. En það fyrsta sem ég sá, var vitaljósið, sem „blossaði“ framan í mig, og ég varð nú eiginlega ánægður yfir að ekki yrði hægt að kenna því um, að drepist hefði á vitanum.

„Hvemig var veðri háttað?“

„Það var dálítill landsynningsdumbungur, en vitarnir sáust báðir. Og þeir hafa bara verið eitthvað annað að hugsa. En svo var nú náð í mannskap og björgunartæki, og það gekk ágætlega að skjóta línu um borð og bjarga mönn-

Ljósm. Ólafur Rúnar.

*Ragnar Jóhann Alfreðsson og Magnús Hafliðason í Hraunsvör 1969.*

unum. Hann lá flatur fyrir og það var stutt út í hann. Ég geri ráð fyrir, að ef hann hefði lent lengd sinni norðar, þá hefðu allir komist þurrum fótum í land upp á tangann, því þar er svo aðdjúpt. En þetta var í fyrsta skipti, sem notuð voru fluglínutæki við björgun hér á landi.“

„Náðist þessi togari á flot aftur?“

„Um kvöldið sást aðeins afturmastrið upp úr sjónum og morguninn eftir var ekkert eftir af honum nema brakið í fjörunni. Hann fór alveg undir eins í mask.

„Það hefur verið talsvert brim?

„Nei, það var ekki mikið. Ja, svona svaði dálítill, engin aftök. Ég held að hann hafi hlotið að vera mjög ónýtur. En það er auðvitað þungi mikill þarna.

„Og var mönnunum öllum komið í hús hingað?

„Já, þeim var öllum komið hingað, 38 mönnum. Breski togarinn Lois strandaði svo hér á Vondufjöru, sem kölluð er, 6. janúar 1947, og þá var brim. Ég held, að það hafi verið eitt allra mesta brim, sem ég hef séð. Það var aftaka veður um nóttina, alveg hrein aftök. Hann lygndi klukkan eitt um daginn, en þá var farið að falla inn á tún, þó ekki væri nema hálffallinn sjór. Svo varð nú lítið úr því fyrir það að það lygndi. Um kvöldið, þegar stúlkurnar voru á leið til mjalta, sáu þær ljós þarna austur frá á stöðugri hreyfingu. Mér varð nú hálf hverft við, þegar ég heyrði þetta, því ég vissi hve brimið var mikið. Nú, þegar ég kom út, þá sýndist mér þarna vera skip, vildi þó ekki alveg trúa því og áleit að ekkert skip hefði getað komist í gegnum brimgarðinn. Ég taldi þó ráðlegt að vera við öllu búinn, og fór inn og hringdi til formanns björgunarsveitarinnar. Ég náði fljótlega sambandi við hann, sagðist halda að það væri strandað skip austur í Hrólfsvík og vissast væri að hafa björgunartækin til taks, en ég skyldi fara og athuga þetta nánar. Síðan lagði ég af stað fótgangandi austur að Hrólfsvík og hafði lukt með mér. Þá var klukkan níu. Þegar þangað kom, sá ég auðvitað strax að þarna var strandaður togari. Já, það var nú meiri gauragangurinn, þegar hann slóst utan í klappirnar í ólögunum. Nú, ég gat ekkert gert þarna að svo stöddu og sneri heim á leið, en þá fóru þeir að skjóta flugeldum. Þegar ég kom heim á tún, drápust á honum ljósin, og þá var komið blálogn.

„Kom björgunarsveitin fljótlega á vettvang?

„Meðan þessu fór fram, höfðu björgunartækin verið sett á bíla og kallaður saman mannskapur, og hann kom fljótlega á strandstað, eftir að ég hafði látið vita hvers ég varð vísari. Það gekk vel að skjóta línu út í skipið, en það var ekki hægt að festa hana í landi vegna þess hve mikil hreyfing var á skipinu. En það var nægur mannafli til þess að halda í endann. Mennirnir voru allir í brúnni og urðu að sæta lagi til þess að komast fram á hvalbakinn þar sem líflínan var bundin. En klukkan tólf á miðnætti voru þeir komnir hingað heim, fimmtán, svo þetta gekk fljótt fyrir sig.

„Var öllum bjargað?“

„Öllum nema skipstjóranum, — hann drukknaði. En að togarinn skyldi komast inn úr brimgarðinum, því var ég mest hissa á. Þeir sögðu, að hann hefði fengið á sig tvo stóra sjói, áður en hann strandaði, og mér þótti það ekkert undarlegt.“

„En var skipið lengi þarna í fjörunni?

„Já, það var lengi. Mörg ár. Það var að lokum skorið í sundur um miðjuna, og tekinn úr því ketillinn.“

„Hvað um refaveiðar, Magnús. Þú

*Magnús Hafliðason við Grindavíkurhöfn nýbúinn að taka bát sinn á land til viðhalds. 1961. Ljósm. Ólafur Rúnar.*

hefur lagt mörg dýrin að velli?

„Og já, þau eru orðin nokkuð mörg. Ég gæti trúað nálægt hundrað fullorðnum.

„Fórstu alltaf einn til grenja?

„Nei, við vorum yfirleitt tveir saman, oft í Krýsuvíkurlandi og svo hér í hraununum.

„Hún hefur oft verið ströng, útivistin?"

„Já, við hrepptum oft vond veður og eitt hið versta á þjóðhátíðardeginum 1944. Við lágum þá í tjaldi suður á Reykjanesi. Þar var ekki hægt að tjalda á öðru en klöppum og sandi og rokið reif tjaldið ofan af okkur hvað eftir annað, þar til við bárum grjót að því. Þá hékk það nú uppi, og við létum fyrirberast í því um nóttina. Ég skaut læðuna um kvöldið, og þá var gott veður, en um klukkan tvö um nóttina heyrðum við í refnum, og ég tók byssuna, og skaut hann út undan tjaldskörinni, hálfur upp úr hvílupokanum. Síðan hljóp ég á sokkaleistunum og sótti hann, og við hreyfðum okkur ekki úr tjaldinu það sem eftir var nætur, það var alveg ófært veður. Það var ofsaveður af landsuðri og slagviðri að sama skapi. Svo batnaði nú veðrið daginn eftir, og þá tókum við okkur upp og héldum heim."

„Hefurðu orðið var við huldufólk?"

„Nei, ekki get ég sagt að ég hafi orðið var við það?"

„En drauga eða eitthvað þess háttar?"

„Nei, ekki þannig að neitt sé á því að byggja."

„En eitthvað hefurðu þó orðið var við?"

„Ja, það getur varla heitið. Það var eitt sinn, að ég var á leið úr Keflavík seinni hluta dags, nálægt sumarmálum. Ég hafði farið þangað til þess að sækja síld. Það var glaða sólskin og blíðuveður. Þegar ég kom upp úr hrauninu norðan við Svartsengi, sá ég allt í einu hvar kona með snjóhvítan böggul gekk spölkorn á undan mér. Ég man, að ég fór að dást að bögglinum, hann var svo skínandi hvítur, en mér þótti þó undarlegt að ég skyldi ekki hafa séð til hennar upp hraunið. Ég var með hest, svo að ég ákvað að reyna að ná henni og athuga hvaðan hún væri. En það var þarna gildrag, sem gatan lá yfir, og þar hvarf hún ofan í. En hún kom ekki upp aftur og ég sá hana ekki eftir það."

„Þetta hefur verið huldukona."

„Ja, ég skal ekkert um það segja, en þetta er nú það eina, sem ég hef séð af þessu tagi."

„Þú hlýtur að hafa kynnst mörgum sérstæðum mönnum á lífsleiðinni, Magnús?"

„Og já. Þar mætti nú til dæmis nefna Einar póst og Simon Dalaskáld og marga fleiri."

„Hvernig bar fundum ykkar Símonar Dalaskálds saman?"

„Það atvikaðist þannig, að ég var fenginn til þess að fylgja honum austur í Krýsuvík. Hann var þá á ferð hér og hafði gist hjá Einari kaupmanni í Garðhúsum. Ég var um tvítugt þegar þetta gerðist. Austur í Krýsuvík var talin fjögurra stunda lestargangur úr Grindavík og á leiðinni áðum við hjá Drykkjarsteini. Þá kastaði skáldið fram þessari vísu, og ég held að hún hafi ekki birst áður

Drykkjarsteinn við þorstans þraut,
þráfalt gleður rekka.
Hefur mörgum geira-gaut,
gefið vatn að drekka.

Þessi voru nú kynni mín af Símoni Dalaskáldi."

Það þarf kjark og elju til að bjóða óblíðum náttúruöflum birginn. — Magnús á Hrauni hefur lifað tímana tvenna. Hann er maður ræðinn og fróður, röddin eilítið hrjúf á köflum, en þrautseigjan enn sem fyrr. Hann er einn þeirra manna, „sem setja svip á bæinn".

VOOT BEITA

MAR WEAR

# ALLT TIL ÚTGERÐAR OG VINNSLU

Við hjá Voot Beitu og
Mar Wear óskum sjómönnum
og fjölskyldum þeirra innileg
til hamingju með daginn

www.beita.is
www.marwear.is
Skarfagarðar 4
104, Reykjavík
s. 581-2222

# Vélsmiðja Grindavíkur

## Verslun - Bílaverkstæði - Vélsmiðja

**Málning-penslar-rúllur-sparsl-verkfæri-hamrar-naglar-sagir**
**boltar-skrúfur-fittings-gas-bónvörur-sápur-olíur**
**Helly Hansen fatnaður-öryggisskór**

**Opið alla virka daga frá kl 8-18 og laugardaga frá kl 10-14**

VG
VÉLSMIÐJA
GRINDAVÍKUR

Seljabót 3, 240 Grindavík
Sími 426 8540
www.vgsmidja.is

# Kort og sjávardýr á íslenskum frímerkjum

**Íslensk frímerki hafa í gegnum tíðina haft gríðarmikið landkynningargildi og Ísland hefur á sér orð fyrir framúrskarandi frímerki, bæði hvað varðar myndval, hönnun og prentun. Hvernig sem litið er á frímerkið er það lítið listaverk sem krefst mikillar tæknilegrar og listrænnar þekkingar, allt frá hönnun til framleiðslu. Frímerkin hafa alltaf endurspeglað tíðarandann í íslensku þjóðfélagi og er þróunin augljós í myndefni þeirra allt frá því að Ísland tók að breytast úr bændasamfélagi í nútíma tæknivætt samfélag. Á árum síðari heimsstyrjaldarinnar varð gjörbylting á flestum sviðum íslensks þjóðlífs. Íslenskri þjóð græddist geysimikið fé á fiskveiðum á styrjaldarárunum, sem mönnum kom saman um að nýta sem best, þegar ósköpunum linnti á meginlandi Evrópu. Ný veiðiskip voru smíðuð, og þar bar hæst nýsköpunartogarana svonefndu. Eins varð mikil breyting í íslenskum landbúnaði með tilkomu margs konar tækja til þess að létta undir með bændastétt landsins. Alla þessa þróun má lesa í íslenskri frímerkjasögu sem fylgt hefur ströngum hefðum sem eru nátengdar menningu, atvinnu og þjóðlífi landsmanna.**

## Íslenskir árabátar

Sem dæmi um myndval og framsetningu á frímerkjum og hinu fjölbreytta og myndskreytta fylgiefni sem gefið er út með þeim má nefna að umfjöllun er að finna um íslenska árabáta í umfjöllun póststjórnarinnar sem fylgir skemmtilegri frímerkjaútgáfu frá 1997. Þar kemur m.a. fram að vetrarvertíðarskip Vestmannaeyinga á 19. öld hafi verið áttæringar. Gömlu Vestmannaeyjaskipin voru viðamikil og mjög þung í setningi. Þau þóttu stöðug, viðtakamikil og voru talin afburðagóð sjóskip. Öll vertíðarskip Eyjamanna frá árabátaöldinni eru fyrir löngu úr sögunni en þekktast þeirra var Gideon, smíðaður 1836, en honum var haldið til fiskjar í 73 vertíðir. Áttæringurinn sem sýndur er á frímerkinu er með loggortusegl, en þau þekktust ekki hérlendis fyrr en nokkru eftir miðja öld og var fyrirmyndin sótt til frönsku fiskiskipanna sem voru hér við land.

Höfuðeinkenni skipa með breiðfirsku lagi voru bogin stefni með miklum undirlotum sem hentuðu vel við lendingar í misjöfnum fjörum. Þau voru létt og ávöl í öllum formum til að mæta kröppum sjó. Umfram allt einkennir mikill form-

stöðugleiki breiðfirska bátalagið. Skipin hafa mikið viðnám jafnt undir farmi sem seglum. Þetta var talið til höfuðkosta víkingaaldarskipa og skeyting kjalar og stefnis er með sama hætti og á víkingatímanum. 100,00 kr. frímerkið sýnir flutningaskipið Egil, sem er gott dæmi um breiðfirskan teinæring. Skipasmiðurinn frækni Ólafur Bergsveinsson smíðaði Egil fyrir Hvallátrabúið 1904.

Sexæringurinn sem sýndur er á frímerkinu var smíðaður í Engey árið 1912. Bátalag kennt við Engey var ráðandi við Faxaflóa á seinni helmingi 19. aldar. Talið er að Engeyingar hafi fyrst breytt bátalaginu 1863. Tveir ötulustu skipasmiðirnir voru feðgarnir Brynjólfur Bjarnason og Bjarni Brynjólfsson. Þeir smíðuðu um 380 báta. Í samanburði við breiðfirsku skipin var Engeyjarbáturinn viðtakalítill á skutina, ágjöfull, ekki burðarmikill og gjarn á að ganga í ölduna. Allir bátar með þessu lagi voru fremur stokkreistir en skábyrtir, höfðu góðan botn, stöðugir, léttir og liprir undir árum. Til þess að þessir kostir nýttust vel þurfti seglbúnaður að vera við hæfi.

## Alþjóðlegt ár hafsins og íslenskir nytjafiskar

Á níunda og tíunda áratugnum voru gefin út fjölmörg frímerki þar sem myndefnið var nytjafiskar, aðallega á sjó en einnig í vötnum. Mörg þeirra áttu það sameiginlegt að þau eru prentuð í svonefndu ståldjúpþrykki en þessi prentunaraðferð er ein hin dýrasta og vandaðasta sem til er og minnir áferðin á peningaseðla.

Í frásögnum af þessum fisktegundum með útgáfunni 1998 segir m.a. að hrognkelsi séu rauðmagi (hængur) og grásleppa (hrygna). Þetta eru farfiskar sem halda sig úti á reginhafi hluta árs en leita hinn hlutann inn að ströndinni og hrygna á grýttum þarabotni. Þau eru töluvert veidd, hrognin söltuð og lituð og seld sem kavíar. Þorskurinn hefur um langan aldur verið ein aðal undirstaða íslensks sjávarútvegs. Þorskurinn

er botnfiskur og algengastur á 50-200 metra dýpi. Hér við land hrygnir hann seinni hluta vetrar. Vöxtur hans er mishraður kringum landið og veldur þar mestu hitastig sjávar. Miklar sveiflur eru í þorskveiðinni og eru helstu orsakirnar sveiflur í stofnstærð og sókn.

Skata er einna stærst af skötutegundum í N-Atlantshafi. Hún getur orðið allt að 2,5 metrar á lengd. Skatan er botnfiskur sem heldur sig mest á leir- eða sandbotni. Hér við land hrygnir hún á vorin og tekur klakið 2-5 mánuði. Íslendingar hafa lengi veitt skötu, kasað, saltað og hert til innanlandsneyslu. Steinbíturinn verður kynþroska 6-7 ára gamall. Hann er botnfiskur og lifir á 20-200 metra dýpi. Hér við land hrygnir hann um hávetur. Hann lifir á ýmsum botndýrum, kröbbum, sniglum og skeldýrum. Hann hefur verið veiddur á línu og í botnvörpu allt í kringum Ísland, en þó langmest við Vestfirði.

Karfi er einn fárra fiska sem „fæðir" lifandi afkvæmi, seiði. Karfinn er botnfiskur og lifir aðallega á síld og loðnu. Hann veiðist töluvert hér við land, svo og á djúpmiðum.

## Skarkoli og síld

Skarkoli er stærstur allra kolategunda hér við land og getur orðið allt að 80 cm langur en er oftast 30-50 cm. Hann er grunnsævisfiskur og heldur sig einkum á sandbotni, bæði skelja- og hraunsandi. Hér við land hrygnir skarkolinn í mars-apríl við Suðurland en ekki fyrr en í lok júní eða seinna við Norðurland. Fæða hans eru m.a. burstaormar, skeldýr, krabbadýr og jafnvel smáfiskur. Síldin er ein algengasta fisktegund í heimi. Fiskar af þessari ætt eru yfirleitt nokkuð þunnvaxnir miðsævisfiskar. Þeir ganga í torfum sem geta orðið mjög stórar og lifa á svifdýrum sem þeir sía úr sjónum með þéttri tálknagrind í kokinu. Síldin getur orðið um 40 cm löng og 20-25 ára gömul. Hún er miðsævisfiskur og er allt niður á 250 m dýpi og er algengust í N-Atlantshafi á mótum heitra og kaldra sjóheilda. Hún ferðast oft í geysistórum torfum sem í geta verið mörg þúsund tonn. Við Ísland hafa fundist þrír síldarstofnar og eru tveir þeirra íslenskrar ættar en sá þriðji er af norskum uppruna og hefur komið hingað í ætisleit. Aðalfæða síldarinnar eru ýmis smá krabbadýr. Þýðingarmest er rauðátan,

en einnig étur síldin talsvert af ljósátu.

Ýsa og loðna hafa einnig prýtt íslensk frímerki eins og nærri má geta. Í frímerkjatilkynningu segir að ýsa sé algeng við Ísland og í Norður-Atlantshafi. Hún er botnfiskur og lifir mest á 100-200 metra dýpi á leir- og sandbotni. Hún verður sjaldan lengri en 80 cm. Ýsan hrygnir yfirleitt á 50-150 metra dýpi við suður-, vestur- og norðvesturströnd landsins og fer hrygningin fram í apríl-júní. Hún nærist af margs konar botndýrum, einkum skrápdýrum og skeldýrum. Fullþroska loðna er 13-18 cm á lengd en getur þó orðið lengri. Hún er útbreidd um öll nyrstu höf jarðar og við Ísland er hún mjög tíð, bæði við strendur og á hafi úti. Fæðan er smá svifdýr af ýmsu tagi. Loðnan verður kynþroska 3 ára. Hrygningin hefst í marsbyrjun og þá leitar loðnan inn á grynningar í stórum torfum. Mikið af loðnunni deyr að lokinni hrygningu.

### Grálúða og ufsi

Grálúðan er flatfiskur af flyðruætt. Hún hrygnir seinni hluta vetrar á hafsvæðinu milli Íslands og Grænlands. Eftir hrygningu heldur hluti stofnsins norður og austur fyrir Ísland í ætisleit. Grálúðan lifir aðallega á smáfiski og krabbadýrum og finnst oft á 350-1.600 m dýpi í köldum sjó. Aðalveiðisvæði grálúðu eru hins vegar djúpt úti af Vestfjörðum. Grálúða er aðallega veidd með botnvörpu. Erfitt er að aldursgreina aflann en grálúða er yfirleitt 1-4 kg á þyngd. Grálúða við Austur-Grænland, Ísland og Færeyjar er talin vera sami stofninn.

Ufsi er tvær tegundir af sömu ættkvísl, annars vegar ufsi og hins vegar lýr. Ufsi er algengur allt í kringum Ísland en lýr fremur sjaldgæfur. Ufsinn veiðist aðallega undan suður- og vesturströnd Íslands. Hann er botnfiskur en algengt er að hann finnist allt frá yfirborði sjávar og niður á 200 m dýpi. Hann heldur sig við sjávarhita um 4-12°C. Ufsinn ferðast í torfum í ætisleit og er aðallega veiddur í botnvörpu og net.

## Verndun jökla og heimskautasvæða

Landgrunnið, jöklarnir og íslensk náttúra hafa fengið geysilega umfjöllun á frímerkjum. Sem dæmi má nefna frímerki, svonefnda smáörk, sem vakti mikla og verðskuldaða athygli víða um heim þegar hún kom út 2009. Örkin var tileinkuð gróðurhúsaáhrifunum og var meðal annars merkileg vegna tækninnar sem var notuð við hönnun hennar og prentun. Þar var fjallað á sjónrænan og dramatískan hátt um bráðnun jökla á norðurheimskautinu og afleiðingarnar sem það kann að hafa fyrir mannkynið. Einn af fremstu frímerkjahönnuðum Íslendinga, Örn Smári Gíslason, hannaði frímerkið og það var offsetprentað í þremur Pantone-litum, gulli, silfri og bláu. Ofan á var prentað með rauðum prentlit sem hverfur þegar hann dregur í sig hita, til dæmis þegar örkin er lögð á ofn eða hituð í lófa.

Myndefnið er kort af Íslandi, Grænlandi og norðurheimskautinu og þar má sjá hvernig þessi svæði eiga eftir að breytast á næstu 50-100 árum ef spár vísindamanna um hlýnun andrúmsloftsins ganga eftir. Hér var um var að ræða sameiginlega útgáfu Íslands, Finnlands og Chile ásamt fjölda annarra landa þar sem þemað var verndun jökla og heimskautasvæða. Því er spáð að meðalhiti jarðarinnar hækki um 2°–5°C fram til aldamótanna 2100 en búist er við mun meiri hlýnun á heimskautasvæðunum, eða allt að 10°C. Jöklarnir eru afar þýðingarmiklir fyrir vatnakerfi Íslands, bæði jökulfljót, lindár og grunnvatn á stórum svæðum en því er spáð að jöklarnir muni hopa mikið á komandi áratugum.

## Meira af kortum

Frímerkja smáarkir sem gefnar voru út á níunda áratugnum voru unnar upp úr elstu kortum sem varðveitt er af Norðurlöndunum og Norðurhöfum. Elsta kortið var prentað í Feneyjum árið 1539 og aðeins tvö ólituð frumeintök eru varðveitt í heiminum í dag. Höfundur kortsins, Olavs Magnus, var kaþólskur kirkjuhöfðingi sænskrar ættar. Auk landsháttа lýsir kortið bæði þjóðháttum og dýralífi, einkum í hafinu og kortið er í raun stórmerk heimild um það hvernig menn töldu heiminn líta út á þessum tíma.

Á Íslandi gerir Olavs jöklum og eldfjöllum skil, og sýnir einnig fjórar uppsprettur. Er ein heit, önnur köld, sú þriðja geymir öl og sú fjórða er baneitruð. Smáarkirnar sem gefnar voru út eftir þessu merka korti eru löngu orðnar eftirsóttir safngripur meðal frímerkjasafnara.

Með útgáfu frímerkja sem tengjast sjávarútvegi, landslagi og dýralífi hefur meðal annars verið minnt á að landsvæðið sem Íslendingar eiga afkomu sína undir, er stærra en það, sem úr sæ rís. Var brýn þörf á að benda umheiminum á þessa staðreynd og eins það, að Íslendingar fá lífsbjörg sína fyrst og fremst úr sjónum umhverfis landið, þar sem fiskveiðimörkin höfðu verið færð út að 50 sjómílum hinn 1. september 1972.

