

# Sjómannadagsblað Grindavíkur 2001



**Grindvíkingar! Róið á heimamið.  
Verslið við ykkar eigin Sparisjóð.**



Sparisjóðurinn í Keflavík  
**GRINDAVÍKURÚTIBÚ**

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

Afgreiðslutími:  
Mánudaga-föstudaga  
kl. 9:15 - 12:15 & 12:45 - 16:00.



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

Opið frá 10-12 og 13-17  
alla virka daga  
Sími: 426-7150 & 899 7140  
Fax: 426-7151



**SJÓVÁ-ALMENNAR**  
Víkurbraut 46, Grindavík



Til lesenda

Á þessum sjómannadegi fögnum við því að enginn sjómaður hefur farist í sjóslysi hér í Grindavík frá síðasta sjómannadegi. Það er mikil ánægja og vaftalaust mikil því að þakka hve margir sjómennt hafa sött Slysavarnarskóla sjómannna. Reyndar ber skv. lögum hverjum sjómanni skylda til að sækja námskeið við skólann. Það er nauðsynlegt að vita hvernig bregðast skuli við ef eitthvað óvient kemur upp á um borð og hekkja björgunartæki og staðsetningu þeirra í hverju skipi..

EKKI MÁ GLEYMA ÞETTI TILKYNNINGASKYLDU ISLENSKRA SKIPA EÐA FÉLÓGUM I SLYSAVARNADEILDUM LANDSINS OG FÖRNÝFUSUM STÖRFUM ÞEIRR. ÞAU VERÐU SEINT FULLÞÖKKUÐ OG ERU NAUÐSYNLEGUR ÖRYGGISHLEKKUR, EINKUM FYRIR ÞANN MIKLA FJÖLDA SJÓMANNNA SEM SJÓINN SÆKJA Á SMÁBÁTUM.

Þetta er í þrettánda sinn sem Sjómannadagsblað Grindavíkur kemur út. Efni blaðsins er með hefðbundnu sniði þar sem halddið er utan um það sem er að gerast á líðandi stundu ásamt því að rifja upp líðna til. Æg vil sérstaklega benda lesendum blaðsins á grein Ólafs Rúnars Þorvarðarsonar um fyrstu dekkbátana í Grindavík. Þar rekur hann sögu þeirra í mál og myndum. Skrifin eru framhald greinafloks hans um fyrstu vélbátana í Grindavík sem birst hafa í tveimur síðustu tölublöðum Sjómannadagsblaðsins. Fyrir tiu árum tók hann saman grein fyrir blaðið um formenn og báta sem lento í „Hrakningunum 24. mars 1916.“ Með þessum skrifum hefur verið komin fyrir á einn stað merkum fróbleik í útgerðarsögu Grindavíkur sem eflaust á eftir að vitna til í framtíðinni.

Æg vil þakka þeim sem hafa gert okkur kleift að koma þessu blaði út. Sérstakri lipurð greinahöfunda, velvilja aug lýsanda og skilnings lesenda. Að síðustu vil æg fyrir hönd þeirra sem að þessu blaði standa óska sjómönum, fiskverkafólki og öðrum, sem tengjast sjávarútvegi, til hamingju með daginn.

Hinrik S. Bergsson.

**Skrifstofa S.V.G.**

Hafnargötu 9, sími 426-8400, fax 426-8405

Skrifstofan er opin alla virka daga frá 9-12.

Starfsmaður: Þorbjörg Halldórsdóttir.

Stjórnin

**Sjómannadagsblað Grindavíkur 13. árg. 10. júní 2001**

**Útgefandi:**

Sjómannadagsráð Grindavíkur  
Hermann M. Sigurðsson, formaður  
Reynir Sigurðsson, Viðar Geirsson,  
Ingvi Örn Ingvarson, Þorsteinn G.  
Kristjánsson og Einar Einarsson

# Efnisyfirlit

**Hugvekja**

Séra Hjörtur Hjartarson

6

**Kveðja til sjómannna**

Forseti Íslands, Ólafur Ragnar Grímsson

7

**Frá Sigurpáli Einarssyni**

Bréf frá Sigurpáli Einarsyni i Eden

8-11

**Ræða Flosa**

Ávarp Flosa Ólafssonar á sjómannadaginn árið 2000.....16-19

**Hátiðahöld sjómannadagsins  
i Grindavík árið 2000**

Hinrik Bergsson tók saman

20-21

**Heiðurskarlar**

Heiðranir á sjómannadaginn 4. júní árið 2000.....22-23

**Gamlar heiðranir**

Frá árinu 1981

23

**Nöfn á bátum og skipum í Grindavík**

Hinrik Bergsson tók saman

24-27

**Eftirminnileg sjóferð**

Hafsteinn Sæmundsson tók saman

28-31

**Gamla vélin**

Hinrik Bergsson tók saman

32-37

**Fyrstu þilfarsbátar Grindvíkinga**

Ólafur Rúnar Þorvarðarson

40-52

**Vertiðarspjall**

Sverrir Vilbergsson

56-57

**Grenvikingarnir**

Melurinn

60-67

**Með Sjómannadagskvæðum**

En fegurst er hefð um heða morgunstund,  
en himininn spiegelst blári i djúpum alum,  
og arnbókalið bregðist um vög og sund,  
og báruvögur kíkuar af flugum salum,  
en istundan glær, stóluð og mikil.  
Vg óskur, eru meða orlegahafi.

Þa er eins og guð sé að gefa os fyrirheit  
og geskum himins upp úr djúpnu staf.

Dæmið um óskum íslenskum fregningum

**NAUSTmarine**

AUTODEN - ATW VINDUKERFI

Aukin til - aukin ekosí

Phone: +354