## Landgrunnið höfuðauðlinda Íslendinga

Landgrunnið er höfðuðauðlind landsmanna, ekki vegna þess, að þar sé olíu að finna, gas eða önnur efni úr iðrum jarðar, heldur vegna þess, að á landgrunninu eru uppeldisstöðvar fyrir fiskinn. Án þess væri loku fyrir það skotið, að á Íslandi þróaðist nútíma þjóðfélag. Það var því eðlilegt, að Íslendingar hefðu á sínum tíma forgöngu meðal þeirra þjóða sem litu svo á, að hafsbotninn umhverfis land þeirra væri hluti eðlilegs yfirráðasvæðis þess og réttur strandríkis til hagnýtingar hans sé óskoraður. Eftir útfærslu landhelginnar 1972 óx þessari skoðun mjög fylgi meðal þjóða veraldarinnar og mörg strandríki bjuggu sig undir að vinna ýmis jarðefni úr hafsbotninum út frá ströndum sínum, svo sem olíu og gas. Þetta sama ár gaf Póst- og símamálastofnunin út frímerki með landfræðilegum uppdrætti af Íslandi ásamt landgrunninu.

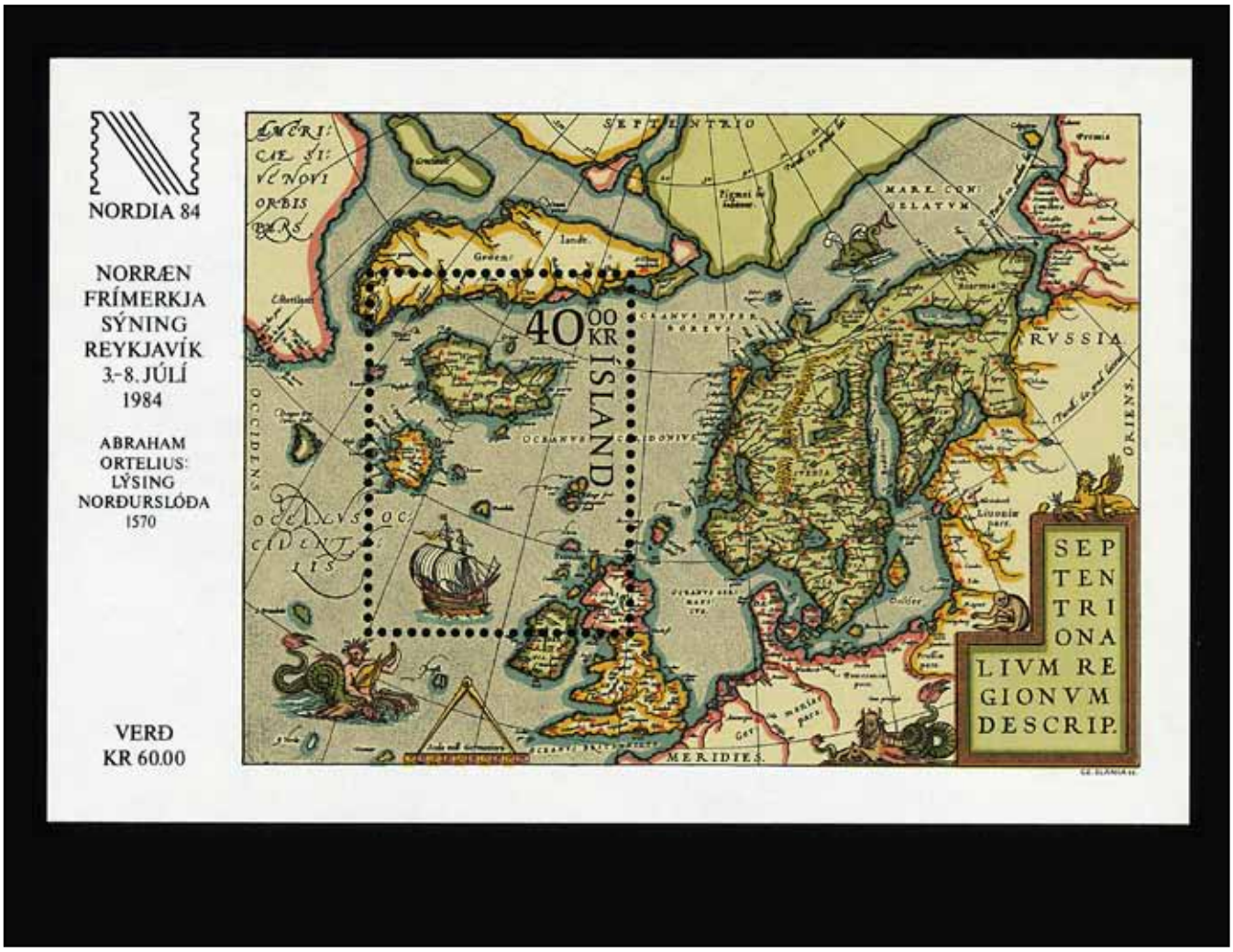
Nokkur þessara korta eru stórmerkileg heimild og má þar nefna Norðurlandakort Abrahams Orteliusar frá 1570. Eitt frímerki er í örkinni með hluta úr kortinu, þar sem Ísland sést eins og menn ímynduðu sér lögun þess á þeim tíma. Ísland kemur fyrir á miðaldakortum, en margt er þar óljóst. Heimsfrægur listamaður og myndgrafari Czeslaw Slania gróf hana í stálstungu og var örkin prentuð í stáldjúpþrykki og rastadjúpþrykki sem eru dýrustu og vöndustu prentaðferðir sem til eru.

Árið 1989 var gefin út smáörk sem sýnir hluta af landabréfi af Norðurlöndum eftir sænskan kirkjuhöfðingja, Olavs Magnus (1490-1557). Var það gefið út í Feneyjum árið 1539 með löngum titli „Sjókort og lýsing Norðurvega og þeirra undra, sem þar finnast, gert af ýtrustu kostgæfni.“ Þó að höfundurinn nefni kort sitt sjókort er það þó fyrst og fremst landakort. Það spannar svæðið frá Bretlandseyjum og suðurströnd Eystrasalts norður að heimskauti og frá Grænlandi í vestri austur á sléttur Rússlands. Kortið er skreytt fjölda prýðilegra mynda. Hafið er krökkt af hvölum og ófreskjum, sem oft runnu í eitt í augum þátímamanna.

## Landafundirnir

Eitt glæsilegasta og frægasta frímerki Íslendinga fyrr og síðar var gefið út 1992. Fimm aldir voru á því ári liðnar frá því, er Kristófer Kólumbus sté á land í Vesturheimi og voru frímerkin þess vegna helguð þeim atburði.

Á kortinu er sýnd leið Leifs heppna til Vínlands árið 1000 og svo hins vegar leið Kólumbusar árið 1492. Þá gerðist það í fyrsta skipti, að póststjórnir Íslands og Færeyja sameinuðust um sama myndefni frímerkjanna og arkarinnar. Á öðru frímerkinu sést skip Kólumbusar á siglingu undir fullum seglum. Landafundir Kólumbusar mörkuðu þáttaskil í mannkynssögunni og skópu nýja heimsmynd. Með landnámi sínu í Ameríku opnaðist Evrópumönnum nýr heimur í bókstaflegum skilningi. Á hinu frímerkinu sést




skip Leifs Eiríkssonar hins heppna undir fullum seglum á leið til Vínlands.

### Flóki og hrafnarnir

Annað frægt íslenskt frímerki sótti myndefnið í frásögn Landnámu um Flóka Vilgerðarson sem fann Ísland og hrafnana þrjá sem hann hafði með sér. Textinn á smáörkinni er úr Landnámu og hljóðar svo: „Flóki hafði hrafna þrjá með sér í haf, og er hann lét lausan hinn fyrsta, fló sá aftur um stafn; annar fló í loft upp og aftur til skips; hinn þriðji fló fram um stafn í þá átt, sem þeir fundu landið."

Sagan segir að allur íslenski hrafnastofninn sé kominn frá hröfnunum sem náðu til landsins. Hrafna-Flóki hafði vetursetu við Breiðafjörð. Þegar voraði gekk hann á fjall og sá þá fjörð fullan af hafís og gaf landinu nafnið Ísland. Hann taldi það óbyggilegt og fór aftur til Noregs. Einhverjir sem voru í för með honum sögðu þó að hér væru landkostir miklir og smjör drypi af hverju strái. Við Brjánslæk á Barðaströnd eru friðlýstar rústir þar sem munnmælin segja að Hrafna-Flóki hafi haft vetursetu í kringum 865.

### Snævi þakið Ísland úr lofti

Í tilefni af Ári jarðarinnar 2008 var gefin út falleg og sérstæð frímerkjaörk þar sem

myndefnið er Ísland snævi þakið. Tilgangurinn með Ári jarðar var að afla fjár frá ríkisstjórnum og iðnfyrirtækjum til rannsókna og útrásarverkefna. Þetta var stærsta verkefni sem alþjóðasamfélagið hefur nokkru sinni tekist á hendur til að efla og auka skilning á jarðvísindum. Myndin af Íslandi á smáörkinni er tekin frá gervihnettinum Terra (EOS AM-1) sem er í eigu NASA í Bandaríkjunum. Móttökustöð fyrir gervihnattamyndir við háskólann í Dundee í Bretlandi tók við myndinni. Hún var tekin úr 705 km hæð þann 28. febrúar 2002, kl. 12:29 GMT. Á þeim tíma var gervihnötturinn næstur Íslandi. Terra gengur yfir norður og suðurheimskautið og fer 14 hringi á dag í kringum jörðina.

## Dýralíf í sjó og vötnum

Dýralífi í sjó og vötnum landsins voru jafnan gerði góð og mikil skil á frímerkjum. Þar komu fyrst við sögu lax og æðarfugl og mikilvægar fisktegundir við strendur Íslands, þorskur og síld. Jafnan voru skemmtilegar upplýsingar gefnar út með myndefnunun, meðal annars lax stökkvandi upp foss. Ættkvísl laxa á heima í tempruðum og köldum hlutum norðurhvels jarðar. Allar tegundir hennar hrygna einungis í ósöltu vatni, en margar þeirra lifa langdvölum í sjó. Hér á landi eru aðeins þrjár tegundir: lax, urriði og bleikja. Tvær hinar síðarnefndu kallast silungur hjá okkur. Laxinn er mjög algengur á Íslandi og verður vart í öllum landsfjórðungum. Ekki er hann samt í öllum ám. Til skamms tíma varð hans ekki vart frá Austfjörðum og vestur að Þjórsá. Hins vegar virðist honum hafa fjölgað mjög í ám eftir að laxeldi hófst hér á landi.

Laxinn er vatnafiskur en um göngur hans í sjónum er lítið vitað. Fer hann oft langar leiðir frá átthögum sínum. Svo heldur hann aftur til heimahaganna, feitur og sællegur, og heldur upp ána til riðanna. Þá nefnist hann uppgöngulax. Hann getur farið langar leiðir móti bullandi straumi. Verði foss á vegi hans, sem er ekki yfir þrír metrar á hæð, tekur hann hann í einu stökki, ef hann er nógu vatnsmikill og vel djúpt undir honum.

## Æðarfuglinn

Æðarfuglinn er tilkomumikill fugl, blikinn glæsilegur í vetrar- og vorbúningnum og kollan merkilega samlit umhverfinu, þegar hún er á landi. Hann er nytjafugl, sem gefur bæði af sér meiri dún en aðrar endur og stór og ljúffeng egg. Er dúntekja veruleg tekjulind víða um land. Æðarfuglinn er eina andartegundin hér á landi, sem nær eingöngu dvelst við sjó alla ævi sína. Æðarfuglinn er einna stærstur allra íslenskra anda, mun stærri en stokkönd. Hann er hánorrænn fugl. Hér á landi er hann algengur varpfugl um land allt og lifir mest á ýmsum smáum skeldýrum, botnlægum hrognum o.fl. Hann er mjög félagslyndur og eins um varptímann í maí, og oft skipta hreiðrin í einu varpi hundruðum og jafnvel þúsundum. Eru eggin venjulegast fimm eða sex.

Húsendur eru háðar bitmýi sem fæðu og verpa aðeins í Þingeyjarsýslum, einkum við Mývatn og Laxá. Stofninn er lítill, 1700-1800 fuglar, og halda flestir til á sama svæði allt árið en fáeinir eru á Suðurlandi á veturna, mest á Soginu. Húsendur eru friðaðar. Landeigendur mega þó tína egg en verða að skilja eftir minnst 4 egg í hreiðri.

## Sjófuglar

Dílaskarfur er með stærstu fuglum landsins og dregur nafn sitt af hvítum lærblettum. Þeir eru allalgengir og urpu fyrrum umhverfis allt land. Vörpin eru nú bundin við Breiðafjörð og Faxaflóa en fuglarnir verpa á afskekktum útskerjum. Stofninn er áætlaður um 2200 varppör og hefur dregist saman síðustu áratugi. Skarfar hafa verið nýttir til matar frá

ómunatíð. Lundinn er algengur varpfugl við strendur landsins og verpir í holum í gljúpum jarðvegi eða í urðum og klettum. Áður fyrr og raunar enn er lundinn veiddur mikið til matar. Lundinn er fugl af svartfuglaætt þeirra algengastur við strendur Íslands.

Latneska heitið Fratercula merkir „smábróðir“ og vísar til litarins á fjaðraham fuglsins sem minnir á klæðnað munka, en fuglinn er líka oft kallaður „prófastur“ eða „prestur“ á íslensku sökum útlits og hátta. Lundaungann köllum við kofu en í Vestmannaeyjum gengur hann undir heitinu pysja. Lundinn er staðfugl en heldur sig úti á rúmsjó yfir veturinn.

Stuttnefja er strandfugl af svartfuglaætt og nokkuð lík langvíu. Merkilegt er að stuttnefjan gerir sér ekki hreiður heldur verpir á bera klettasyllu en hana má helst finna í stórum hópum í Látrabjargi, Hælavík og Hornabjargi. Lítið er vitað um ferðir hennar á veturna en flestar stuttnefjur eru hér frá byrjun apríl og fram til byrjun ágúst. Egg þeirra hafa verið tekin um aldir, enda þykja mörgum þau herramannsmatur. Fæða stuttnefja er að miklu leyti svipuð og fæða langvía, en þær éta þó minna af fiski og meira af hryggleysingjum en langvíur.

Fullorðinn hvítmáfur er stór fugl og að mestu hvítur en ljósgrár á baki og ofan á vængjum, en vængbroddar eru hvítir. Hann hefur bleika eða ljósbrúna fætur og gulan gogg með rauðan blett á neðri skolti. Hvítmáfurinn heldur sig mest í klettum, bröttum og í grasgrónum hlíðum niðri við sjóinn. Aðalheimkynni fuglsins eru á Vestfjörðum og við Breiðafjörð, eitthvað hefur þó sést til hans við Faxaflóa og við Vestmannaeyjar. Einkvæni ríkir í hjúskap þessarar mávategundar og talið er að makatryggð sé mikil. Hvítmáfur á þrjú egg og situr á þeim í tæpan mánuð. Unginn dvelur í hreiðrinu um einn og hálfan mánuð.

## Lífríki Þingvallavatns

Fimm frímerki voru tileinkuð lífríki

Þingvallavatns. Í tilkynningu Íslandspósts með þessari útgáfu segir, að Þingvallavatn sé einstakt í heiminum að því leyti að þar er að finna fjögur afmörkuð afbrigði bleikju þ.e.a s. murtu, sílableikju, kuðungableikju og dvergbleikju. Er það einsdæmi að svo mörg bleikjuafbrigði séu í sama vatninu. Auk þess fer miklum sögum af urriðanum í Þingvallavatni, en þessum stofni hefur að mestu verið útrýmt.

Tvö afbrigði af bleikju, kuðungableikja og dvergbleikja, eru algeng við steinabotninn sem er uppeldissvæði ungra bleikjuseiða. Bæði afbrigðin éta fyrst og fremst vatnabobba en auk þess lirfur og púpur vatnaskordýra. Þessar bleikjur eru kubbslegar, oft dökkar á búkinn, hafa snubbótt trýni og neðri kjálkinn er mun styttri en sá efri. Dýpri hluti strandbotnsins er eitt helsta búsvæði hornsílanna og sílableikjanna. Sílableikjan étur hornsíli og stundum smáar bleikjur. Hún líkist bleikju eins og við flest þekkjum hana, er rennileg með frammjótt trýni. Efri og neðri kjálki eru svipaðir að lengd. Murtan er bleikjuafbrigði sem heldur sig að miklu leyti í vatnsbolnum. Murtan sem er 15-22 sm löng hefur lengi verið mikilvæg fyrir bændur við vatnið og hefur aflinn farið yfir 70 tonn á hausti. Hins vegar er kuðungableikjan fyrir marga bændur og veiðimenn hin eiginlega Þingvallableikja.

## Sjávardýr – krabbar og kóngar

Árið 1982 voru gefin út skemmtileg og nýstárleg frímerki þar sem myndefnin eru beitukóngur og hörpudiskur, öll prentuð í vönduðu ståldjúpþrekki. Beitukóngurinn er lindýr, snigill, sem hefur um sig kuðung, mjög algengur við strendur Íslands á 0-110 m dýpi. Flestir, sem skoða lífríki fjörunnar sér til yndisauka, kannast við beitukónginn. Tegundin er mjög fjölskrúðug, og hafa fundist allmörg afbrigði af henni hér við land. Beitukóngur getur orðið nokkuð stór. Hann lifir á ránum, étur ýmis sjávardýr og auk þess tilfallandi hræ.

Hörpudiskurinn er lindýr, samloka, sem hefur um sig tvær skeljar. Hann er hánorræn tegund, sem er algeng í sjónum við vestan-, norðan-og austanvert Ísland á 2-350 m dýpi. Hins vegar er hann sjaldgæfur við suðurströndina, sennilega af því, að sjórinn er þar of hlýr fyrir hann. Hann hefur verið töluvert veiddur, einkum á Breiðafirði, en vöðvi í skelinni þykir hið mesta lostæti og er hann þess vegna verðmæt útflutningsvara.

Sjávardýrafrímerki frá 1985 voru framhald af þeim flokki frímerkja, sem hófst árið 1980. Að þessu sinni voru beitusmokkur og trjónukrabbi valdir sem myndefni. Beitusmokkur er í þeim flokki lindýra, sem kallast kolkrabbar eða smokkfiskar. Hafa fundist um 20 tegundir smokkfiska hér við land. Beitusmokkurinn á hér ekki heimkynni sín, heldur kemur í fæðuleit langt sunnan úr höfum, þar sem hann hrygnir. Kemur hann í stórum torfum að Suðvesturlandinu síðla sumars eða á haustin. Hann er grimmt rándýr, sem étur allt, sem að kjafti kemur og hann ræður við. Trjónukrabbi er af flokki krabbadýra, sem teljast til liðdýra. Hér við land eru tvær tegundir, litli trjónukrabbi og stóri trjónukrabbi. Er hinn síðarnefndi með algengustu kröbbum hér við land og heldur sig einkum á grynnra vatni en 50 m og allt upp í fjöru. Hann lifir mest á tilfallandi hræjum og smærri dýrum, sem honum tekst að fanga. Sæfífill telst hann til holdýra. Hér við land eru þekktar um 20 tegundir sæfífla. Hann er algengur kringum allt land og lifir mest á grunnsævi. Hann er rándýr, sem veiðir mikið um nætur, en þá breiðir hann út veiðiarmana og grípur með þeim smádýr og jafnvel seiði, sem hætta sér of nærri.

## Sjávarspendýr

Myndefnið á 35,00 kr. frímerkinu er háhyrningur. Hann hefur alheimsútbreiðslu og hægt er að finna hann á nánast öllum hafsvæðum. Hann er þó í mestu magni á grunnsævi í kaldtempruðum og köldum sjó. Háhyrningar lifa í tiltölulega stöðugum fjölskyldueiningum (5-30 dýr) en stundum renna slíkar einingar tímabundið saman í stórar hjarðir, einkum í tengslum við fæðunám. Háhyrningar fæðast um 2,1 til 2,4 metra langir. Karldýrin geta náð allt að 9,5 metra lengd en kvendýrin verða sjaldan lengri en 7 metrar. Nafn sitt dregur háhyrningurinn af mjög stóru horni (bakugga) kynþroska karldýra. Kvendýrin verða kynþroska um 14 til 15 ára aldur og bera að jafnaði 4 til 6 kálfa á þeim 25 árum sem þær eru æxlunarlega virkar. Eftir það geta þær lifað í allt að 20 ár og meðalaldur þeirra eru um 50 ár. Á árunum 1976-1988 voru fluttir út til sædýrasafna erlendis 48 lifandi háhyrningar sem veiddir voru hér við land. Af þeim er háhyrningurinn Keiko frægastur.

Hnísur lifa á grunnsævi í kaldtempruðum og köldum sjó á norðurhveli jarðar. Þær sækja upp á strandsvæði síðla vetrar en virðast færa sig á meira dýpi á haustin. Hnísur sjást oft stakar eða í litlum hópum sem telja 2-8 einstaklinga. Þær geta þó safnast saman í stærri hópa í tengslum við fæðunám eða far. Hnísan er minnsta hvalategundin við Ísland.

Í tilkynningu Íslandspósts er fjallað um þessa útgáfu í ítarlegu máli. Andarnefja finnst eingöngu í norðanverðu Norður-Atlantshafi. Hún tilheyrir ætt svínhvala og heldur sig mest á djúpsævi. Fullvaxnir tarfar ná mest um 10 m lengd en kýrnar eru talsvert minni. Andarnefj-

an er að mestu farhvalur og er gjarnan í hópum sem telja 4-10 dýr. Talið er að stofnstærð andarnefju í N-Atlantshafi sé um 40 þúsund dýr.

Leiftur er bundinn við norðanvert Norður-Atlantshafið. Hér við land er tegundin algengust sunnan og suðaustan við landið. Leiftur er félagslynd tegund og á úthafinu má oft sjá hópa sem skipta hundruðum dýra. Blettahnýðir getur orðið u.þ.b. 3 m löng og vegur 250-370 kg. Aðalfæða er smokkfiskur, síld, loðna, þorskur o.fl. Blettahnýðirinn er bæði við strendur og úti á hafi. Hann er félagslyndur, oft 6-8 saman og stundum í stórum vöðum. Heildarstofnstærð er óþekkt en áætlaður fjöldi við Ísland er 12.000-20.000 dýr.

## Stórhvelin

Langreyður er í öllum heimshöfum. Hér við land verða karldýrin u.þ.b. 18 m löng og kvendýrin 19,5 m. Fullorðnir tarfar vega 30-80 tonn og kýrnar 50-100 tonn. Lífslíkur þessarar tegundar eru u.þ.b. 100 ár. Langreyðurin étur býsn af ljósátu við Íslandsstrendur auk nokkurs magns af smokkfiski. Hún étur líka uppsjávarfiska, loðnu og síld, einkum á fartímanum. Giskað er á, að Austur-Grænlands- og Íslandsstofninn sé 8-10.000 dýr. Áætlaður fjöldi í öllum heimshöfunum er 120.000-150.000 dýr.

Búrhvalur er talinn útbreiddur um öll heimshöfin en hjarðir með einum eða fáum törfum, kvendýrum og ungdýrum, halda þó til í hlýrri sjó milli 40°N og 40°S breiddargráða. Hér við land finnast því eingöngu karldýr sem þá stundina eiga ekki samastað í æxlunarhjörðum suður í höfum. Hingað koma dýrin í fæðuleit og eru í mestu magni á sumrin þótt búrhvalir hafi einnig oft sést hér að vetri til. Búrhvalurinn er langstærstur tannhvalanna. Búrhvalurinn er, ásamt andarnefju, sú hvalategund sem dýpst kafar (yfir 2000 m) og er lengst í kafi (á aðra klst.). Talsverðar nytjar voru af búrhval hér við land þangað til hann var friðaður árið 1982.

Steypireyður finnst um öll heimshöf en stofnar eru víða mjög litlir. Steypireyðurin heldur sig að mestu í úthöfunum í hlýjum sjó á vetrum en leitar ætis í lífríkari og kaldari sjó yfir sumartímann. Steypireyðurin er stærsta dýr sem uppi hefur verið á jörðinni. Hún nær mest rúmlega 30 metra lengd og getur vegið allt að 180 tonnum, sem er yfir 30-föld þyngd stærsta landdýrsins, fílsins. Tegundin hefur verið alfriðuð hér við land frá og með árinu 1960 en hefur þó fjölgað um u.þ.b. 5% árlega á undaförnum áratugum.

Sandreyðurin er úthafshvalur, sem heldur sig í öllum heimshöfum, en fer sjaldan norður í Íshaf. Hér við land verður sandreyðurin 12,5-15 m löng. Karldýrin vega 20-25 tonn og kvendýrin 25-30 tonn. Sandreyðurin étur aðallega ljósátu hér við land en annars staðar er rauðáta mikilvægasti hluti fæðunnar. Lítið er vitað um fjölda og stofnskiptingu þessarar tegundar. Áætlaður fjöldi við Ísland er 10.500 dýr en alls í heiminum 50.000-70.000 dýr.

Grindhvalir halda sig í Norður-Atlantshafi og Suðurhöfum. Karldýrin eru u.þ.b. 6-8 m löng og vega 4-5 tonn. Kvendýrin eru 4-6 m og 2-3 tonn. Ennið er bratt og kúpt og litur svartur nema ljósa beltið á kviðnum. Lífslíkur eru líklega 30-60 ár. Þeir synda oft 20 saman í fæðuleit og miklu fleiri í öðrum tilgangi. Grindhvalir eru fjölkvænisdýr. Kvendýrin verða kynþroska 6 ára en karldýr 12 ára. Ekki er vitað um heildarfjölda grindhvala í heiminum en áætlað er að fjöldi þeirra við Ísland sé 100.000-200.000 dýr.

### Selurinn

Landselur er algengasta selategund hér við land og heldur sig einkum við óshólma og á sandeyrum, þar sem hann lifir m. a. á þorski og laxi. Selurinn er spendýr og kæpir á þurru landi. Landselurinn er ein útbreiddasta selategund heims og algengasta selategund við Ísland. Landselur er önnur tveggja selategunda sem kæpir við Ísland, hin er útselur. Stærð stofnsins er áætluð á bilinu 400 til 500 þúsund dýr samanlagt, þar af 70 til 90 þúsund í Norðaustur-Atlantshafsstofninum. Selir hafa verið veiddir við landið allt frá landnámi. Stærð stofnsins er ekki þekkt en hann dróst stórlega saman á síðustu áratugum 20. aldar. Við talningu 1980 voru talin 34.000 dýr við landið en einungis 10.000 árið 2003.

Vöðuselur er skjöldóttur selur sem lifir í Norður-Atlantshafi og Norður-Íshafi. Hann er talsvert algengur flækingur við Ísland. Íslenska nafnið er dregið af því, að áður fyrr gengu stórar vöður af þessum sel til Íslands. Vöðuselur er svipaður landsel að stærð, um 170 til 180 sm langur fullvaxinn og 120 til 140 kg að þyngd. Vöðuselurinn er félagslynt dýr og fer oftast um í hópum. Selurinn étur mest loðnu og síld. Stofnstærð vöðusela í heiminum er talin vera á tíundu milljón.

Hringanóri er selur sem er ívið minni en landselur. Þessi selategund lifir allt í kringum Norður-Íshaf og er þar langstærsti selastofninn. Hringanórinn er algengur flækingur við Ísland, sérlega á Norðurlandi. Oftast koma þeir einir eða fáir saman og í flestum tilfellum fullorðnir brimlar. Hringanórinn þekkist þó helst á að hann hefur hringlaga flekki á baki með ljósum hringjum í kring og hefur nafn af því.

Útselur er stór selur sem er útbreiddur báðum megin Norður-Atlantshafsins. Útselur er önnur tveggja selategunda sem kæpa við Ísland, hin tegundin er landselur. Útselir eru allt að helmingi stærri en landselir. Fullorðinn brimill getur náð yfir þriggja metra lengd og orðið 300 kg.

Blöðruselur, er íshafsselur í Norður-Atlantshafi og Norður-Íshafi álíka stór og útselur. Fullvaxnir brimlar geta orðið 3 metrar á lengd og 300 til 400 kg á þyngd, fullvaxnar urtur eru minni. Það sem einkennir selinn er að húðin á höfði brimlanna, frá nösum og upp á koll, er skinnpoki sem þeir geta blásið upp eins og blöðru. Uppblásin blaðran tvöfaldar höfuðstærðina. Blöðruselurinn er algengur við Ísland en hann er óvinsæll meðal sjómanna við Ísland og kvarta þeir meðal annars yfir því að þeir éti fisk úr netum og línu.

Rostungur er stórt hreifadýr sem lifir við sjó á Norðurslóðum. Brimlar í NorðurAtlantshafi eru um 3 metrar á lengd og vega 800 til 1000 kg en urturnar eru minni. Rostungar eru með einkennandi stórar skögultennur (langar vígtennur) úr efri skolti. Bæði kynin hafa þessar löngu tennur en brimlarnir hafa þó oftast lengri og þykkari. Mælst hafa tennur allt að 1 m að lengd. Rostungar lifa nú á fjórum afmörkuðum svæðum. Austurstofn. Einu náttúrulegu óvinir rostunga eru maðurinn, háhyrningar og hvítabirnir. Vitað er til að rostungar geti drepið hvítabirni. Rostungar geta orðið um 50 ára gamlir. Rostungar eru nú á tímum sjaldgæfir flækingar við Íslandsstrendur.

# Sæskrímsli í Grindavík

**Þekkt er sú sögn í Grindavík að börn mættu ekki koma nálægt Silfru því í gjánni væri skrímsli er gæti tekið þau til sín. Fæstir höfðu séð skrímsli þetta því langflestir þorðu ekki að nálgast staðinn fyrir sitt litla líf. Þó voru til vansvefta Grindvíkingar sem höfðu það augum litið að næturlagi. Einn, sem ekki vildi láta nafn síns getið, lýsti því svo: „Þetta er ægilegt skrímsli, dökkgrænt og ekki ólíkt krókudíl. Ég sá bara hausinn, en það var líka alveg nóg. Sennilega hef ég bara verið heppinn að sleppa lifandi frá óberminu. Við horfðumst á um stund og þá voru ekki nema u.þ.b. 5 metrar á millum.“**

Lengi var því trúað meðal elstu manna í Grindavík að sæskrímsli leiti upp í brunna og gjár ofan við Grindavík sér til hvíldar. Einu sinni sást skrímsli sóla sig á Jónsmessunótt á barmi Bjarnagjár, öðru brá fyrir í Hrafnagjá nokkrum árum seinna og nokkrir hafa talið sig sjá langmjótt trýni gæjast upp úr Gerðavallabrunnum af og til, einkum að kvöldlagi eða snemma morguns. Kvikindi sást flatmaga á grasbakkanum innst í Nautagjá, sem þá var hvað næst byggðinni. Grindavíkurprestur, sem heyrði þá frásögn, bað viðkomandi lengstra orða að minnast ekki á atvikin því þau „gætu komið róti á sóknarbörnin“. (ferlir.is)

*Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra hátíðarkveðjur á sjómannadegi*

SALTKAUP EHF

**Átt þú rétt á styrk ?**

- Sjómennt er fræðslusjóður sjómanna og útgerðarfélaga
- Sjómennt styrkir starfsmenntun sjómanna beint til fyrirtækja í útgerð.
- Sjóðurinn veitir styrki í fræðsluverkefni á vegum stéttarfélaganna.
- Sjóðurinn veitir styrki til einstaklinga og sjá stéttarfélögin um afgreiðslu þeirra í umboði Sjómenntar
- Kynntu þér rétt þinn á www.sjomennt.is

Sjómennt

Guðrúnartún 1 • 105 Reykjavík • Sími 599 1450 • sjomennt@sjomennt.is

Þekking í þína þágu

# Er þinn tími kominn fyrir frekara nám?

**Menntastoðir** er undirbúningur til áframhaldandi náms og miðar við háskólabrú Keilis og frumgreinadeildir við Bifröst og H.R. Einnig má nýta einingar úr Menntastoðum inn í nám í framhaldsskóla s.s. grunn að iðnnámi.

**Fjarnám og staðnám hefst í ágúst 2018 og tekið er við skráningum núna**

**Sindri Heiðarsson**
Til að byrja með var ég ekki viss um hvort að það gengi upp að vera í skóla á sjó. En svo hefur allt gengið vonum framar. Allir starfsmenn **MSS** koma svo mikið til móts við þarfir mínar að hálfa væri nóg. Ég er að róa í skiptakerfinu 3-1 og hef aldrei þurft að taka auka frí túr til að sinna náminu.

Frekari upplýsingar veitir Áslaug Bára, verkefnastjóri
í síma 412 5952 eða í gegnum netfangið aslaug@mss.is

MSS

# HEILDARLAUSN
## í siglingatækjum

SAILOR® COBHAM

### FREMSTIR Í FJARSKIPTUM

SAILOR® COBHAM SERVICE PARTNER

- Ný fjarskiptalína sem er einföld í notkun.
- Allar talstöðvar með upptöku og endurspilun á kölluðum skilaboðum.
- Sónar er umboðsaðili SAILOR á Íslandi.
- Fáðu tilboð í SAILOR hjá okkur í nýsmíðar eða þegar uppfæra þarf eldri búnað.
- **Verðið kemur á óvart!**

JRC **gæðatæki**
*– ekki sætta þig við annað!*

### JMR–5400 RADAR

- Nýr black Box radar, fáanlegur í X-band og S-band.
- Ný tækni gerir smæstu báta mjög sýnilega.
- Ný tækni tryggir einstaka virkni á styttri skölum.
- Ný tækni á clutterum bætir virkni í slæmum veðrum og sjó.
- Kortaoverlay mögulegt á radarmynd.
- Hægt að tengja við wide screen skjái.

www.godverk.is

FLIR®

**Sjáðu ...**
*á nóttu sem degi!*

### FLIR HITAMYNDAVÉLAR

- Ný gerð fjarstýrðra hitamyndavéla með eða án Low Light myndavélar.
- Há upplausnar hitamyndavél með 2x og 4x aðdrætti.
- Veltuleiðrétt, mikill munur í slæmu veðri.
- Innbyggt hitaelement, ís/snjór festist ekki á myndavél.
- **Kíktu í heimsókn, sjón er sögu ríkari!**

**Sjón er sögu ríkari**
*– verið velkomin að skoða skjáveggjakerfi í sýningarsal okkar!*

### SKJÁVEGGUR Í BRÚNA

- Ný gerð skjáveggjalausnar sem komin er góð reynsla af í íslenskum skipum.
- Margar útgáfur á framsetningu mynda frá tölvum, siglingatækjum, fiskileitartækjum, myndavélum, vélgæslukerfum, sjónvarpi og fleiru.
- Öllu stjórnað á einfaldan hátt með einni mús.


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


SÓNAR

*Einar Bjarnason um borð í Aski GK 65 að gera sig kláran í löndun.*

# Útgerðarsaga í einn dag…

## *Í Grindavík, mánudaginn 16. mars 1964*

**Í dag var nýr bátur sjósettur í Grindavík. Þetta var að sínu leyti mikill merkisatburður, því engin skipasmíðastöð er í Grindavík og svo vildi til að blaðamaður Alþýðublaðsins var viðstaddur athöfnina.**

Báturinn hlaut nafnið Þorbjörn hinn nýi og ber einkennisstafina GK 5555.

Athöfnin fór fram í austankælu rétt um hádegið. Hóp\ið var úfið og brimið gretti sig framan í sjómennina þarna utan á nesinu.

Það var ákaflega lágsjávað og allar aðstæður til sjósetningar erfiðar. Himinn var illspár, mikið skýjafar og skúraleiðingar. Samt hékk hann þurr.

Skipasmiðir í Grindavík eiga í hinum ótrúlegustu erfiðleikum og mér er til efs að skipasmiðir í alvöru skipasmíðastöðvum myndu láta bjóða sér annað eins.

Þar hafa menn dráttarbraut, efnið á einum stað, allskonar smiðjur og verkstæði til þess að létta undir við einstök störf, aðdýpi nóg og vélbúnað til sjósetningar.

Þorbjörn hinn nýi var dreginn niður fjöruna, á hlunnum reyndar eins og gert var allar götur fram yfir síðustu aldamót.

Efnið í bátinn urðu framkvæmdamennir að snapa sér héðan og þaðan úr plássinu, draga það að inn í húsagarð upp í miðju þorpi. Ein spýta hverfur kannski óvart hér og þar og þetta kemur svo jafnt niður að enginn verður í rauninni var við

*Einar Bjarnason 16. mars 1964.*

neitt, en þetta kostar skipasmiðina mikil hlaup og erfiði.

Svo þegar að sjálfri smíðinni kemur er í ekkert hús að venda með sérfræðiaðstoð og loks þegar menn hafa með ærnu erfiði og eftir mörg högg á fingurnar bangað saman bátslagaðri grind og neglt utan á hana segldúk, er ekki um annað að ræða en að aka farkostinum í hjólbörum niður í flæðarmál.

Útgerðin er svo sannarlega basl frá upphafi.

Þegar erfiðasti hjallinn við efnisútvegun, smíði og flutning er búinn, þarf endilega að vera lágsjávað er smiðirnir, sem eru reyndar skipstjórinn sjálfur, Einar Bjarnason og stýrimaðurinn Magnús Ingólfsson eru komnir með bátinn alla þessa leið.

13 ára sjómenn eru hins vegar ákaflega framagjarnir og eins og þeir höfðu klárað sig af öllum þeim ljónum sem urðu á vegi þeirra við stofnun útgerðarinnar, létu þeir þetta ekki heldur aftra sér. Þegar að menn eru að stofna til stórútgerðar í sínu eigin plássi og ætla sér að verða í atvinnu stoð og styrkur hreppsfélagsins, er ekkert verið að bíða eftir því að falli að.

Einn háseti er þegar ráðinn á bátinn og heitir Guðmundur Karl Tómasson, 12 ára gamall. Hann er þeim félögum til aðstoðar í fjörunni og Ágúst Karl Guðmundsson sem er ekki nema 10 ára og yngstur þeirra félaga og gerir sem hann getur.

Við tökum líka eftir ungum 11 ára manni sem hamar sig undan golunni og sýnist vera kalt. Hann snertir lítt á verki með þeim félögum, enda kemur í ljós að hér er kominn útgerðarforstjóri og reddari í landi og náttúrulega er það fyrir neðan hans virðingu að standa í skítverkum og fá sigg í lófana.

Það tekur langan tíma að mjaka svona

skipi niður alla fjöruna sem er þangi vaxin og víða skreypt við átökin. Þó er hér vísindalega unnið því mennirnir voru með lausa hlunn sem þeir renndu bátnum á og þegar að hlunnur kom undan var hann tekinn og settur fram fyrir og þannig koll af kolli.

Þetta eru eins og allir vita vísindaleg aldamótavinnubrögð þar sem engin dráttarbraut er, verða menn að nota sér reynslu kynslóðanna í sjósetningu nýsmíðaðra báta.

Loks er báturinn kominn á flot að framan og svo er hann á floti aftur undir miðju og bráðlátur skipasmiður stekkur um borð og uppá hvalbakinn á skipinu. Það sígur strax niður og stendur í botni, nú sýnir skipstjórinn hvað í honum býr og eys sér yfir háseta sinn með ósviknu formannsorðbragði sem slíkur myndugleiki fylgdi að hinn lét af tilraunum til að stökkva af skipinu áður en það var eiginlega komið á flot.

Og svo fór það á flot og nýr bátur rennir úr höfn með fullri áhöfn og fullu skriði.

Kannski hefur það verið vegna þess að tveir 13 ára settust stjórnborðsmegin, en tveir 11 ára menn bakborðsmegin að báturinn hallaðist ískyggilega í stjór, annars voru fimm á, því venjan var að bjóða reddaranum með í reynsluferðina. Ágúst Karl Guðmundsson kraup frammi á hvalbak og gætti stefnunnar.

Árar eru í keipum og það er róið að nýja grandanum þar sem uppfyllingin á að koma. Reynsluferðinni er lokið og báturinn reyndist þéttur að mestu, ganghraði er óviss enda á móti vindi og falli að sækja og barningur er eins og allir vita ómark, þegar dæma á um sjóhæfni og ganghraða báta við eðlilegar aðstæður.

Ég reyni að ná tali af skipstjóranum en hann er upptekinn við ýmislegt smávægilegt eins og að huga að veiðarfærum og fangalínu og öðru því sem fylgir nýstofnaðri útgerð. Hann er ekki í skapi til þess að tala við blaðamann og sendi fulltrúa sinn Guðmund Karl Tómasson til viðtalsins.

Guðmundur er sem fyrr segir 12 ára sonur Tómasar Guðmundssonar rafvirkja og frú Ingeborgar Guðmundsson, þeirrar sem kom fram í þættinum hjá Svavari Gests og sagði að „litla gula hænan" væri græn og slapp með það.

Að sögn Guðmundar ætla þeir félagar að stunda rauðmagaveiðar í Hópinu. Nú eru þeir í þann veginn að steina niður, eru búnir að verða sér úti um netstúf, nokkrar kúlur og steina ásamt bauju sem stöngina vantar á. Þeir ætla að leggja strax í dag og vitja svo um á miðvikudaginn. Þetta sýnir útsjónarsemi útgerðarforstjórans því vissulega er því neti hættara við sliti sem alltaf er verið að leggja og draga og í annan stað hlýtur að koma meiri fiskur í net sem látið er liggja í tvo sólarhringa.

Guðmundur segir okkur að Einar hafi eiginlega ekki verið með bát áður, en segist samt bera fullt traust til hans bæði sem sjómanns og aflamanns. Það er líka hann sem segir okkur baráttusöguna þeirra félaga við að koma útgerðinni í gang. Báturinn heitir Þorbjörn af því að það verður alltaf einhver bátur í Grindavík að heita eftir fjallinu fræga. Nú stendur nefnilega þannig á að búið er að selja gamla Þorbjörn og nýr er í smíðum erlendis og hafa þeir félagar tekið að sér að brúa bilið. Einkennisstafirnir GK 5555 voru valdir vegna þess að þeir eru örugglega þeir hæstu á landinu.

Formaðurinn kallar á Guðmund því nú á að reyna bátinn aftur, fljótlega eru þeir horfnir fyrir grandann og ballansinn hefur sennilega verið reiknaður út í þetta

*Guðmundur Karl Tómasson 16. mars 1964.*

skiptið eftir aldri skipsmanna, nú hallast báturinn tiltölulega lítið.

Allir sem komið hafa nálægt útgerð hér á landi vita að það er erfiðast að byrja og ný veiðarfæri eru ekki alltaf einhlít til aflasældar. Frægustu dæmin eru um hringnæturnar sem eru oft svo vitlausar að engin padda lætur veiða sig í þær, svo eru þær líka gott skálkaskjól fyrir skipstjóra sem ekkert fiska á síld. Til eru sögur um skipstjóra sem eru að láta mæla nótina allt sumarið og fara út með hana rétta en þegar að búið er að kasta og „búmma" er nótin vitlaus. Stefán Jónsson myndi segja að þessir menn séu ekki í „stuði".

Einar Bjarnason skipstjóri á Þorbirni GK 5555 ætlar ekki að brenna sig á þessu soði, því þegar að komið er niður á bryggju skömmu síðar hafa þeir félagar lagt skipi sínu við endann og allt úthaldið liggur á bryggjunni. Einar skoðar allt gaumgæfilega og uppgötvar að hér vantar steina og þarna vantar kúlur og hann sendir „reddarann" sinn uppí bæ og Guðmund honum til aðstoðar við burðinn.

Hann spekúlerar mikið í draslinu og hann er kominn með formannskiprur um augun og fiskiglampa. Hann er fálátur við blaðamenn eins og allir sannir aflamenn eiga að vera, svarar stuttaralega og stundum útí hött og snýr sér undan á meðan, skyrpir í sjóinn og er orðin afundinn yfir því hversu lengi reddarinn er að redda hlutunum. Það er rétt með herkjum að það tekst að smella af honum sómasamlegri mynd.

Næst þegar að við hittum kempurnar er fallið að og þeir hafa lagt netið, baujan þeirra lónar úti á Hópinu svo öllum megi vera ljóst að þarna eigi aflamenn veiðarfæri sín í sjó og að þau séu friðhelg.

Þeir eru nú langt komnir með að setja bátinn, að vísu eru formaðurinn og stýrimaðurinn báðir farnir heim en samt er mannsöfnuður við setninguna. Allir vilja hjálpa til við að setja bátinn í fyrsta sinn og hann er settur á vísindalegan hátt líkt og þegar að hann var sjósettur.

Hann er þyngri núna, svona blautur og svo er í honum slatti af austri og allt í einu stendur fossinn aftur úr skutnum og einhver rekur upp aðvörunaróp! Botninn hefur skrapast við hvassan stein og seglið rifnar. Nú eru góð ráð dýr og mönnum fallast hendur um stund og verður eflaust hugsað til þess hvað Einar Bjarnason formaður og skipasmiður komi til með að segja um svona frammistöðu.

Reddarinn er farinn að gráta, að vísu ekki vegna yfirþyrmandi fjárhagsáhyggna heldur vegna þess að hann hefur klemmt sig, samt sem áður er ákveðið að halda áfram við setninguna og bátnum er bjargað upp fyrir flóðamörk og á gras.

Þar er honum hvolft og skemmdirnar skoðaðar, þær eru ekki ýkja miklar og verða vafalaust bættar.

Þorbjörn hinn nýi endar sem sagt sinn fyrsta róður á grasi á hvolfi og með rifinn botn. Í fyrramálið spái ég því að Einar Bjarnason líti niður eftir og skoði vegsummerkin, verði stuttur í spuna, spýti bæði mikið og langt og spekúleri, svo sendir hann reddarann eftir nauðsynlegu efni og áhöldum til að gera við skemmdirnar og báturinn verður sjósettur annað hvort á flóði eða fjöru, eftir því hvernig viðgerðir ganga og farið verður í prufutúr út á Hópið.

Á MIÐVIKUDAGINN
VERÐA NETIN DREGIN.

Óskum hátíðargestum
góðrar skemmtunar
á Sjóaranum síkáta

ÞRÓTTUR ehf.
SALTFISKVERKUN
Ægisgötu 9 • 240 Grindavík • Sími 426 7331

TGRAF
RAFVERKTAKI

MANNVIRKI - IÐNAÐUR - ÖLL ALMENN RAFÞJÓNUSTA - STÝRINGAR - SKIPAÞJÓNUSTA

www.tgraf.is - s: 426-7660

# ÞÚ ERT Í ÖRUGGUM HÖNDUM HJÁ VOLVO PENTA Á ÍSLANDI

## TRAUSTUR VÉLBÚNAÐUR OG FRAMÚRSKARANDI TEYMI

Volvo Penta vélbúnaður þýðir öryggi á sjó. Áreiðanleiki, afl og ending ásamt hagstæðum rekstri og góðri þjónustu er trygging Volvo Penta.

### Nýjar Volvo Penta bátavélar

Breið lína bátavéla sem henta margvíslegum gerðum og stærðum báta. Hjá Volvo Penta á Íslandi færðu vélar með hældrifi, gírum og IPS drifbúnaði.

### Notaðar Volvo Penta bátavélar

Volvo Penta á Íslandi býður uppítöku á notuðum vélbúnaði upp í nýjan. Eigum til notaðan uppgerðan vélbúnað á lager. Kynntu þér notaðar bátavélar til sölu.

### Þjónusta við Volvo Penta

Framúrskarandi teymi Volvo Penta á Íslandi tryggir frábæra þjónustu með alhliða verkstæðis- og varahlutaþjónustu ásamt öflugu þjónustuneti um allt land. Vélaverkstæði Brimborgar tekur að sér niðursetningu á vélbúnaði. Neyðarþjónusta Brimborgar fyrir Volvo Penta bátavélar, ljósavélar og rafstöðvar er margþætt enda eru aðstæður viðskiptavina misjafnar. Fáðu verðtilboð í þjónustuna sem þú þarft.

### Varahlutir

Volvo Penta á Íslandi er með gott úrval varahluta á lager. Sérfræðingar okkar í varahlutum veita þér fyrirtaks þjónustu og ráðgjöf við kaup á varahlutum.

**Hér má sjá Volvo Penta teymið**
Á myndinni eru frá vinstri eru Jóhann Rúnar Ívarsson þjónustustjóri, Hilmar Skúli Hjartarson vélvirki, Ingvar Karl Ingason verk- og tæknistjóri, Gissur Ólafur Kristjánsson söluráðgjafi varahluta, Guðmundur Gísli Sigurðsson söluráðgjafi Volvo Penta, Gunnar Hjálmarsson söluráðgjafi varahluta og Kristinn Már Emilsson framkvæmdarstjóri Volvo Penta á Íslandi.

**HAFÐU SAMBAND:** 515 7070
volvopenta@brimborg.is eða volvopenta.is

Volvo Penta á Íslandi | Brimborg | Bíldshöfða 6 | Sími 515 7070 | volvopenta.is

brimborg
Öruggur staður til að vera á

Til hamingju með daginn!
VÍSIR
Vísir óskar sjómönnum og fjölskyldum þeirra til hamingju með daginn.
Visirhf.is

# *Líf og fjör á bryggjunni*

UMBÚÐAMIÐLUN

GRINDAVÍK
2794

# Opnaðu á lægra eldsneytisverð!

af hverjum lítra
í fyrsta sinn sem þú dælir

af hverjum lítra
á afmælisdaginn þinn

Allt að 11 kr. af hverjum lítra
með afsláttarþrepum Orkunnar

ORKAN

**Sæktu um Orkulykil á orkan.is**

Við sendum sjómönnum, útgerðarmönnum, fiskvinnslufólki og fjölskyldum þeirra hamingju- og heillaóskir á sjómannadaginn!

Skeljungur

*Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra hátíðarkveðjur á sjómannadegi*

Vestmannaeyjahöfn

Optimal

GRINDIN
Trésmiðja og verktakar

Sjómannasamband Íslands

Félag skipstjórnarmanna

GILDI

ÍSFÉLAG GRINDAVÍKUR HF.

HAPPDRÆTTI
– búum öldruðum áhyggjulaust ævikvöld

das

HS VEITUR HF

Bókhald.net
Flugvallarbraut 752 Ásbrú
Sími: 898 0981

# Við hönnum og prentum
## nánast allt sem þú þarft!

**stapaprent**

PRENTÞJÓNUSTA

- nafnspjöld
- bréfsefni
- reikninga
- umslög
- bæklinga
- dreifibréf
- boðskort
- bækur
- blöð
- fréttabréf
- myndir á striga
- ritgerðir
- sálmaskrár
- plaköt

**stapaprent**

Grófin 13c • 230 Reykjanesbær • Sími 421 4388 - stapaprent@gmail.com



Gleðilega hátíð

Landsbankinn landsbankinn.is 410 4000

Sjóvá 440 2000

**Á sjó og landi þarf að huga að öryggi og vera vel tryggður.**

Sjóvá hefur frá stofnun tryggt sjávarútveginn og enn í dag störfum við náið með sjómönnum.

**sjova.is**

JÓNSSON & LE'MACKS • JL.IS • SÍA

# Endurbætur í hjarta Grindavíkurhafnar

**Óhætt er að fullyrða að þær endurbætur sem nú standa yfir við Miðgarð hafi verið orðið löngu tímabærar, en mannvirkið var byggt fyrir um hálfri öld og hefur talsvert látið á sjá. Miðgarður var byggður á árunum 1964-1968 og var sú framkvæmd gríðarlega mikilvæg á sínum tíma vegna fjölgunar og stækkandi fiskiskipa auk þess sem flutningskip þurftu aðstöðu við bryggju. Talsverð tæring hefur orðið á stálþilinu og eru víða komin stór göt þar sem fyllingin undir þekjunni lekur út svo bryggjan er orðin sigin á nokkrum stöðum. Dýpi við bryggjuna er frá 3,5 m austast – 5 m vestast sem er of grunnt fyrir flest af stærri skipum Grindvíkinga.**

Miðgarður er í hjarta hafnarinnar og sá hluti hennar þar sem bátar koma gjarnan að til löndunar og umferðin þar hefur því verið mikil síðustu áratugina. Skipum í Grindavík hefur þó fækkað talsvert eins og víða annars staðar með tilkomu kvótakerfisins og hagræðingu. Á móti kemur að skipin eru stærri en áður og því mikilvægt að Grindavíkurhöfn geti bæði boðið nægt viðlegupláss sem og að dýpið við kantinn sé fullnægjandi fyrir öll þau skip sem til Grindavíkur sækja, bæði þau sem eiga hér heimahöfn og þau sem koma eingöngu hingað til að landa sínum afla. Þá eru ótalin þau stóru flutningaskip sem koma reglulega til Grindavíkur og þurfa gott pláss til að athafna sig.

*Sigurður A. Kristmundsson hafnarstjóri.*

Miðgarður er um 25% af heildarbryggjuköntum Grindavíkurhafnar og því var gríðar mikilvægt að fá þessa framkvæmd í gang. Umræða, samstaða og vinna núverandi og fyrrverandi hafnarstjórna, bæjarstjórnarmanna, hafna- og bæjarstjóra og þingmanna sem spannar allt að 10 ár hefur skilað okkur ríkulegum ávinningi sem felst í þessari mikilvægu framkvæmd á endurbyggingu Miðgarðs. Það er ekki sjálfgefið

að framkvæmd af þessari stærðargráðu fari í gegn um allt kerfið nema með afar samstilltu átaki og passlegum þrýstingi af höndum allra sem hlut eiga að máli.

Með nýju stálþili er viðlegukanturinn færður út um fimm metra. Þilið sem fyrir er verður látið standa og svo fyllt upp að hinu nýja. Efnið sem fellur til úr dýpkuninni við þilið er notað sem fyllingarefni í bryggjuna í stað þess að sigla með það tvær sjómílur suðvestur af Grindavík. Eftir fyrstu 150 metrana í þessari framkvæmd eða svo verður farið í að steypa þekjuna. Áætluð verklok eru í nóvember á þessu ári. Til viðbótar við að nýja stálþilið sé slegið niður og bryggjan stækkuð verður lægið við viðlegukantinn dýpkað niður á átta metra. Er slíkt nauðsynlegt, enda eru skip í dag mun djúpristari en áður var.

Nýja bryggjan verður að hluta til með snjóbræðslu og einnig á að vera hægt að veita heitu vatni um borð í skip til kyndingar. Í ljósi þessarar nýju þjónustu er vert að geta þess að nýju skipin sem Gjögur eru með í smíðum munu geta tekið við heitu vatni til upphitunar í skipunum sem er talsvert ódýrari kostur en rafmagn og miklu ódýrari en olía. Grindavíkurhöfn getur því vonandi státað sig af því að leggja baráttunni gegn mengun lið með því að stuðla að því að ekki séu keyrðar olíuvélar með tilheyrandi mengun fyrir umhverfið.

Það er Hagtak hf. í Hafnarfirði sem annast framkvæmdirnar við Grindavíkurhöfn. Tilboð Hagtaks í verkið hljóðaði upp á 283 milljónir kr. sem eru 71,3% af kostnaðaráætlun siglingasviðs Vegagerðarinnar sem hefur yfirumsjón með verkinu. Ríkið greiðir allt að 75% af þeirri upphæð en mismunurinn kemur úr hafnarsjóði.

Það er ánægjulegt að sú dýpkun sem eftir er og var boðin út skuli einnig fara fram á þessu ári og að kostnaður við þá dýpkun sé rétt undir 50% af kostnaðaráætlun siglingasviðs Vegagerðarinnar eða sem nemur um 74,2 milljónum. Er þá hlutfall hafnarsjóðs 40% af þeirri upphæð eða um 29,7 milljónir. Bæjarstjórn Grindavíkur samþykkti að fjármagna þennan hluta þar til verkið kemst á næstu samgönguáætlun og í framhaldi af því inná fjárlög.

## Hefðbundin aflabrögð

Aflabrögð eru með hefðbundnu sniði. Um 20.000 tonn af bolfiski eru komin á land fyrstu fimm mánuði ársins, sem er í takt við landaðan afla síðustu 10 ára

# VÖKULAUGU
## Á SJÓNUM MEÐ FLIR

**FLIR HITAMYNDAVÉLAR** VEITA SKIPSTJÓRNARMÖNNUM SÝN Í NIÐAMYRKRI EÐA ÞEGAR SÓL BLINDAR.

MEÐ **FLIR MU** ER STIGLAUS ÞYSJUN Á HITAMYND Á NÆR OG FJÆR UMHVERFI

**FLIR HANDVÉLAR** GEFA AUKNA SÝN Á BREYTINGUM Á VÉLBÚNAÐI, KÆLIBÚNAÐI, RAFKERFUM, GLUSSALÖGNUM...

MEÐ REGLUBUNDNUM SKOÐUNUM ER HÆGT AÐ BREGÐAST VIÐ ÁÐUR EN UPP KEMUR BILUNEÐA TJÓN.

FLIR

SÍÐUMÚLA 28
108 REYKJAVÍK
SÍMI 5105100

ÍSMAR
...Við mælum með því besta

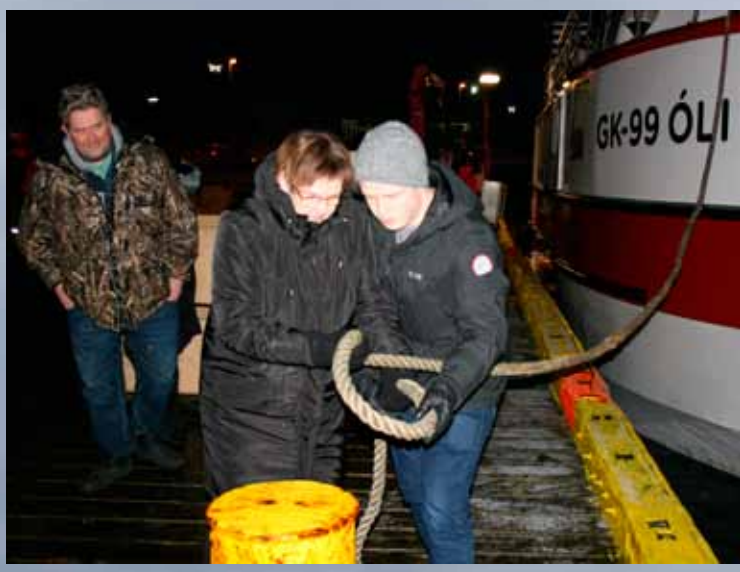
á sama tímabili. Útgerðarmenn eru sumir hverjir þessa mánuði með nýsmíðaverkefni eða allsherjar endurbætur á fiskiskipum sínum og verður fróðlegt að sjá hvernig þau verkefni þróast. Helstu áhyggjuefnin eru að fiskveiðar fara fram á veiðisvæðum norðan- og austan lands og siglingatími heim til Grindavíkur því langur. Hafnir norðan- og austanlands njóta því þess í miklum mæli að Grindavíkurskipin landa hjá þeim. Faxaflóahafnir og nú nýlega einnig Þorlákshöfn njóta svo afrakstursins af útflutningstekjum sem fara sjóleiðina af stórum hluta afla grindvíska skipa. Endurbættur Miðgarður ásamt áætlun hafnarstjórnar um nýtt deiliskipulag við Eyjabakka fyrir hafsækna starfsemi ætti að geta skilað sér í auknum umsvifum fyrir skip í millilandasiglingum.

Ég óska sjómönnum og fjölskyldum þeirra til hamingju með sjómannadaginn.

***Sigurður Arnar Kristmundsson, hafnarstjóri.***

*Gestur Ólafsson, Guðbjörg Thorsteinsson og Hermann Ólafsson tóku á móti Óla á Stað GK 99*

*Ný fiskiskip til Grindavíkur-útgerðar og fiskvinnslufyrirtækið Stakkavík fékk afhentan nýjan Óla á Stað í september á síðasta ári og kom hann til hafnar í Grindavík í vetur. Báturinn er smíðaður hjá Seiglu ehf á Akureyri. Skipstjóri er Óðinn Arnberg.*



*Þann 4. maí sl. hlaut Vísir hf. íslensku þekkingarverðlaunin 2018*

# Nýi Sighvatur leysir gamla Sighvat af hólmi

**Kjartan Viðarsson útgerðarstjóri: Stefnt er að því að hinn nýi Sighvatur GK komi til landsins öðru hvoru megin við sjómannadag.**

Hann mun leysa af hólmi gamla Sighvat, smíðaður 1964, sem kom til fyrirtækisins um 1980 og hefur verið hornsteinn útgerðar allar götur síðan.

Hann mun fara mjög fljótlega til Ísafjarðar þar sem 3X-stál mun setja niður vinnslulínu á millidekkið og mun vera það fullkomnasta er völ er á í dag. Gert er ráð fyrir því að skipið haldi til veiða eftir verslunarmannahelgi.

Það sem er alveg nýtt fyrirkomulag við kerfið er að nú fara 300 kílóa skammtar niður í lest af stærðar flokkuðum fiski, skammtur sem hentar í eitt fiskkar með ís. Úr verður að öll skráning aflans um borð verður mjög nákvæm og mun þjóna vinnslunni í landi mjög vel, að vita nákvæmlega hversu margir fiskar eru um borð og í hvaða flokkum.

Skipið er upphaflega Skarðsvík, smíðað í Mandal 1975, við keyptum hann frá Vestmannaeyjum og vorum búnir að eiga í nokkur ár, hann hét lengi Arney í Sandgerði og er systurskip Hrafns eða Ágústs GK.

Nú er rétt um ár síðan ákveðið var að

*Kjartan Viðarsson útgerðarstjóri.*

draga skipið til Póllands og má segja að um algera endurnýjun sé að ræða. Það er búið að skipta um allt sem hægt var, allan vélbúnað, rafmagn og rör, sandblása, skipta um síður og ný yfirbygging er á skipinu, ný íbúðahæð og nýr bakki svo eitthvað sé týnt til.

Má segja að þarna sé nánast nýtt skip að verða til.

Ástæða þess að þessi leið er farin, þ.e.a.s. endubygging úr gömlu skipi í stað þess að smíða nýtt, hefur verið sú að þessi leið er ódýrari, nánast munar þar helmig á við sambærilega nýsmíði.

Áætlaður kostnaður er nálægt 5 milljónum evra eða um 500 milljónir ísk.

Við höfum legið lengi yfir þessum tölum og annars vegar nýsmíði, við reifuðum hugmyndir eins og þær að ef við myndum láta þessa stöð í Gdansk, Algor, sem sérhæfir sig í viðhaldi og þjónustu en ekki nýsmíði, þá var áætlað að svona skip myndi kosta um 7.5 milljónir evra.

Á grunni þeirra hugmynda var svo samið við stöðina um nýsmíði á Páli Jónssyni GK, og nú í þessum töluðu orðum er einmitt verið að byrja smíðina. Skrifað var undir samning í byrjun desember 2017 og áætlað er að hann komi til landsins í lok 2019 og er það verkfræðistofan Navis sem sér um hönnun.

Nú eru komin 15 ár síðan Jóhanna Gísla kom úr breytingum og má segja að það sé að koma tími að hressa uppá hana, í fyrra kom nýr Fjölnir GK sem var einnig endurbygging, í sumar nýr Sig-

hvatur og svo nýr Páll Jónsson 2019. Nú eru áform okkar ef þetta gengur vel fyrir sig að endurnýja Kristínu GK sem er alveg á síðasta snúningi og skrifa undir annan nýsmíða samning áður en um langt líður.

Það er full þörf á því að gera út fimm öflug og afkastamikil línuskip eins og staðan er hjá okkur í dag, landvinnslan er mjög afkastamikil og fullkomin og getur afkastað 100-120 tonnum hvern dag vikunnar, því er ljóst að ekki má slaka neitt á með útgerðarhætti.

Í desember í fyrra sameinuðust fyrirtækin Marver ehf og Vísir h/f og er Daðey GK nú gerð út af Vísi h/f.

Daðey er línuvéla bátur í litla kerfinu og þar eru aðstæður, verðmæti báta og kvóta og möguleikar með öðrum hætti en í því stóra. Frekari áform eru til staðar hjá fyrirtækinu, en ekkert fast í hendi.

Aflinn af Daðey mun tryggja enn frekari hráefnisöflun fyrir vinnsluna í landi.

Starf útgerðarstjóra er annasamt og í mörg horn að líta aðspurður um hvernig gengi að manna skipin.

Það hefur gengið þokkalega í vetur eftir mjög þungt haust 2017, og finnst mér að þetta hafi ekki að fullu jafnað sig eftir verkfallið í fyrra. Mikil hreyfing er á sjómönnum, fyrir fjórum árum var ekki hægt að komast í pláss á togurum, það hefur breyst.

Nú er það staðreynd að inn í svokallaða ráðningarsamninga er að rata klásúla sem heimilar trúnaðarlækni fyrirtækisins að framkvæma skimun, er þar um að ræða verndaðar persónuupplýsingar og nokkuð ljóst í hvaða tilgangi á að reyna að nota þær. Eru einhver áform um slíkt hjá Vísi h/f?

Nei ekkert í gangi þar hjá okkur, skipstjórar sjá um öll mál áhafnar og bera ábyrgð og við skiptum okkur ekkert af því.

Kjartani er ekki til setunnar boðið , hann er á förum til Póllands á morgun til þess að hafa eftirlit með verkefnum í Alkor, þar er verið að klára Sighvat og byrja á Páli Jónssyni.

VIÐ ÓSKUM SJÓMÖNNUM
OG FJÖLSKYLDUM ÞEIRRA
TIL HAMINGJU
MEÐ DAGINN
Megi farsæld og fengsæld fylgja ykkur.
SKAGINN 3X
www.skaginn3x.com
NÝSKÖPUNARVERÐLAUN
ÍSLANDS 2017
ÚTFLUTNINGSVERÐLAUN
FORSETA ÍSLANDS
2017
Íslensku sjávarútvegsverðlaunin
Viðskiptaverðlaun 2017
Viðskiptablaðið
FRJÁLS VERSLUN
2017
Framúrskarandi
fyrirtæki

*Útgerðar og fiskvinnslufyrirtækið Einhamar Seafood fékk nýjan bát afhentan frá Trefjum  í vetur.  Fyrir á fyrirtækið tvo samskonar báta. Skipstjóri er Guðmundur Theódór Ríkharðsson.*

FRIÐRIK A. JÓNSSON ehf.

Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra hamingjuóskir á sjómannadaginn.

ICOM
Talstöðvar, hevmastkjöl og hljóðnemar fyrir land, sjó og flug.

SIMRAD Sjálfstýringar, gýró og kompásar
STBY, WORK og AUTO
Minnisstillingar fyrir notanda
Þægilegt viðmótsvið.
Samhæfð útistýri

SIMRAD Dýptarmælar og Ratsjár
Chirp, breiðband.
Öldubæðarleiðrétting.
G3, G4, Halo og HD ratsjár.
Einföld ratsjárstýring.
Val um 9" eða 16" skjái.

Olex
Prividdar sjókortaplotter með AIS- og botnhörkuupplýsingum.

VINGTOR STENTOFON
Kallkerfi, símkerfi og neyðarkerfi fyrir skip.

SIMRAD
NSS fjölnotatæki m. SolarMAX skjá.
Kortaplotter.
Dýptarmælir.
Radarskjár.
Vélaruppl ýsingar.
Myndavélaskjár.
Sjálfstýring.
WiFi og Bluetooth.
Prividdarskjár.
Snertiskjár og hliðartakkar.
7", 9", 12" og 16"

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

Siglinga, fiskileitar og rafeindatæki

Papa´s Pizza

Sími 426 9955 - Frí heimsending

PIZZA - HVÍTLAUKSBRAUÐ - BRAUÐSTANGIR - FRANSKAR - GOS

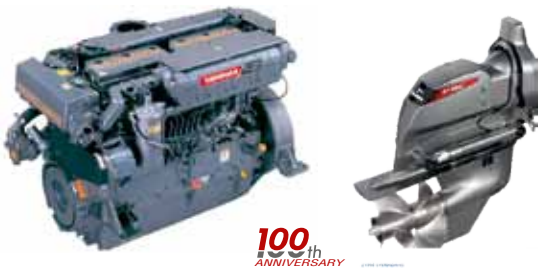
MARÁS

*Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra hamingjuóskir á sjómannadaginn*

Alternatorar og DC rafalar

Mótorpúðar fyrir flestar vélar

YANMAR



**Kraftur - Ending - Sparneytni - Áreiðanleiki**

12V og 24V lensidælur - handdælur

Sjókopar, sjóinntök, sjósíur, lokar, zink og ál fórnarskaut og fl.

Rafstöðvar og ljósavélar

Stjórntæki og gírar

Hliðarskrúfur

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

**Allt fyrir nýsmíðina**
**Allt fyrir sjávarútveginn**

# BRYGGJAN

## KAFFIHÚSIÐ Í GRINDAVÍK

Miðgarði 2 - 240 Grindavík - Sími: 426 7100 - Heimasíða: www.kaffibryggjan.is - Netfang: kaffibryggjan@simnet.is

picanto

RIO

cee'd

K. STEINARSSON
Holtsgötu 52, 260 Reykjanesbær
Sími **420 5000**
www.ksteinarsson.is

SPORTAGE

SORENTO

www.kia.is

KIA

*Hér má sjá í skut Sigurborgar GK, Hraunsvík GK 68 og Staðarfell GK 150.*

## *Grindavík 6. nóvember 1972*

*Í tvo sólarhringa gekk mikið óveður yfir landið. Bryggjur skemmdust verulega og landfestar slitnuðu. Mikið verk var síðan unnið við endurbætur á höfninni.*

*Hrafn Sveinbjarnarson GK, Már GK og Fram GK, ,,Diddi í Holti" Kristinn Ólafsson 1923-1998 hugar að endum.*

*Hver situr þar á steini?*

*Óli á Stað GK 99 nýjasta skip Stakkavíkur ehf.*

*Ljósmynd: Ólafur Daði Hermannsson.*

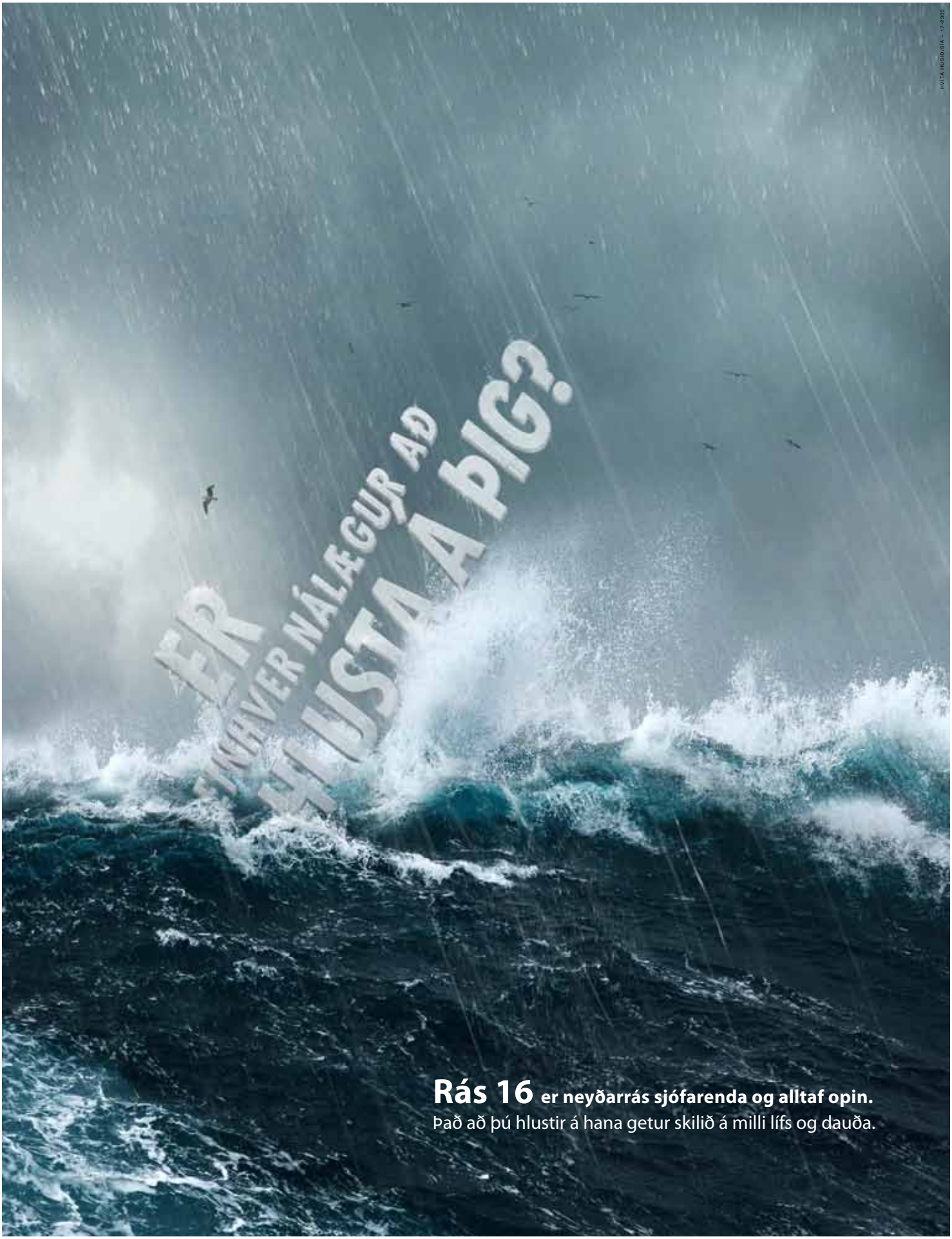
*Sendum sjómönnum, fiskvinnslufólki og öðrum Grindvíkingum hamingju- og heillaóskir á sjómannadaginn*

Stakkavík ehf

**Fiskvinnsla**

Bakkalág 15 b. • 240 Grindavík • Iceland

Sími: 420 8000 • Fax: 420 8001 • stakkavik@stakkavik.is




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

HVÍTA HÚSIÐ/SÍA - 17-2300

Landhelgisgæsla Íslands
Icelandic Coast Guard

VSS Vaktstöð siglinga

Verkefnisstjórn um öryggi sjófarenda

Samgöngustofa

# Minja – og sögufélag Grindavíkur

**Margt er á döfinni hjá Minja – og sögufélagi Grindavíkur á næstunni. Í þriðja sinn fékk félagið ríflegan styrk frá Sambandi sveitarfélaga á Suðurnesjum til að gera upp sjóverbúðina Bakka. Gengur vel að klára það að utan og mun félagið byrja á endurbyggingu að innan seinna á árinu. Það er alveg hægt að staðhæfa það að án þessara styrkja frá Sambandi sveitarfélaga á Suðurnesjum hefði uppbygging á þessu merkilega húsi ekki verið gerleg.**

Félagið hefur verið að sýna kvikmyndina „Ég man þig“ sem er gerð eftir samnefndri bók í Bakka, en myndin var að miklu leyti tekin þar upp. Bíógestir hafa verið mjög ánægðir með þetta framtak og mun félagið halda áfram að sýna hana en ekki hefur verið ákveðið hvenær næstu sýningar verða.

Stjórnin vill minna félagsmenn og aðra á, að fundir eru haldnir nánast hvert miðvikudagskvöld í Kvennó klukkan 20:00. Þar er gaman að hittast og ræða um sögur, og margt fleira.

Félagið er að vinna í því að undirbúa komandi sögugöngur en það á eftir að ganga um hluta af Grindavík með sögulegu ívafi.

*Ljósm. Sigurður Ágústsson*

Frumsýning á drónamyndum sem Eyþór Eðvarðsson tók upp af ströndinni við Ísólfsskála að Hópinu í Grindavík, mun vera á döfinni fljótlega í kringum sjómannahelgina. Verður það auglýst síðar og mælum við með að íbúar fjölmenni til að sjá þessar ótrúlegu flottu myndir.

Nú þegar félagið hefur fengið nokkuð mikið magn af minjum og munum sem þurfa að varðveita og fara í geymslu, erum við að sjá fram á það að félaginu sárvantar meiri geymsluhúsnæði. Ef íbúar vita um geymslupláss á lausu má endilega hafa samband við Hall í síma 821 – 5304.

Stjórn félagins er að fara í það að sækja um framkvæmdaleyfi til að finna hleðslurnar þar sem Einarsbúð stóð. Hægt er að nota hleðslurnar til að staðsetja nákvæmlega hvar húsið stóð, og mæla upp bygginguna til að fá sem réttustu teikningar af húsinu.

Einnig er félagið að vinna skemmtilegt verkefni með Björgunarsveitinni Þorbirni í Grindavík. En til stendur að setja upp söguskilti um sjóslys og slys við strendur Grindavíkur.

Stjórn hefur verið að taka upp myndbönd og viðtöl við eldri borgara Grindavíkur en oft hafa viðmælendur skemmtilegar og fræðandi sögur að segja sem félagið mun varðveita og geyma til komandi ára.

Félagið er búið að setja upp flotta aðstöðu í Kvennó fyrir alla íbúa sem hafa áhuga á að koma með ljósmyndir eða annars konar myndir og skanna inn til að varðveita. Hægt er að hafa samband við Mörtu í síma 868-5950 og finna tíma til að koma við og skanna þær inn.

Annars þakkar stjórn Minja – og sögufélagins öllum þeim sem hafa aðstoðað félagið við að gera upp Bakka og halda þessu flotta félagi á floti. Skemmtileg framtíðarplön eru hjá félaginu og mikið að gerast. Ef áhugi er fyrir því að ganga í félagið og fylgjast með okkur mælum við með því að skoða facebook síðu félagins eða senda á okkur póst á minjaogsogufelagid@gmail.com

*Ljósm. Einar Einarsson*

*Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra hátíðarkveðjur á sjómannadegi*

SJÓMANNABLAÐIÐ VÍKINGUR

sæplast

HP GÁMAR
HÓPSNES

BÁTAR OG BÚNAÐUR
SKIPASALAN

FISKVERKUN
Staðarsundi 16B • 240 Grindavík

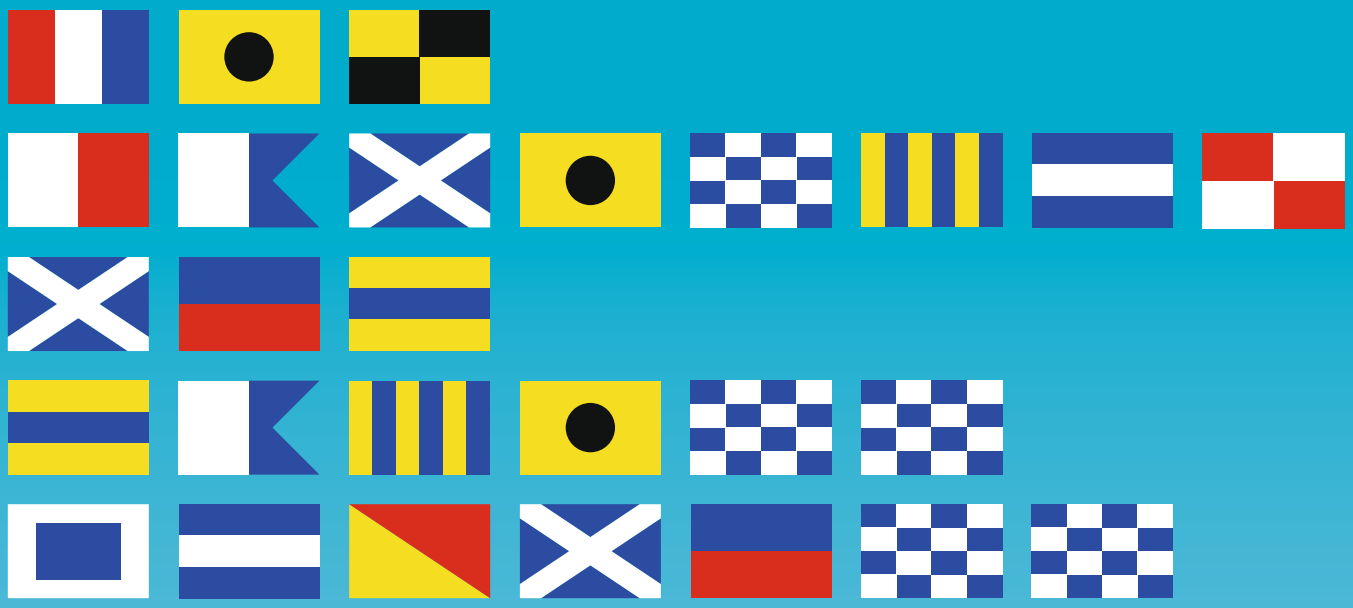
GRÍMSNES EHF.

GRINDAVÍK
TJALDSVÆÐI
CAMPSITE

VS FK
Verkalýðs- og sjómannafélag Keflavíkur

codland

HAFRANNSÓKNASTOFNUN
Rannsókna- og ráðgjafarstofnun hafs og vatna



Sendu sjómönnum kveðju á **vis.is/sjomenn**

VÍS

ENNEMM / SÍA / NM83999

*Arnartindur GK við Vikradal 1960. Ljósm. Ólafur Rúnar.*

# Og risu þá boðar þversum yfir víkina og braut yfir allt sundið

**Aðstæður voru með þeim hætti sem við Grindvíkingar höfum oft upplifað á sundinu hér áður fyrr, veður gott til sjósóknar en sundið erfitt við landtöku. Brimsund við Grindavík.**

**Tveimur af þremur skipverjum var bjargað úr lífsháska þeim og gekk það kraftaverki næst.**

Ingibergur Karlsson formaður og eigandi Arnartinds fórst með báti sínum, hann var frá Karlsskála í Grindavík og hafði upphaflega keypt bátinn ásamt bræðrum sínum þeim Karli Gunnari og Guðjóni.

Ingibergur hafði keypt bræður sína út úr sameignarfélagi sem þeir stofnuðu um kaupin, hann varð sjómaður þegar á unga aldri, hann var dagfarsprúður, vinsæll og vel látinn.

Hann var borinn og barnfæddur Grindvíkingur, sonur hjónanna frá Karlsskála, Ágústs Guðmundssonar formanns og síðar símstöðvarstjóra í Grindavík og Guðrúnar Steinsdóttur.

*Ingibergur Karlsson 1917-1961.*

Útförin fór fram frá Grindavíkurkirkju þann 11. febrúar 1961 og var hann jarðsettur í fjölskyldugrafreit í Staðarkirkjugarði.

## Guðsteinn Einarsson 1899-1973 hreppstjóri segir svo frá

Fimmtudaginn 2. þessa mánaðar hvolfdi litlum báti á sundinu inn að Grindavíkurhöfn, er hann gerði tilraun til að lenda þar í brimi. Var þetta trillubáturinn Arnartindur, 4—5 smálesta skip, sem var að koma úr róðri. Áhöfn bátsins voru 3 menn og tókst að bjarga tveim þeirra, þeim Bergþóri Guðmundssyni og Einari Jónssyni, en formaðurinn, Ingibergur Karlsson frá Karlsskála, fórst með bátnum. Það var vélbáturinn Ólafur sem bjargaði

mönnunum, skipstjóri hans er Einar Dagbjartsson. Að morgni þessa dags var blíðskaparveður í Grindavík, sléttur sjór og hægur andvari, enda reru allir bátar þaðan þennan dag, bæði smáir og stórir, en í Grindavík er nokkuð um trillubáta, er sækja sjóinn ásamt hinum stærri, en róa styttra og koma því fyrr að landi. Skömmu fyrir hádegi, þennan umrædda dag, gerði skyndilega brim úr sléttum sjó og risu þá boðar þversum yfir víkina og braut yfir allt sundið. Kl. 2:30 e.h. kom vélbáturinn Ólafur frá Grindavík úr róðri og lagði á sundið. Komst hann klakklaust inn á höfnina, sem er um einnar sjómílu leið frá ysta nesi inn í hafnarbotn. Er v.b. Ólafur 20 smálestir að stærð. Um hálfri klukkustund síðar kom Arnartindur að sundinu og freistaði að komast inn. Var hann kominn langleiðina, er hann fékk á sig ólag og hvolfdi. Slysið sást úr landi og sneri þá v.b. Ólafur aftur út í brimgarðinn og tókst áhöfn hans þá að bjarga einum hinna þriggja manna, sem á Arnartindi voru, Bergþóri Guðmundssyni, og hafði hann um sig björgunarbelti og hélt sér í línubelg. Ekki sáu þeir þá fleiri menn en komu auga á bátinn, sem var að mestu sokkinn. Komu þeir taug í hann og hugðust draga hann að landi, en taugin slitnaði og urðu þeir þá að yfirgefa bátinn og halda til lands. Leið nú nokkur stund og var fólk orðið vonlaust um að hinir tveir væru á lífi. En þá sást maður í miðjum brimgarðinum og fór þá v.b. Ólafur aftur samstundis út og tókst að bjarga hinum þrekaða manni um borð, en hann var þá enn með fullri meðvitund og telur þó Guðsteinn Einarsson í greinargóðri frásögn af þessum atburði, að maðurinn hafi þá verið búinn að vera a.m.k. 1 klukkustund bjargarlaus að velkjast í stöðugum brotsjóum og ólgubrimi. Er það talið næsta óskiljanlegt, hvernig hann hélt lífi og rænu allan þennan tíma, enda þótt hann hefði um sig tvö bjargbelti. Þessi hraustleika maður heitir Einar Jónsson og er búsettur í Grindavík. Er hann rúmlega þrítugur að aldri og sjö barna faðir. Var hann fluttur á sjúkrahúsið í Keflavík og náði sér fljótt. Virðist mega ætla, að þessum manni sé hugað lengra líf, fyrst hann slapp lifandi úr þessari eldraun. Guðsteinn Einarsson segir, að það komi örsjaldan fyrir, að slíkt forráttubrim geri úr sléttum sjó og logni. Sé þar þá hafalda að verki. Sundið var ófært allan slysdaginn og eftir atburð þennan fóru því bátar, er síðar um daginn leituðu þar hafnar, vestur fyrir til annarra hafna, enda var enginn sjór úti fyrir og því gott að ferðast.

*Í happdrætti Dvalarheimilis aldraða sjómanna var dregið fyrir nokkrum dögum og þá m. a. um fallegan, nýjan vélbát, sem hlotið hafði nafnið Súlutindur; Frú Helga Finnbogadóttir í Grindavík hlaut bátinn, og sést hún hér á myndinni við kinnung bátsins ásamt Sigurði Þorleifssyni, umboðsmanni happdrættisins í Grindavík. Súlutindur hefir nú annars verið seldur til Stykkishólms, og þaðan mun hann sækja fisk á mið.*

# Happdrættisbátarnir

**Á vormánuðum 1954 voru samþykkt lög frá alþingi Íslendinga um happdrætti aldraða sjómanna.**

Að frumkvæði Sjómannadagsráðs var þess farið á leit við ríkisstjórnina að happdrætti yrði stofnað til þess að standa straum af kostnaði við uppbyggingu dvalarheimils aldraða sjómanna.

Á árunum 1954 til 1959 voru smíðaðir hjá Bátasmiðju Breiðafjarðar í Hafnarfirði alls 11 bátar, allir með sama laginu svokallaðir „Breiðfirðingar". Voru þeir smíðaðir úr eik og furu, lengd þeirra var 4.5 -5 metrar og voru með 16.ha Lister vél og dýptarmæli.

Einnig nefndir „Tindarnir" því allir hétu þeir í endingu nafns tindur.

1955 voru dregnir út tveir bátar og voru þeir númer þrjú og fjögur í röðinni.

Þann 3. mars 1955 var Súlutindur dreginn á miða í eigu frú Helgu Þórarinsdóttur, ekkju frá Bræðrartungu í Grindavík. Frú Helga ákveður að selja bátinn og fór hann til Stykkishólms.

Þann 3. júní var Arnartindur dreginn á miða nr. 4978 en eigandi miðans var námsmaður frá Mosfellsbæ og seldi hann bátinn til að fjármagna sitt nám, 8. júlí kemur svo Arnartindur GK 212 til Grindavíkur í eigu þeirra bræðra frá Karlsskála.

*Einar Jónsson og tengdadóttir hans Marta María Sveinsdóttir á sjómanndaginn 7. júní 2009 þegar Einar var heiðraður af Sjómanna og Vélstjórafélagi Grindavíkur. Einar dvelur nú í góðu yfirlæti í Víðihlíð dvalarheimili aldraðra í Grindavík.*

## Bjóst ekki við björgun úr landi

Í stofu þrjú á Keflavíkurspítala, hittu blaðamenn Morgunblaðsins um nónbil í gær, hressilegan sjómann, sem svo sem sólarhring áður hafði háð hina hörðustu baráttu fyrir lífi sínu, og hafði hreinlega verið talinn af, í hinu sviplega sjóslysi er varð í Grindavík í fyrradag. Hann heitir Einar Jónsson úr Járngerðarstaðahverfi í Grindavík og var á sundi í 45 mínútur í 6 stiga heitum sjó og í sjö stiga frosti, áður en honum var bjargað.

Heimsóknartími spítalans var að hefjast er blaðamennina bar að garði ásamt fréttaritara Mbl. í Keflavík, Helga S. Jónssyni. Forstöðumaður spítalans, Guðmundur Ingólfsson, sagði, er blaðamennirnir spurðust fyrir um líðan Einars, að hún væri góð, en hann var mjög þungt haldinn í fyrrakvöld. — Hann er á góðum batavegi nú og hann vill fúslega ræða við ykkur. Þegar við komum inn í stofu 3, sem er tveggjamanna stofa, hittum við fyrir kraftalegan mann. Einar Jónsson brosir hinn hressasti. Hann hefur lagt hina stóru og kraftalegu hönd ofan á sængina, (Ljósm. vig.) þykkar og sigggrónar. Hann virtist talsvert miklu eldri en hann er í rauninni. Hann er aðeins 29 ára, en hefur verið sjómaður frá því á unglingsárum, á bátun og togurum. — Þú gætir farið í annan róður núna strax, svo hress virðist þú okkur vera, Einar? — Já, ekki þó á trillu. Þetta var þriðji og síðasti róðurinn minn á henni, en ég verð í vetur formaður á Stellunni. Það verður fyrsta vetrarvertíð hans sem formanns á báti. Hann lauk prófi í Stýrimannaskólanum árið 1955. — Þú hlýtur að vera syndur sem selur? — Ég mun ekki teljast sérstakur sundmaður, sagði Einar. — Í rauninni lærði ég ekki að synda fyrr en ég kom í Stýrimannaskólann, og ég hef enga sérstaka rækt lagt við það. Annað sögðu Grindvíkingarnir okkur, sem við hittum síðar um daginn. Einar hafði eitt sinn sótt bát til Hollands og leikið sér í brimsköflum úthafsbárunnar á einhverri baðströndinni þar, og hann gaf þeim hollenzku ekki neitt eftir, sögðu skipsfélagar hans. — Það er þá kannski lýsið, sem gefið hefur þér þetta fádæma þrek? — Nei. Ég tek aldrei lýsi. Mér finnst það vont. Ég hef ekki smakkað lýsi frá því ég var í barnaskóla norður á Siglufirði og því var þá hálfpartinn neytt ofan í mig. • — Þú varst niðri í lúkar er ólagið reið á bátinn ykkar? — Ég stóð í lúkarsopinu. Það var óskaplegt brimið. Báturinn var á réttri leið í Djúpsundinu og allt gekk vel. Svo sá ég hvar ægilegt brot reis fyrir aftan bátskelina. Ég gerði mér þá strax grein fyrir því að þetta brot myndi í það

*Einar Jónsson á sjúkrahúsinu í Keflavík.*

minnsta fylla bátinn, já, jafnvel sökkva honum, svo ægilegt var það. Ég snaraði mér inn fyrir opið og skellti lúkarnum aftur. Það var þó alltaf von í því, að báturinn gæti haldist eitthvað á floti, meðan lúkarinn væri að fyllast í versta falli. Og á næsta augnabliki finn ég að báturinn er að sökkva. Ég snaraði mér úr stakk og bússum, gríp tvö björgunarbelti og set á mig. Það var nóg loft í lúkarnum hjá mér og ég var hinn rólegasti. Ekki heyrði ég neitt til félaga minna, né gerði mér nokkra grein fyrir því hver hefðu orðið örlög þeirra. — Þegar lúkarinn var orðinn það fullur af sjó að ég gat auðveldlega opnað hlerann fyrir lúkarsopinu, stakk ég mér þar út um þegar ég fann að lag var. • — Mér skaut strax upp. Hvergi sá ég félaga mína. Og taldi ég sýnt hvað orðið hefði um þá. Ég sá engan bát og engar mannaferðir í landi. Fyrst ætlaði ég að reyna að synda út úr rennunni. En báran hreif mig og bar mig í burtu. Ég ákvað þá að reyna að ná landi syndandi. Ég átti enga von á björgun úr landi og ég synti og synti. Vonleysi náði ekki eina mínútu taki á huga mínum. Ég hugsaði um það eitt að bjarga mér. — Og þó. — Mér var hugsað heim til konunnar og barnanna, — aðallega konunnar. Þegar ég var kominn í sjóinn dofnaði ég allur upp, og ég fann aldrei til kulda. Og allt í einu sá ég ljósstöngina í höfninni. Þá datt mér í hug að ég skyldi synda og klifra upp stigann sem er utaná henni. Og ég þrælaðist áfram í áttina að henni.

Ég átti eftir svo sem 20—30 faðma að stönginni, er ég sá hvar vélbáturinn Ólafur kom öslandi að mér. Þeir renndu upp að mér, köstuðu til mín tveimur bjarghringum og ég synti að öðrum þeirra og greip hann eins föstum tökum og ég mátti. — Mér varð ofsalega kalt, þegar ég kom upp úr sjónum og þá missti ég meðvitundina, og þó aldrei alveg, minnir mig. En mér ætlaði aldrei að hlýna aftur. Ég svaf illa í nótt. Hugsaði stöðugt um það sem kom fyrir á bátnum, um félaga mína þar. Í morgun var ég orðinn óskaplega svangur. — Og þú þarft að jafna þig í nokkra daga? — Nei, ég vildi fá að fara heim í dag, en læknirinn bannar það, segist vilja halda mér hér í rúminu í nokkra daga. En ég fer nú samt heim á morgun. Við kvöddum Einar.

— En meðal annarra orða, eigum við ekki að skila kveðju til foreldra þinna á Siglufirði. Nei þau eru ekki á Siglufirði. Jón faðir minn Oddsson og móðir mín Bára Tryggvadóttir búa á Sauðanesi

og þið megið bera þeim kveðju mína. Við kvöddum þá stofufélaga á stofu 3 og Einar tók aftur til að lesa bókina „Á Dalamýrum", eftir Helga Valtýsson, sem hann hafði lagt frá sér, er við komum inn til hans.

### „Alltaf þegar að ég dottaði sá ég ölduna taka bátinn"

— Ég trúði þeim ekki, þegar þeir hringdu í mig seinna um daginn og sögðu mér að hann væri fundinn og væri með lífsmarki. Skömmu áður hafði presturinn komið til mín og tilkynnt mér að maðurinn minn væri talinn af. Eitthvað á þessa leið komst frú Helga Jónsdóttir að orði, þegar blaðamenn frá Mbl. hittu hana í litla eldhúsinu hennar á Járngerðarstöðum í Grindavík í gær. Við komum þá beina leið frá sjúkrabeði manns hennar. • Járngerðarstaðir, vestari bærinn, er lítið hús og stendur vestast í Grindavíkurkaup túni. Það er gamalt timburhús múrhúðað. Við kvöddum dyra og þrekvaxin ung kona kom fram og hélt á ungabarni á handleggnum. Við kynntum okkur og spurðum hvort við mættum rabba við hana nokkra stund. — Á það að koma í blöðunum? Þá þorir maður ekkert að segja. Jú, ykkur er velkomið að koma inn fyrir. Á móti okkur lagði kökuilm og við fundum að góður andi ríkti í þessu litla húsi. Börnin snerust í kringum móður sína og nálguðust hana meir, þögul og alvörugefin og horfðu á þessa ókunnugu menn, sem svo formálalaust tóku hús á þeim. Við sögðumst hafa góðar fréttir að færa frú Hélgu af manni hennar sem við værum að koma beina leið frá. Hann hefði verið glaður og hress. Sagðist hefði viljað fara heim í dag, en læknirinn hefði sagt sér að hann yrði að liggja í tvo-þrjá daga. En hann sagðist nú fara heim á morgun samt. — Nei. Hann má ekki koma heim strax. Hér er ekki aðstaða fyrir hann að liggja veikur. Jæja sagðist hann vera hress. Já auðvitað hefir hann sagt bað. Ætlið þið að skrifa um þetta í blaðið? • Kunningjakona frú Helgu var stödd hjá henni og var sýnilega að hjálpa til. Hún fór þegar að laga kaffi. Við settumst við borðið við gluggann og þar blasti við okkur innsiglingin. — Sástu bátinn? — Já, ég sá hann héðan úr glugganum. Báturinn hvarf í ölduna og kom ekki upp aftur. Þá vissi ég hvað hafði skeð. — Var brimið óskaplega mikið? — Já. Ég hef oft séð mikið brim, bæði fyrir norðan og sunnan, en aldrei annað eins og þetta. Öldurnar voru fjallháar. — Hvaðan ertu að norðan? ▪— Ég er af Sauðanesi. Við hjónin erum af sínu nesinu hvort, beggja megin Siglufjarðar. Einar er frá Siglunesi. — Varstu viss um

*Frú Helga Jónsdóttir situr með Gunnar litla í fanginu lengst t.h. Næst henni situr Meyvant, þá Jón Ívar, síðan Jóna og loks Ólöf Sigurbjörg.*

að hann væri dáinn? — Já, ég var það. — En svo kom góða fréttin. Það má kannske segja að hlátur og grátur hafi gripið þig sömu klukkustundina? ▪— Ég veit það ekki. • Og frú Helga lítur á okkur raunamæddum augum. Við forðumst því að ganga lengra með nærgöngular spurningar að svo komnu. — Og börnin, hvað heita þau og hvað eru þau gömul? — Sú elzta er 6 ára og heitir Jóna, þá kemur Jón Ivar 4 ára, Ólöf Sigurbjörg þriggja, Meyvant tveggja og Gunnar eins árs. Foreldrar Helgu eru Jóna S. Jónsdóttir og Jón Ivar Helgason og búa nú á Háteigsvegi 8 í Vestmannaeyjum. — Sagðirðu börnunum hvers vegna presturinn hefði komið? — Nei. Mér fannst það óþarfi. Þetta eru líka svoddan óvitar. — Við ætluðum raunar að fá að taka mynd af ykkur. — Mynd! Hamingjan hjálpi mér! Og á hún líka að koma í blaðinu? Eruð þið kannske búnir að mynda Einar? Við héldum það nú. — En við erum alveg ótilhöfð. — Það gerir ekkert til, segir kunningjakonan. — Ég skal hjálpa þér til að laga krakkana svolítið til. Greiða þeim og snurfusa. Helga stenzt ekki þessa árás, þegar vinkona hennar er líka gengin í lið með okkur. Jón Ivar vill hafa axlaböndin utan yfir peysunni og Meyvant litli er ekki á þeim buxunum að láta mynda sig. En þegar hann sér blossann frá myndavélinni er barnsleg forvitnin vakin. Síðan setjumst við aftur fram í eldhúsið og drekkum brennheitt kaffið. Jóna litla segir okkur að pabbi sinn sé á spítala, en komi heim á morgun. — Ætlarðu ekki að heimsækja manninn í kvöld, spyrjum við Helgu. — Ég á nú ekki heimangengt. Og ég hef einhvern veginn ekki treyst mér til að hitta hann enn. — Þegar þú varst búin að fá fréttirnar í gærkvöldi, um að hann væri úr allri hættu, gaztu þá ekki farið að sofa? — Nei ég svaf sáralítið í nótt. Alltaf þegar ég dottaði sá ég ölduna taka bátinn. — En var ekki búið að að vara þá um að koma ekki inn. — Jú, það mun hann Sigurður á stöðinni hafa gert. Þeir voru búnir að bíða hérna fyrir utan höfnina í meira en klukkutíma. — Og nú verður haldin fagnaðarhátíð, þegar maðurinn kemur heim? spyrjum við. Frú Helga og vinkona hennar brosa hógværlega. Við kveðjum þetta heimili sem í einni svipan breyttist í hús sorgarinnar og síðan gleðinnar á ný. Úr eldhúsglugganum sáust Grindavíkurbátarnir sigla inn á höfnina. Okkur sýndist öldurnar miklar, en þetta kalla Grindvíkingar aðeins froðu.

*Sigrún Guðmundsdóttir frá Ísólfsskála 1916-2006:*

### Ekki verður feigum forðað eða ófeigum í hel komið

Þá vil ég greina frá öðru kraftaverki eða atburði er gerðist hér í Grindavík í sambandi við sjóslys. Það var árið 1961, 2. febrúar, er vélbáturinn Arnartindur frá Grindavík fórst í innsiglingunni í höfninni, þrír menn voru á bátnum, gott veður var um morguninn en tók að brima, upp úr hádegi var komið veltubrim og innsiglingin talin ófær.

ÞORBJÖRN HF.

Hafnargötu 12, 240 Grindavík
Sími 420 4400 - Fax 420 4401

VÍSIR
FÉLAG SKIPSTJÓRNARMANNA
Á SUÐURNESJUM
Hafnargötu 90 - 230 Keflavík - Sími 421 4942

*Ingibergur Karlsson stendur við stýrishúsið um borð í Arnartindi og aftur á skut situr Guðlaugur Guðmundsson eiginmaður Margrétar Dagbjartsdóttur frá Ásgarði. Ljósm. Ólafur Rúnar*

Þegar bátarnir komu að snéru þeir við til Keflavíkur, kl. hálf þrjú komu tveir bátar að innsiglingunni, vélbáturinn Ólafur og Arnartindur, þá kom gott lag og Ólafur komst inn en Arnartindur kom á eftir, þá skall á ólag og við í landi sáum hvar báturinn hvarf í brimrótið og svo maraði hann í kafi í innsiglingunni. Skipverjar á Ólafi héldu út í rennuna til að reyna að bjarga áhöfninni. Einn af þremur skipverjunum á Arnartindi henti sér út á lóðarbelg er báturinn sökk og náðu Ólafsmenn í hann, Ingibergur skipstjóri og Einar Jónsson voru taldir af. Kona Einars með fimm smábörn sá er báturinn fór í kaf, svo kom presturinn og tilkynnti að maðurinn hennar væri látinn. Maður að nafni Árni Valdimarsson, starfsmaður Landhelgisgæslunnar, var staddur á slysstað og var með stóran vandaðan sjónauka, tók upp og svipaðist um eftir rekaldi úr Arnartindi, kom þá auga á mann á sundi alllangt frá landi og sagði skipverja á Ólafi frá. Landfestar Ólafs leystar í skyndi og haldið út í sundið á ný, var maður þessi í björgunarbelti og stakk alltaf í álögin er þau riðu yfir. Tókst að ná honum úr sjónum, var þetta Einar Jónsson, hann var með meðvitund en þrekaður. Var Einar fluttur á sjúkrahús í Keflavík og óttast um líf hans. Um nóttina hresstist hann, sæmilegur daginn eftir. Einar sagði svo frá að hann hefði staðið í lúkarsopinu er báturinn var á leið inn Djúpsundið, sá ægilegt brot rísa fyrir aftan bátinn. Hann snaraðist inn í lúkarinn og lokaði hurðinni, snaraðist úr stakk og bússum og setti á sig tvö björgunarbelti, fann að báturinn var að sökkva og beið rólegur uns lúkarinn var orðinn fullur af sjó, þá tókst honum að opna hlerann fyrir lúkarsopinu og stinga sér út. Hann sá hvergi félaga sína og ekki ferða neins báts eða mannaferða í landi. Greip hann strax sundtökin og ætlaði að synda út úr rennunni en brimið var svo mikið að það reyndist ómögulegt, ákvað að reyna að synda til lands, var búinn að synda lengi er hann sá ljósastöngina í höfninni. Reyndi að synda að henni og ætlaði að klifra upp í stigann er var utan á henni. Vantaði cirka 20 - 30 metra er vélbáturinn Ólafur kom og bjargaði honum, var hann þá að því kominn að missa meðvitund og orðinn kaldur og dofinn. Þótti björgun hans ganga kraftaverki næst og bera vitni um mikið þrek og æðruleysi. Einar sagði í blaðaviðtali að hann hefði aldrei misst kjarkinn og allan tímann verið fullviss um að hann myndi bjargast. Daginn eftir fannst lík skipstjórans skammt frá flaki Arnartinds sem rak að landi. Einar Jónsson var þá 29 ára, er nú 69 ára, búinn að koma upp sínum börnum, missti konuna nokkru síðar, hann er enn hraustur og er í byggingavinnu að vinna nú í skólabyggingu hér við hliðina á mér, fyrir framtíðarkynslóðir Grindvíkinga.

SJÓMANNAHEILSA

**Við óskum sjómönnum til hamingju með daginn**

Sérhæft fyrirtæki í heilbrigðismálum starfsfólks í sjávarútvegi
**www.sjomannaheilsa.is**

## *Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra hátíðarkveðjur á sjómannadegi*

Skiltagerð Guðna

Tannlæknastofa Páls Guðmundssonar

Gröfuþjónusta Palla Gísla

Toyota Reykjanesbær

Sjómannafélag Eyjafjarðar

UN
bókhald ehf
Almenn bókhaldsþjónusta
Reykjavíkurvegi 64
unbokhald.is
Sími 568 5730

ALLT FASTEIGNIR
Páll Þorbjörnsson löggiltur fasteignasali 698-6655

FMS

LMB | MANDAT
LÖGMANNSSTOFA | LEGAL SERVICES
Magnea I. Harðardóttir
Office Manager
magnea@lmbmandat.is
+ (354) 511 1190
Bergþórugata 55,
101 Reykjavík, Iceland
lmbmandat.is

EFLING
STÉTTARFÉLAG

BLUE LAGOON
ICELAND

MARPORT

Jens Valgeir
fiskvinnsla

# Skjáveggur

MITSUBISHI ELECTRIC
Changes for the Better

- Inn á skjávegginn má tengja upplýsingar frá öðrum kerfum skipsins eins og myndavélakerfi, vélgæslukerfi, brunaviðvörunarkerfi o.fl.
- Skjáveggurinn gerir hefðbundna skjái sem tengjast siglinga- og fiskleitartækjum óþarfa.
- Notendur, skipstjóri og stýrimenn geta búið til sínar eigin skjámynda samsetningar og vistað í kerfið, t.d. Siglingu, Flottroll, Botntroll, Nótaveiði o.s.frv. Þessar samsetningar er svo hægt að kalla fram eftir þörfum. Fyrirfram vistaðar skjámynda samsetningar geta verið eins margar og hentar hverjum og einum.
- Valið er á milli vistaðra skjámynda samsetninga með snertiskjá eða lyklaborði á mjög einfaldan hátt.
- Skjáveggur tekur minna pláss í skipsbrúnni en hefðbundin uppsetning á skjáum við allan þann fjölda af tækjum sem hann tengist. Með því að klæðskerasníða skjámyndirnar þá hámarkast nýtingin á skjásvæðinu. Þannig er hægt að setja saman skjámyndir sem eingöngu innihalda þær upplýsingar sem verið er að vinna með hverju sinni. Sjónsvið notandans verður mun þrengra og þægilegra þar sem minna skjásvæði er fyrir framan hann og með meiri upplýsingum.
- Skjáveggjalausnin byggir á því að öll merki frá öllum tækjum eru yfirfærð á tölvutækt form (ip-straum). Þar með er í raun engin takmörk fyrir því hvað settar eru upp margar vinnustöðvar eða eftirlitsskjáir. Hægt er að vera með vinnustöðvar í vélarúmi, við spilstjórnun o.fl. Með góðu netsambandi til sjós býður þessi lausn upp á möguleika á að vera með tengingu inn á eftirlitskerfi í landi og þegar skipin eru í höfn.

Brimrún
Reykjavík - Sími 5 250 250 – Akureyri - Sími 5 250 260
MAREIND
Grundarfirði
Sími 438 6611

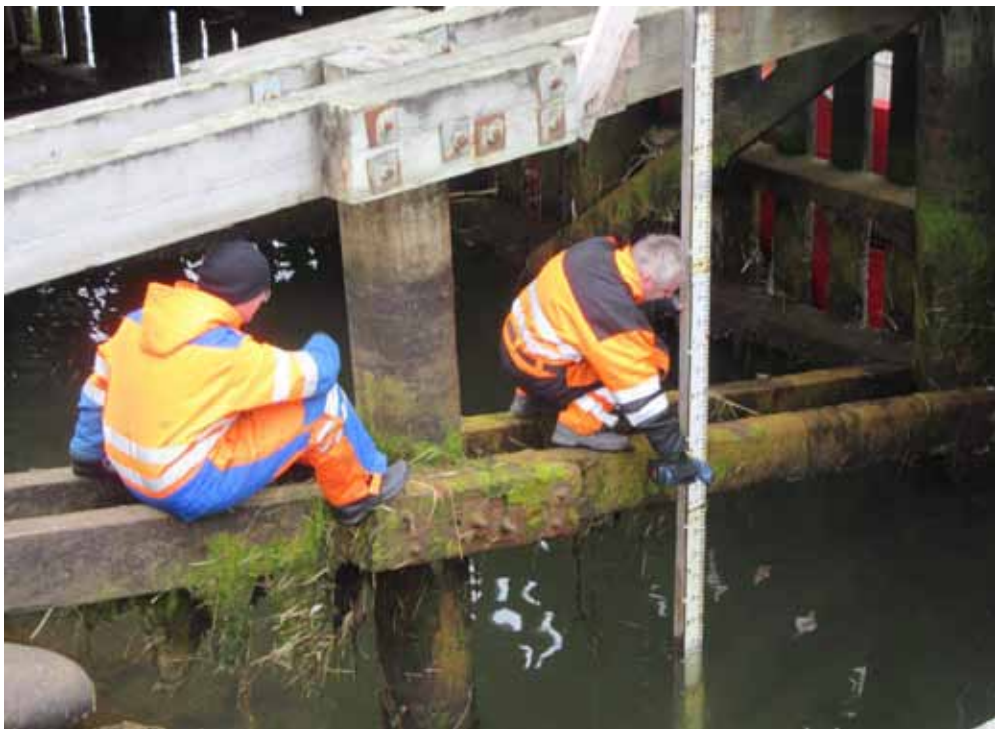
*Guðmundur Birkir Agnarsson*
*skipstjóri á sjómælingabátnum Baldri:*

# Sjómælingar og sjókort

**Siglingar hafa væntanlega fylgt mannskepnunni lengst af og sennilega eiga öll ríki heims eitthvað undir siglingum komið, hvort sem þau liggja að sjó eða ekki. Íslendingar hafa í það minnsta átt mikið undir siglingum og sjósókn alla tíð. Fiskveiðar í sjó hafa verið stundaðar frá landnámi og allur fólks- og vöruflutningur til og frá landinu fór fram sjóleiðina. Á seinni hluta síðustu aldar færðust fólksflutningar upp í háloftin en meginþorri vöruflutninga er áfram með skipum.**

## Öruggar siglingar

Mikilvægasta verkefni skipstjórnarmanna er að tryggja örugga siglingu skipa. Til þess hafa skipstjórnarmenn ýmis hjálpartæki og hefur tækninni fleygt fram á vettvangi siglinga sem annars staðar. Mörg þessara siglingatækja þykja í dag svo sjálfsögð að ekki er víst að allir geri sér grein fyrir hvað stendur að baki þeim upplýsingum sem þau veita. Að hafa upplýsingar um hvar skipið er staðsett á hnattkúlunni, hvert dýpið er



*Skipverjar á Baldri við uppsetningu á flóðmæli.*

**Baldur er minnsta varðskip Landhelgisgæslunnar og var hann smíðaður á Seyðisfirði ári 1991. Báturinn er 21 metri að lengd og mælist 72 brúttótonn. Hann er búinn tveimur Caterpillar aðalvélum og er ganghraði hans rúmir 11 hnútar. Baldur er búinn tveimur skrúfum og stýrum sem gera hann einstaklega lipran í stjórntökum. Þá er djúpristan aðeins 1,8 metrar og hentar hann því afskaplega vel til starfa á grunnsævi. Baldur er sérbúinn til sjómælinga, þ.e. til dýptarmælinga fyrir sjókortagerð, og í honum er svokallaður fjölgeisladýptarmælir og afar fullkominn staðsetningabúnaður. Þá er um borð léttbátur sem m.a. er nýttur til dýptarmælinga á grynningum. Auk sjómælinga sinnir Baldur einnig löggæslu og eftirliti á hafinu auk ýmissa sérverkefna fyrir Landhelgisgæsluna. Að öllu jöfnu er fjögurra manna áhöfn á Baldri en fleiri geta bæst við eftir verkefnum. Aðbúnaður er fyrir átta manns um borð.**

undir skipinu og hvar land liggur er skipstjórnarmanninum nauðsynlegt, og þess vegna eru sjókort eitthvert mikilvægasta hjálpartækið um borð í skipum.

## Fyrr á öldum

Víkingar sigldu til Íslands á níundu öld, en sjófarendur þess tíma hafa vafalítið búið yfir þekkingu og mögulega einhverjum búnaði sem þeir gátu stuðst við á ferðum sínum. Aldrei verður þó vitað hversu mörg skip héldu til hafs og lentu í hafvillum og náðu aldrei landi.

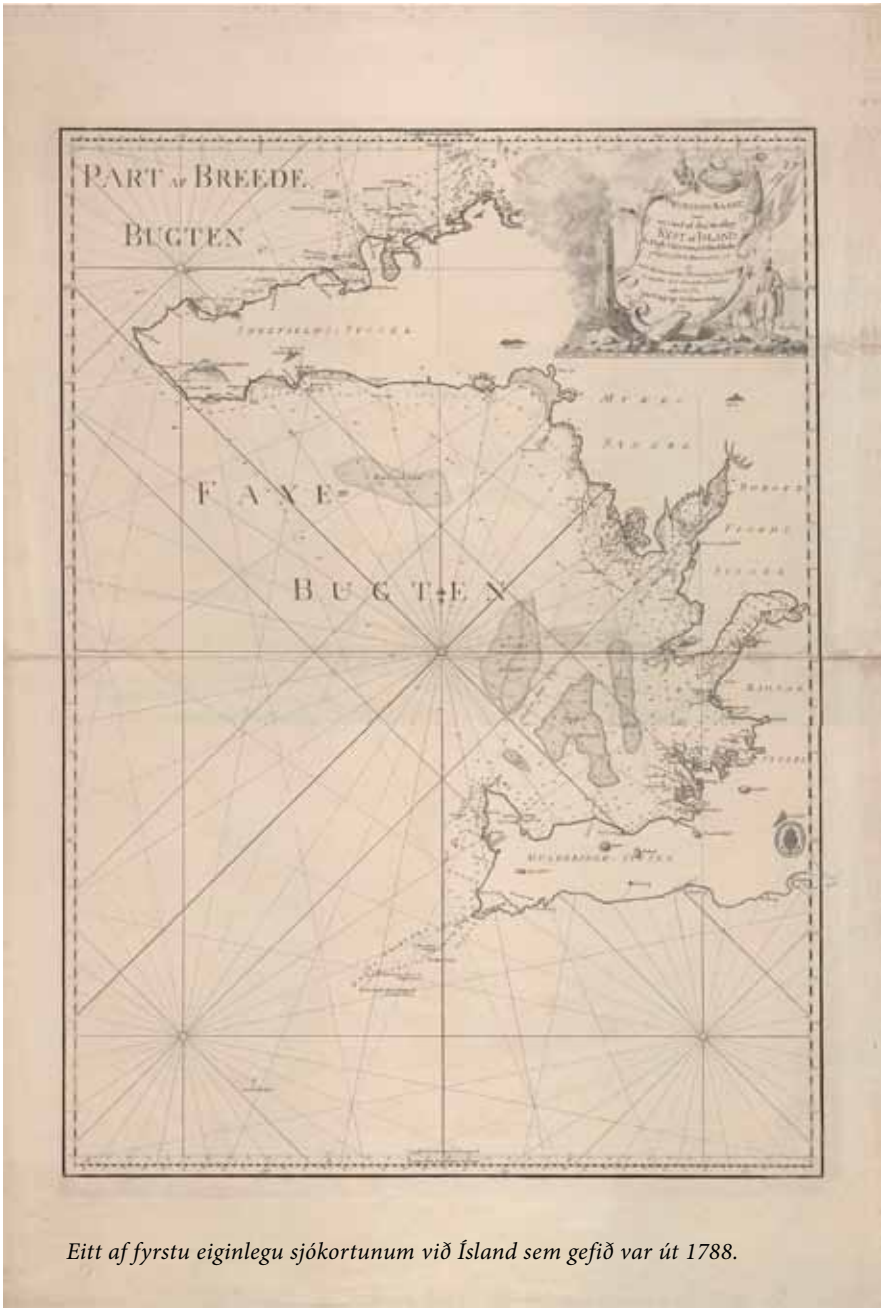
Við auknar siglingar fyrr á öldum meðfram ströndum landa og yfir höfin, hvort sem um var að ræða verslunarsiglingar eða hernað, byggðist upp þekking meðal sjófarenda um siglingaleiðir og um leið siglingahættur. Í hernaðarskyni héldu ríki þessum upplýsingum gjarnan fyrir sig, því sértæk þekking á strandlengju landa, sjávardýpi, veðurfari og straumum þýddi hernaðarlega yfirburði.

Skipherrar herskipa þessara tíma höfðu það að öllu jöfnu sem eitt af sínum verkefnum að stunda svokallaðar sjómælingar þegar siglt var um nýjar og ókannaðar slóðir. Til sjómælinga féllu dýptarmælingar, könnun á veðurfari, sjólagi og straumum, en einnig landmælingar þar sem það átti við því til að staðsetja dýpistölu þurfti landfræðilegt viðmið. Einnig voru herskip gerð sérstaklega út í slíka leiðangra og innan sjóherja varð til gagnagrunnur sem byggði á framangreindum upplýsingum sem síðan voru notaðar til að teikna sjókort, en eins og áður segir var það fyrst og fremst í eigin þágu.

Með auknum viðskiptum milli landa fylgdu auknar verslunarsiglingar. Smám saman fóru upplýsingar um siglingaleiðir að verða almennari og ríki fóru að stunda markvissar sjómælingar og kortagerð. Upphaflega voru sjókortin einungis ónákvæm strandlína landa en með auknum og markvissum sjómælingum fóru gæði sjókorta vaxandi og og þá um leið öryggi í siglingum. Þrátt fyrir að til séu uppdrættir af löndum og strandlínum frá 17. öld eru hins vegar einungis innan við 300 ár síðan markvissar sjómælingar hófust.

## Skipulagðar sjómælingar og sjókortagerð

Þegar ríki voru farin að skiptast á upplýsingum varð ljóst mikilvægi þess að koma á fót alþjóðlegu samstarfi um sjómælingar og sjókortagerð. Árið 1921 stóðu 18 þjóðir að stofnun Alþjóðasjómælingastofnunarinnar (International Hydrographic Organization - IHO) og hefur hún aðsetur í Mónakó. Stofnunin hefur meðal annars það hlutverk að annast stöðlun og samræmingu á aðferðum til sjómælinga




*Eitt af fyrstu eiginlegu sjókortunum við Ísland sem gefið var út 1788.*

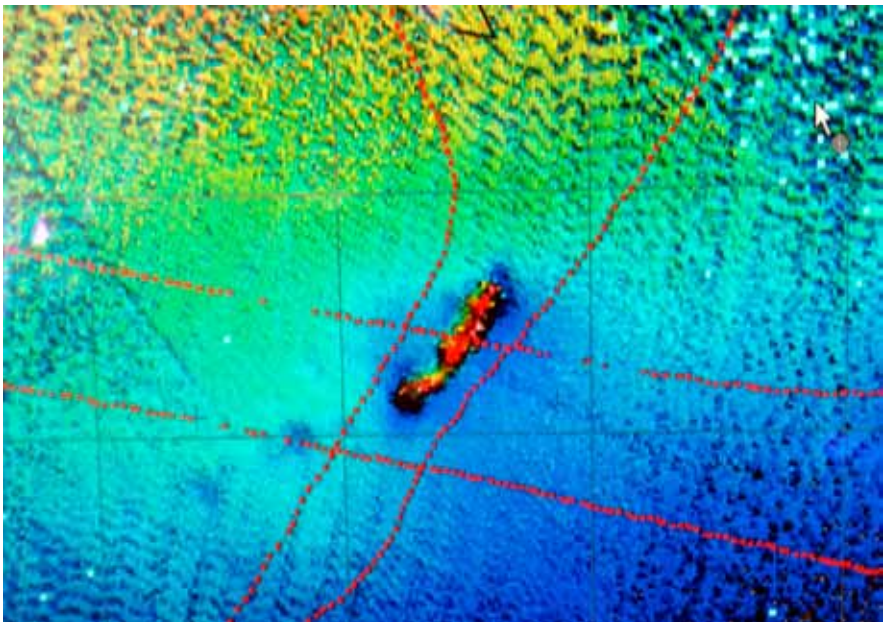
*Á sjókortum má að öllu jöfnu finna heimildaskrá þar sem fram kemur hvers konar mælingar liggja að baki og hvenær þær voru gerðar. Hér má sjá hvaða mælingar eru í korti númer 36.*

og útgáfu sjókorta. Ísland gerðist aðili að IHO árið 1957 og í dag eru 86 ríki aðilar að stofnuninni.

Skipulagðar sjómælingar við Ísland hófust á seinni hluta 18. aldar, nánar tiltekið á árunum 1776-1777, og náðu þær frá Reykjanesi og inn í innanverðan Faxaflóa, og að einhverju leyti sitt hvoru megin við Snæfellsnes. Árið 1788 voru svo gefin út fjögur sjókort sem byggðu á þessum mælingum og voru þau gefin út af dönsku sjómælingastofnuninni. Voru þetta fyrstu eiginlegu sjókortin við Ísland sem gefin voru út með markvissum hætti, en áður höfðu verið gefnir út uppdrættir með stöku dýpistölum. Danir sáu svo um sjómælingar við Ísland lengi vel.

Á árunum 1800-1818 var strandlengja landsins þríhyrningamæld. Var það í fyrsta skipti sem svo nákvæmar mælingar voru gerðar á strandlínunni og voru þær ekki síst gerðar til að unnt væri að gefa út nákvæm sjókort þess tíma því staðsetningar á dýpistölum tóku mið af landi. Sjómælingum var hins vegar frekar lítið sinnt, en um og eftir aldamótin 1900 réðust Danir í miklar sjómælingar við Ísland. Það skal tekið fram að dýptarmælingar voru gerðar með handlóði og línu en staðsetning mælingarinnar var svo ákvörðuð með láréttum hornamælingum á viðmiðunarpunktum í landi, og var

*Sjómælingabáturinn Baldur og varðskipið Þór eru báðir búnir fjölgeisladýptarmælum.*



*Flak út af Hópsnesi. Talið vera þýskur togari.*

það gert með sextant. Kom það sér því vel að búið var að mæla alla strandlínuna með nákvæmni þess tíma og setja út í kort. Danska sjómælingastofnunin gaf í kjölfarið út sjókort sem byggðu á þessum mælingum. Enn er í notkun sjókort sem byggir á þessum mælingum og er það kort númer 44 af Norðurflóa í Breiðafirði, en að auki eru í sumum núgildandi sjókortum einhverjar dýpisupplýsingar frá þessum mælingum, en þá á afmörkuðum svæðum.

## Íslendingar taka við sjómælingum

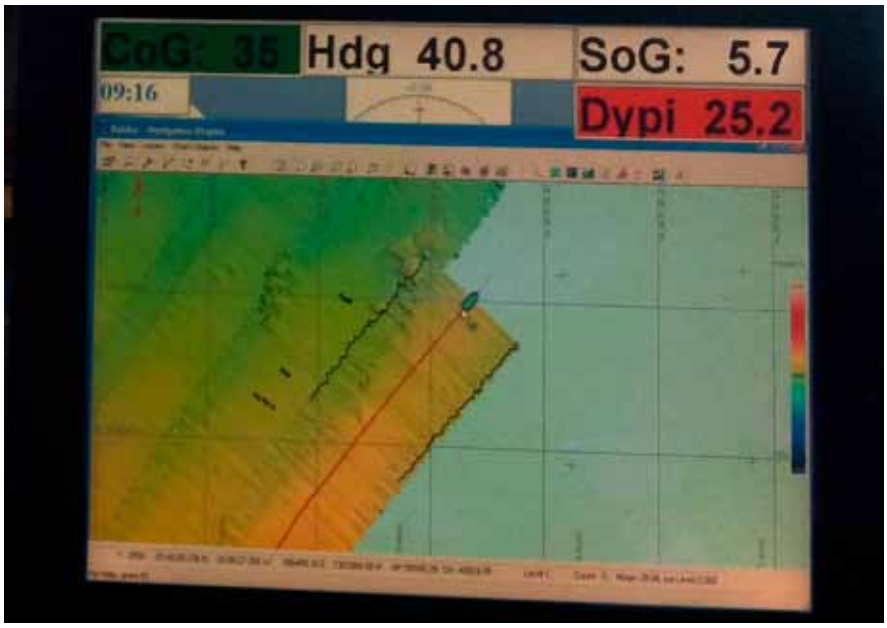
Árið 1930 var sett á fót deild innan Vita- og hafnamálastofnunar sem nefndist Íslensku sjómælingarnar og sá hún eftir það um sjómælingar hér við land. Danir héldu hins vegar áfram útgáfu og prentun sjókorta, allt til ársins 1960 að Íslensku sjómælingarnar tóku einnig við því hlutverki. Árið 1970 var nafninu breytt í Sjómælingar Íslands og deildin gerð að sjálfstæðri stofnun, en árið 1982 voru Sjómælingar Íslands færðar undir Landhelgisgæsluna.

Í lögum um Landhelgisgæslu Íslands númer 52 frá árinu 2006 er kveðið á um að Landhelgisgæslan sjái um sjómælingar, sjókortagerð og útgáfu þeirra fylgigagna sem þessum málaflokki tilheyra. Í dag er starfsemin hluti af siglingasviði Landhelgisgæslunnar og nefnist Siglingaöryggisdeild, en sjókortin eru þó enn gefin út undir nafninu Sjómælingar Íslands.

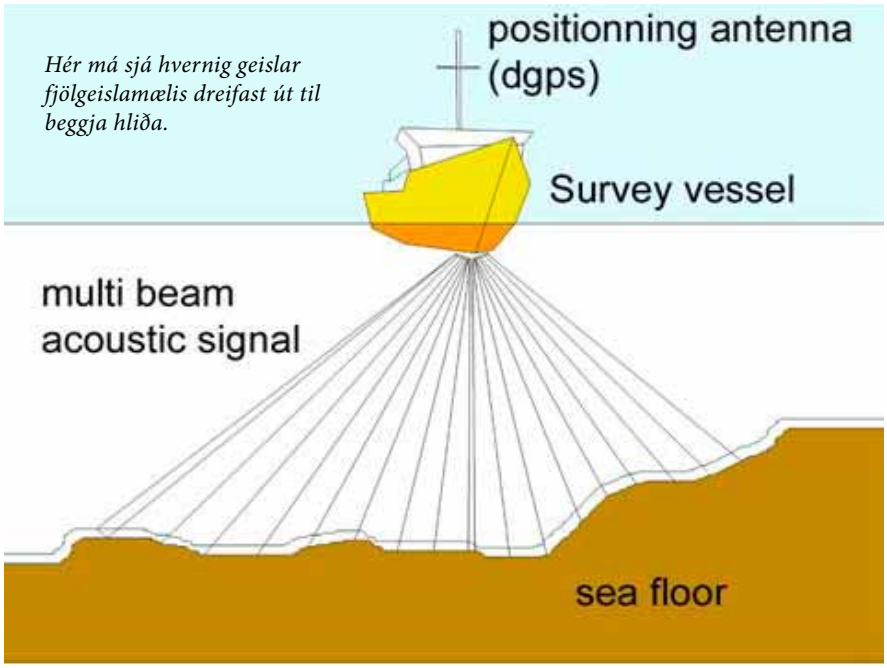
## Búnaður til sjómælinga

Þrátt fyrir að Danir hafi árið 1908 talið að sjómælingum væri lokið við Ísland var það nú öðru nær. Með betri tækni og aukinni nákvæmni var talið rétt að endurmæla gömlu handlóðsmælingarnar. Þegar leið fram á 20. öldina komu bergmálsdýptarmælar fram á sjónarsviðið sem skiluðu bæði nákvæmari og mun meiri dýpisupplýsingum en handlóðið. Dýptarmælirinn sendi frá sér einn mjóan geisla og mældi þannig dýpið undir mælingaskipinu svo til viðstöðulaust og ritaði mælirinn upplýsingarnar á pappír. Fyrst um sinn þurfti þó áfram að ákvarða staðsetningu með láréttum hornamælingum með sextant. Síðar kom sérstakur tækjabúnaður til staðsetninga sem stórbætti staðsetningarnákvæmni dýptarmælinganna og var það í samræmi við kröfur og staðla Alþjóðasjómælingastofnunarinnar.

Á fyrstu árum Íslensku sjómælinganna var notast við tilfallandi skip til sjómælinga, til að mynda vitaskip, varðskip eða þá ýmis leiguskip. Á sjötta og áttunda áratug síðustu aldar höfðu Sjómælingar




*Hér sést hvernig mælingaferill Baldurs teiknast upp í mælingaforriti.*




*Hér má sjá hvernig geislar fjölgeislamælis dreifast út til beggja hliða.*

yfir að ráða mælingabátum og einnig litlum mælingabáti á seinni hluta níunda áratugarins. Árið 1991 tók Landhelgisgæslan hins vegar í notkun nýjan mælingabát sem nefndur var BALDUR og var hann smíðaður á Seyðisfirði. Með tilkomu Baldurs voru mælingarnar tölvuvæddar, það er að öllum gögnum var safnað á tölvutækt form. Áfram var mælt með eingeisladýptarmæli og á mælingasvæðum þurfti að setja upp sérstakt staðsetningakerfi sem byggði á landstöðvum sem sendu út radíómerki, og móttakara um borð í Baldri sem reiknaði út staðsetninguna. Miklar breytingar urðu svo með tilkomu GPS staðsetningakerfisins, en þar með var ekki lengur þörf á að setja upp sérstakar landstöðvar á mælingasvæðum. Árið 2002 varð svo enn ein byltingin með tilkomu svokallaðs fjölgeisladýptarmælis, en til einföldunar má segja að slíkur mælir sendi frá sér fjölda mjórra geisla niður og þvert út til hliðar frá mælingaskipinu, og er þannig unnt að dýptarmæla með nákvæmri upplausn mjög breitt svæði. Talsverður munur er því á dýptarmælingum með eingeislamæli eða fjölgeislamæli.

## Eingeisladýptarmælar

Með eingeislamæli eru settar út línur með vissu millibili og ræðst bilið milli þeirra af mælikvarða þess korts sem verið er að safna dýpisupplýsingum í. Eftir

*Um borð í Baldri við mælingar.*

því sem mælikvarði kortsins er stærri og kortið að sama skapi nákvæmara, þeim mun styttra er á milli mælingalína. Í strandsiglingakortum er ekki óalgengt að bil milli mælingalína sé ýmist 250 eða 500 metrar og af því að einungis er verið að mæla dýpið undir mælingaskipinu er hægt að gera sér í hugarlund hversu mikið vantar í raun inn í þær mælingar til að fá heildarupplýsingar um dýpi. Hins vegar lesa sjómælingamenn í botnlagið við mælingarnar og ef svo virðist sem dýpi fari minnkandi á afmörkuðum hluta mælingasvæða þá er einfaldlega mælt mun þéttar á þeim hluta svæðisins. En alltaf má þó búast við að eitthvað fari framhjá mælingamönnum við eingeislamælingar og er því mikilvægt að sjófarendur upplýsi Landhelgisgæsluna ef raundýpi ber ekki saman við upplýsingar í sjókortum.

Þegar mælt er með eingeislamæli í aðsiglingakort þá minnkar bilið milli mælingalína eftir því sem mælikvarði kortanna verður stærri og kortið nákvæmara, til að mynda í 50 eða 100 metra og jafnvel minna, og svo er mælt þéttar þar sem grynnkar. Ef mælt er með eingeislamæli í höfnum er bilið ennþá minna, 5 til 10 metrar. Allt er þetta samkvæmt alþjóðlegum stöðlum.

## Fjölgeisladýptarmælar

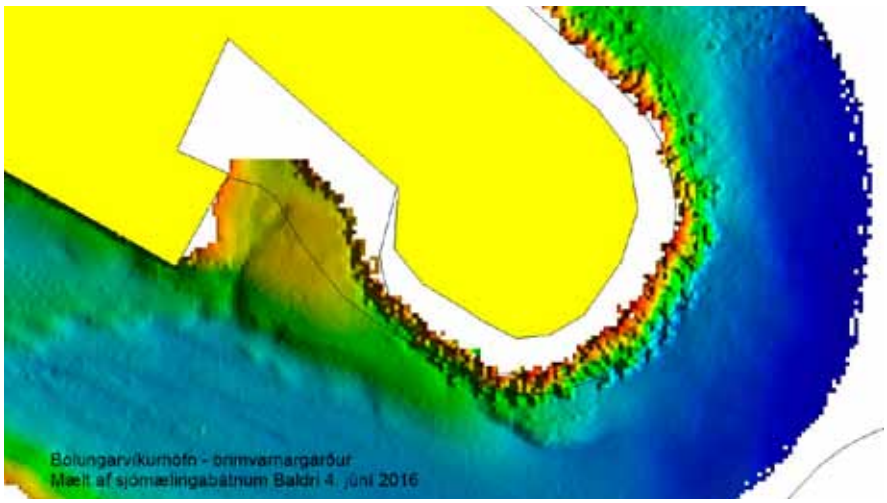
Mælingar með fjölgeislamæli eru frábrugðnar eingeislamælingum að því leyti að þar er kappkostað að mæla allan hafsbotninn á skilgreindu mælingasvæði í stað einungis mjórrar línu með ákveðnu millibili, en með fjölgeislamæli er hægt að mæla vel út til beggja hliða mælingabátsins. Fjölgeislamælirinn í Baldri er með 150° geira, þ.e. vídd mælingageirans er 75° út til beggja hliða, og er breidd þess svæðis sem Baldur nær að mæla í hverri ferð u.þ.b. sjö sinnum dýpið undir bátnum. Þannig að ef dýpi er til að mynda um 50 metrar þá er breidd þess ferils sem er mældur um 350 metrar. Hins vegar eru þessir mælingaferlar alltaf látnir skarast til að tryggja að ekkert verði útundan og vegna þessarar skörunar er gjarnan miðað við að breiddarafköstin séu u.þ.b. fimm sinnum dýpið. Í mælingatölvum um borð teiknast upp þekja inn á kort þar sem hafsbotninn hefur verið mældur.

Við fjölgeislamælingar eru tvær aðferðir notaðar til mælinga. Önnur er sú að settar eru út línur og þá kappkostað að bilið milli lína sé ekki meira en svo að ferlar nái saman með nægjanlegri skörun, en hafa þarf í huga að eftir því sem dýpi minnkar þá mjókkar einnig það svæði sem mælingaferillinn nær yfir. Þessi aðferð er notuð þegar mælt er með stærri skipum eins og þegar varðskipið Þór er við sjómælingar og eins þegar Baldur er við mælingar fyrir opnu hafi á dýpra vatni.

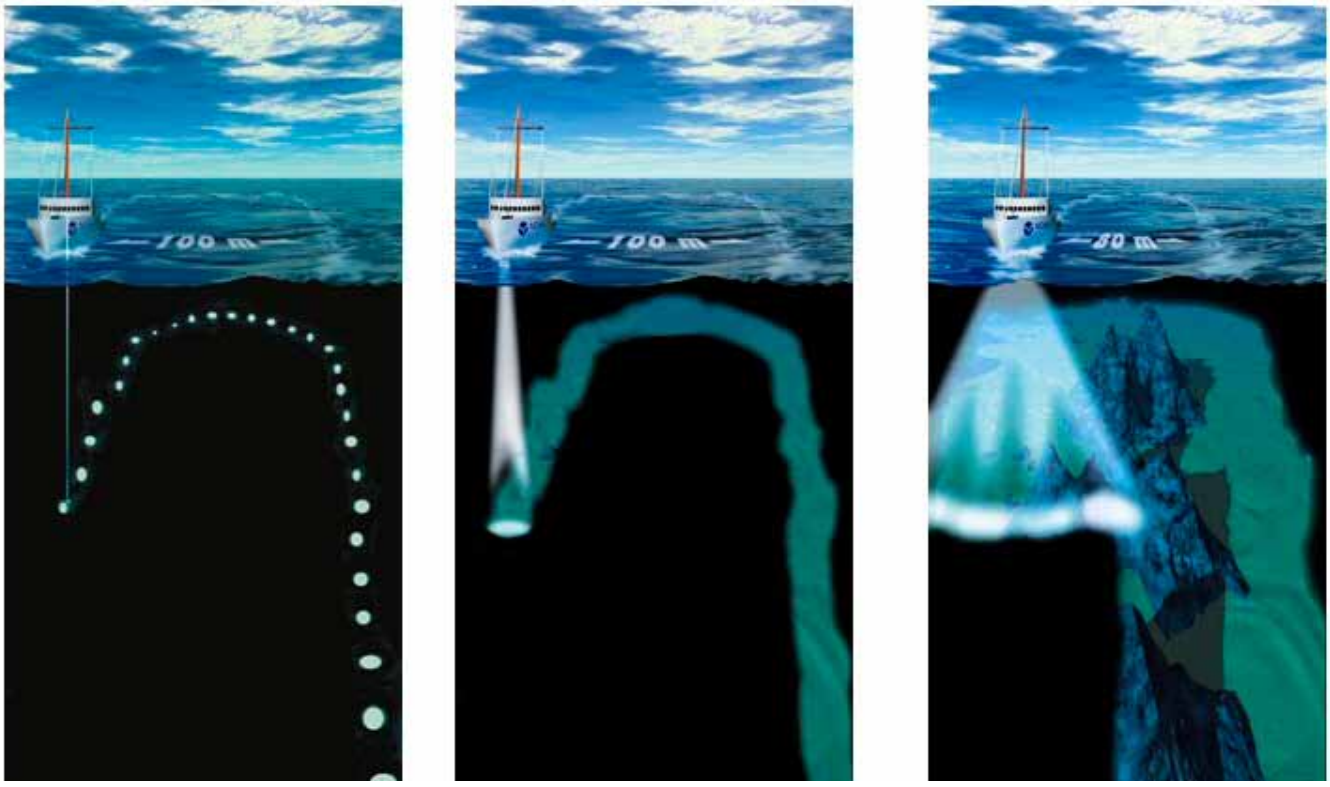
Hin aðferðin er að handstýra mælingabátnum þannig að mælingaferlarnir nái alltaf saman með nægjanlegri skörun. Þessi aðferð er notuð við mælingar á grunnsævi, til dæmis við mælingar innan hafna eða með ströndu þar sem ekki hentar að setja út línur. Má líkja þessu við að mála vegg og er þessi aðferð einmitt kölluð „painting“ á ensku. Í dag eru dýptarmælingar Landhelgisgæslunnar gerðar eingöngu með fjölgeislamæli.

## Mæling hljóðhraða

Dýptarmælar senda hljóðbylgju frá svokölluðu botnstykki mælisins, sem oftast er fest undir mælingaskipið, niður til botns þaðan sem hún endurkastast til baka. Ferðatími hljóðbylgjunnar niður til botns og til baka er mældur og til að




*Hér er búið að vinna úr fjölgeislamælingu sem gerð var við brimvarnargarð á Bolungarvík.*




*Þróun í dýptarmælingum. F.v. handlóðsmæling, eingeislamæling og fjölgeislamæling.*

mælingin sé nákvæm þarf að vita hversu hratt hljóðið ferðast í gegnum vatnsmassann. Til að uppfylla alþjóðlega staðla þarf því samhliða dýptarmælingunni að mæla reglulega hljóðhraða sjávar til að leiðrétta mælinguna. Hljóðhraði í ferskvatni er um 1500 m/s en heldur lægri í sjónum hér við land. Helstu áhrifaþættir til breytinga á hljóðhraða eru leiðni (meðal annars vegna seltustigs), hitastig og þrýstingur, sem eykst við aukið dýpi.

Við fjölgeislamælingar ferðast hljóðið mislangt í gegnum vatnsmassann þar til það finnur botn. Á sléttum botni er mun styttri vegalengd til botns beint undir bátnum en þangað sem geislarnir ná lengst út til hliðanna. Vegalengdin sem hljóðbylgjan ferðast verður því æ meiri eftir því sem botndýpi er mælt lengra til hliðar út frá bátnum. Ef dýptarmælirinn reiknar þennan mismunandi ferðatíma út frá röngum hljóðhraða getur orðið mikil skekkja á mælingunni.

Til að mæla hljóðhraða sjávar er sérstöku mælitæki slakað til botns. Er þetta að jafnaði gert einu sinni á dag en oftar ef þurfa þykir vegna aðstæðna, til að mynda ef hitastig sjávar breytist. Niðurstöður hljóðhraðamælinganna eru síðan keyrðar inn á dýpisgögnin við eftirá úrvinnslu þeirra.

## Flóðmælingar

Það dýpi sem gefið er upp í íslenskum sjókortum er miðað við meðalstórstraumsfjöru. Við mælingar er sjávarhæð vissulega breytileg og þarf því stöðugt að mæla sjávarhæðina meðan mælt er. Settir eru upp flóðmælar í höfnum nærri mælingasvæðum til að safna þessum upplýsingum, og við úrvinnslu mælingagagna eru sjávarstöðuupplýsingar keyrðar inn á gögnin til leiðréttinga á dýpi.

## Nákvæm staðsetning

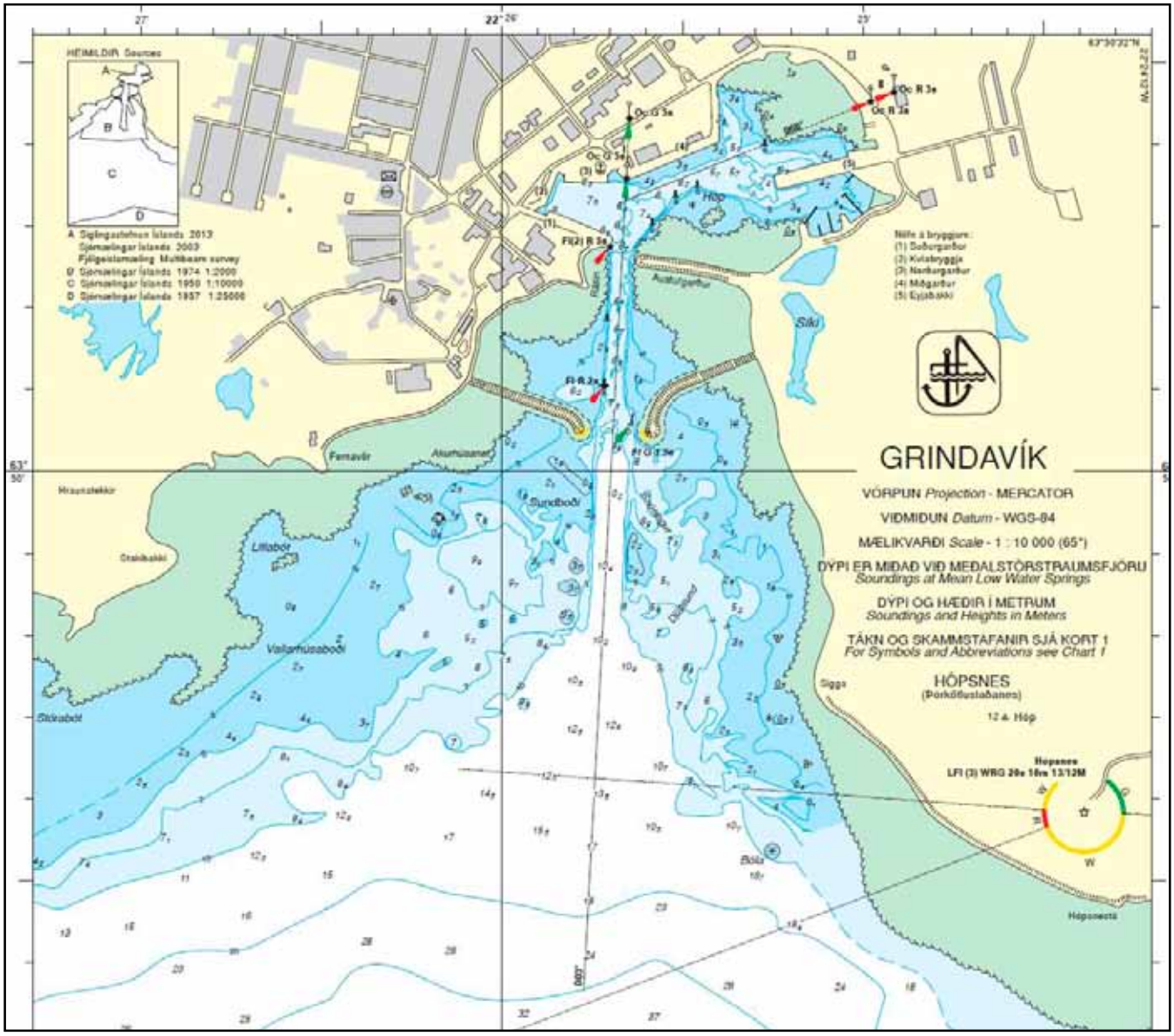
Ekki er nóg að mæla dýpið nákvæmlega því lítið gagn er af þeim upplýsingum ef þær eru ekki staðsettar á réttum stað á hnattkúlunni. Mikið hefur breyst frá því sjómælingamenn notuðu sextant til hornamælinga á landfræðilegum viðmiðum, sem voru jafnvel sjálf illa mæld inn og útsetning þeirra í kort jafnvel bjöguð. Talsverð skekkja gat verið í slíkum mælingum ef miðað er við tækni og nákvæmni nútímans, en þær mælingar voru samt sem áður gríðarleg bylting á sínum tíma.

Við sjómælingar eru í dag notuð afar fullkomin staðsetningatæki. Ekki er nóg að vita bara staðsetningu þess skips sem notað er til mælinga, heldur þarf að vita nákvæma staðsetningu hvers einasta geisla fjölgeislamælisins þegar hann snertir hafsbotninn svo unnt sé að ákvarða nákvæmlega hvar það dýpi er sem mælt var.

Staðsetningatækin nota fleiri en eitt gervihnattastaðsetningakerfi til að reikna út eigin staðsetningu. Staðsetningatækin sem Landhelgisgæslan notar sækja upplýsingar frá bæði bandarísku GPS kerfinu og rússneska GLONASS kerfinu auk þess sem hið evrópska GALILEO kerfi er í uppbyggingu. Til að útreiknuð staðsetning sé sem nákvæmust er notast við upplýsingar úr leiðréttingakerfi sem ÍSMAR rekur auk sambærilegra upplýsinga frá hinu evrópska EGNOS leiðréttingakerfi. Með þessu móti er nákvæmni staðsetninga með um og innan við 40 sentimetra skekkju. Hægt er að minnka þessa skekkju enn meira með sérstökum búnaði sem settur er upp í landi, en ekki er þörf á slíkri nákvæmni við sjómælingar samkvæmt alþjóðlegum viðmiðum.

Þegar sjómælingabúnaður er settur upp í skipum er ákvarðaður ákveðinn núll-punktur skipsins og er innbyrðis afstaða allra tækja mæld nákvæmlega út frá þessum punkti. Þetta er gert til að staðsetningatækin og tölvubúnaðurinn sem safnar öllum upplýsingunum geti ákvarðað staðsetningu á hverjum geisla fjölgeislamælisins þegar hann nemur botn, jafnvel þó svo að loftnet staðsetningatækjanna sé mögulega aftan til á skipinu og botnstykki dýptarmælisins framarlega.

En það er ekki nóg að hafa þessa innbyrðis afstöðu nákvæma því tölvu-




*Hluti af hafnarkorti Grindavíkur.*

búnaðurinn þarf einnig að geta reiknað út staðsetningu hvers geisla á hafsbotni þó mælingaskipið velti og stampi á ferð sinni yfir hafflötinn. Með þessum staðsetningartækjum er því mjög hraðvirkur og nákvæmur hreyfiskynjari sem nemur allar hreyfingar mælingaskipsins. Þessar hreyfiupplýsingar keyrast sjálfkrafa inn á tækja- og tölvubúnaðinn og er reiknihraði og reiknigeta þessa búnaðar margfalt meiri en í hefðbundnum staðsetningatækjum, sem er nauðsynlegt til að skila nákvæmri staðsetningu.

## Dýpisgögn frá öðrum

Vegna þeirra miklu krafna sem gerðar eru til dýptarmælinga fyrir sjókort, og nefndar eru hér að framan, er ekki unnt að nýta þær miklu upplýsingar sem fiskiskip hafa safnað í sín siglingaforrit. Þær geta þó verið ágætt viðmið fyrir sjómælingamenn þegar mælt er á lítt könnuðum svæðum.

Hafrannsóknaskipið Árni Friðriksson er búið fjölgeisladýptarmæli og öflugu staðsetningakerfi og hefur Hafrannsóknastofnun stundað fjölgeislamælingar á djúpslóð í tengslum við sínar hafrannsóknir.

Þá hefur siglingasvið Vegagerðarinnar yfir að ráða litlum mælingabáti sem einnig er búinn fjölgeislamæli og öflugu staðsetningakerfi og er hann notaður til að fylgjast með dýpkunarframkvæmdum í höfnum landsins.

Mælingagögnin frá þessum aðilum uppfylla þá alþjóðlegu staðla sem krafist er og getur Landhelgisgæslan því nýtt þau í sjókort.

## Skipulag mælinga

Þegar dýptarmælingar eru ákvarðaðar þarf að reita fyrirhuguð mælingasvæði niður í heppilegar stærðareiningar. Við sjómælingar safnast inn gríðarlega mikið af stafrænum gögnum og er stærð reita gjarnan miðuð við að gögnin íþyngi tölvubúnaði ekki um of við úrvinnslu þeirra, þannig að ef mælt er í nýtt kort þá er því að öllu jöfnu skipt upp í marga smærri mælingareiti.

Mislangan tíma tekur að mæla svæði og fer það fyrst og fremst eftir dýpi. Grunn svæði taka lengri tíma því breidd mælingaferilsins minnkar eftir því sem grynnkar og hægar gengur að þekja svæðið.

Þegar mælt er á svæði þar sem vitað er að ekki þarf að hafa áhyggjur af grynningum þá er mælingaferillinn látinn skarast visst mikið, en þegar komið er inn á grynningar þar sem óvíst er um öruggt dýpi þá er siglt í jaðri næsta mælingaferils á undan og þannig verið á mældu svæði.

Að öllu jöfnu er sjómælingabáturinn Baldur gerður út til mælinga frá vori fram á haust. Skipstjórnarmenn Baldurs eru jafnframt sjómælingamenn og yfir vetrartímann vinna þeir úr mælingum sumarsins, og er það tímafrek vinna. Er gjarnan miðað við að fyrir hvern einn dag í mælingu séu 4-5 dagar í úrvinnslu. Sú vinna deilist hins vegar niður á 2-3 mælingamenn.

Við úrvinnslu eru keyrðar inn á mælingagögnin þær leiðréttingar sem áður er nefndar, það er að segja hljóðhraðamæling og sjávarstöðugögn, og svo þarf að hreinsa út þær ýmsu truflanir sem koma inn á gögnin við mælingarnar.

Þegar mælingamenn hafa lokið úrvinnslu eru gögnin afhent kortagerðarfólki, sem annað hvort bætir þessum nýju upplýsingum inn í áður útgefin sjókort eða notar þær í ný kort sem eru í vinnslu.

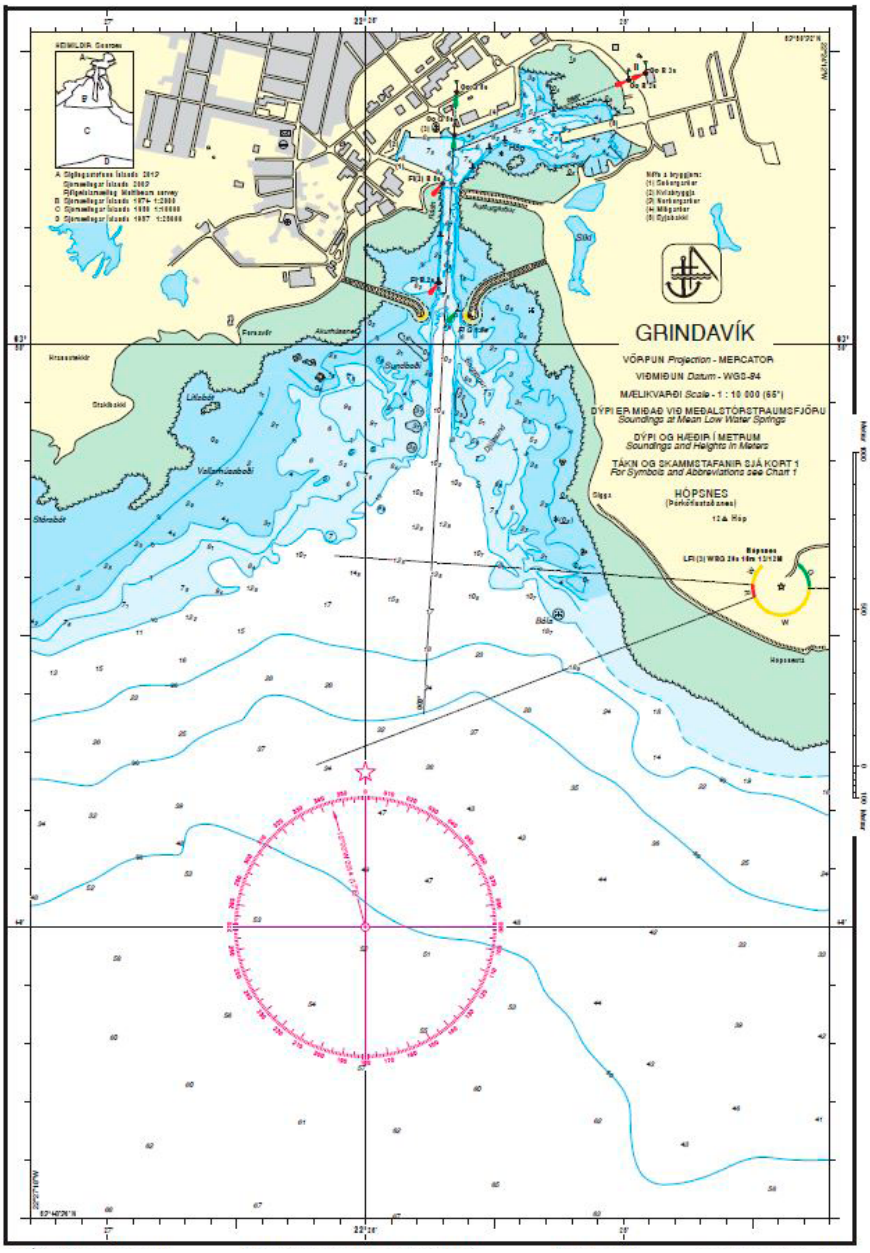
## Sjókort

Landhelgisgæslan er opinber útgáfuaðili íslenskra sjókorta, bæði pappírskorta og rafrænna korta og gefur út um 80 sjókort. Margvíslegar upplýsingar eiga að koma fram í sjókortum samkvæmt alþjóðlegum stöðlum. Þau eiga að vera eitt af hjálpartækjum skipstjórnarmanna, en auk upplýsinga um dýpi eiga þau meðal annars að sýna strandlínu, sker og grynningar, vita, baujur og önnur sjómerki og ljósmerki þeirra. Einnig upplýsingar um hættur hvers konar og allar þær aðrar upplýsingar og merkingar sem nýtast skipstjórnarmanninum til að viðhafa örugga siglingu.

Við gerð sjókorta er mikilvægt að staðsetning strandlínunnar og eyja og skerja sé rétt og nýtir Landhelgisgæslan gögn frá aðilum eins og Landmælingum Íslands og Loftmyndum ehf. til að tryggja að svo sé. Íslensk sjókort eru öll í svokallaðri Mercator vörpun.

## Hnattræn viðmiðun

Þegar sjókort er búið til þarf að ákvarða hvaða hnattrænu viðmiðun kortið hefur, svokallað datum, sem er viðmiðun fyrir lárétta staðsetningu. Skipstjórnarmenn þekkja eflaust margir viðmiðunina Hjörsey 1955 sem lengi var notuð í íslensk sjókort. Ný sjókort hafa hnattrænu viðmiðunina WGS-84 sem er stöðluð viðmiðun fyrir alla jörðina og hefur verið unnið að því að breyta eldri sjókortum í samræmi við það. WGS-84 er viðmiðun sem staðsetningatæki eins og GPS eru gjarnan stillt á, en þeirri stillingu er þó hægt að breyta eftir þörfum. Sé ekki samræmi milli viðmiðunar í korti því sem siglingaforrit skipsins notar, og svo innstilltri viðmiðun í GPS tæki, þá birtist skipið á röngum stað í siglingaforritinu. Munar það jafnvel tugum metra sem getur vissulega haft alvarlegar afleiðingar, til að mynda þar sem dýpi er varasamt.




*Hafnarkort Grindavíkur.*

## Mælikvarði sjókorta

Áður hefur verið minnst á mælikvarða sjókorta og er talað um að mælikvarði sé stærri eftir því sem kortin verða nákvæmari, en þau ná hins vegar yfir minna svæði.

Sjókortum er skipt upp í þrjá flokka; yfirsiglingakort, strandsiglingakort og aðsiglinga- og hafnakort. Þau síðastnefndu þurfa að hafa sem nákvæmastar upplýsingar og eru því í mjög stórum mælikvarða. Eru hafnakortin gjarnan í mælikvarðanum 1:10 000. Til samanburðar þá er yfirsiglingakort númer 15 til að mynda í mælikvarðanum 1:2 000 000, en það sýnir alla efnahagslögsögu Íslands og rúmlega það.

## Kröfur

Þrátt fyrir að flest skip og bátar séu búin einhverskonar siglingaforriti með rafrænum sjókortum þá er samt sem áður skylt að hafa um borð pappírs-sjókort af þeim svæðum sem skipin athafna sig á. Á þessu er þó undantekning ef skip eru búin tvöföldu ECDIS kerfi (e. Electronic Chart Display and Information System) en það er siglingaforrit sem framleitt er samkvæmt ströngum alþjóðlegum stöðlum og viðurkennt af Alþjóðasiglingastofnuninni. ECDIS kerfi nota rafræn sjókort sem framleidd eru af viðurkenndum og opinberum framleið-

*Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra hátíðarkveðjur á sjómannadegi*


KVIKAN
AUÐLINDA- OG MENNINGARHÚS

SJÓMANNASTOFAN
VÖR

Blómakot
Blóm og gjafavara
Sími 894-9211
Hafnargata 7b

Verkalýðsfélag
Grindavíkur

EIMSKIP
Korngörðum 2 | 104 Reykjavík | eimskip.is

MD VÉLAR
VAGNHÖFÐA 12, REYKJAVÍK | S. 567 2800 | mdvelar@mdvelar.is | mdvelar.is

SALTHÚSIÐ

netto

BÍLALEIGA AKUREYRAR
Höldur
Europcar
461-6000 • holdur.is

*Guðmundur Birkir Agnarsson skipstjóri mælir inn staðsetningu á sjómerki með GPS.*

endum sjókorta líkt og Landhelgisgæslan er. ECDIS kerfi eru notuð í flutninga- og farþegaskipum og eru einnig komin í nokkur fiskiskip.

## Sala og dreifing sjókorta

Sjókortin, það er að segja bæði pappírskort og rafræn kort, eru framleidd og gefin úf af Landhelgisgæslunni undir nafni Sjómælinga Íslands eins og áður hefur verið nefnt. Sala sjókorta er þó í höndum annarra aðila og sjá Víking björgunarbúnaður og Gúmmíbátaþjónusta Norðurlands um sölu pappírskorta hér á landi en sala og dreifing rafrænna sjókorta er í höndum erlendra aðila. Vissulega er hægt að kaupa rafræn sjókort hjá söluaðilum hér á landi sem þeir hafa þá keypt af erlendum heildsölum.

Rétt er að geta þess að ýmsir aðrir aðilar framleiða og selja rafræn sjókort af íslensku hafsvæði og má þar nefna útgáfu bresku sjómælingastofnunarinnar undir heitinu Admiralty. Einnig má nefna C-map kort sem margir skipstjórnarmenn þekkja en almennt er hægt er að fá C-map kort í tveimur mismunandi útfærslum; annars vegar viðurkenndri til að nota í ECDIS kerfum og hins vegar óviðurkenndri, sem er þá notuð í hefðbundnum siglingaforritum. Óviðurkenndu kortin búa ekki yfir eins miklum upplýsingum og þau viðurkenndu og því er mikilvægt að hafa pappírskort einnig um borð, og þá að leiðrétta þau þegar tilkynningar berast um slíkt. Eins er mikilvægt að endurnýja rafrænu kortin reglulega til að sitja ekki uppi með kort sem eru úrelt, til dæmis vegna breytinga á hafnarmannvirkjum eða sjómerkjum.

## Fylgigögn með sjókortum

Þrátt fyrir að miklar upplýsingar megi finna í sjókortum er þó ekki unnt að koma þar fyrir öllum þeim upplýsingum sem mögulega þarf á að halda. Til að styðja við sjókortin eru gefin út ýmis fylgiskjöl, þar á meðal kortaskrá, sjávarfallaalmanak og leiðsögubók. Þá eru sjókort síbreytileg og þurfa skipstjórnarmenn að leiðrétta kortin í samræmi við það, en upplýsingar um breytingar, viðbætur og fleira eru birtar í svokölluðum Tilkynningum til sjófarenda sem gefnar eru út annan hvern mánuð að jafnaði, en oftar ef þurfa þykir. Sum þessara gagna má finna á vefsíðu Landhelgisgæslunnar www.lhg.is.

## Hvað er framundan?

Tekin hefur verið ákvörðun um að fjölgeislamæla alla efnahagslögsöguna og munu Landhelgisgæslan og Hafrannsóknastofnun sjá um þær mælingar. Áætlað er að þetta verkefni taki um 15 ár. Það liggur því fyrir að endurmæla öll þau svæði sem áður hafa verið mæld með eingeislamæli.

Síðasta sumar hóf Baldur dýptarmælingar í Breiðafirði en þar eru mælingar gamlar og mörg svæði reyndar ómæld. Í innanverðum Breiðafirði eru til að mynda flestar mælingar handlóðsmælingar og framar í greininni er minnst á sjókort númer 44 af Norðurflóa Breiðafjarðar sem byggir að mestu á slíkum mælingum, enda gefið út árið 1915. Er það elsta kortið sem Landhelgisgæslan gefur út.

Þar sem fyrirhuguð mælingasvæði eru erfið og krefjandi vegna fjölda eyja, skerja og boða, og þar að auki sterkra strauma, má reikna með að mælingarnar í Breiðafirði taki nokkur ár. Fyrirhugað er að gefa út fjögur ný sjókort af þessu svæði á næstu árum og verða þau í mælikvarðanum 1:50 000. Einnig verða gefin út ný hafnakort af Brjánslæk og Reykhólum og dýpisupplýsingar í hafnarkort Flateyjar endurnýjaðar.

Áfram verður svo haldið með fjölgeislamælingar í kringum landið því af nógu er að taka.

***Guðmundur Birkir Agnarsson skipstjóri á sjómælingabátnum Baldri Grein rituð fyrir Sjómannadagsblað Grindavíkur 2018***

# Gallerí sjó...

*Ljósmyndir: Haraldur Hjálmarsson*

# Gallerí sjó...

*Ljósmyndir: Haraldur Hjálmarsson*

# Gallerí sjó...

# Gallerí sjó...

*Ljósmyndir: Haraldur Hjálmarsson*

# Gallerí sjó...

# Gallerí sjó...

*Ljósmyndir: Haraldur Hjálmarsson*

# Réttur sjómanna til bóta

Verði sjómenn fyrir slysi við vinnu sína, geta þeir átt rétt á bótum vegna afleiðinga slyssins, án tillits til þess hvort slysið verði rakið til mistaka eða vanrækslu.

Sökum þess hve ríkan rétt þeir eiga sem lenda í vinnuslysi á sjó, er mikilvægt að leita alltaf réttar síns, þótt tjónið kunni í upphafi að virðast smávægilegt.

Brýnt er að leita til læknis og tilkynna viðeigandi aðilum strax um slysið, svo sem vinnuveitanda, tryggingafélagi, sjómannafélagi og Sjúkratryggingum Íslands.

Einnig er mikilvægt að hinn slasaði ráðfæri sig sem fyrst við lögmann um rétt sinn.

**Fyrsta viðtal er alltaf ókeypis hjá okkur!**

FULLTINGI

*slysa- og skaðabótamál*

Þinn réttur til bóta!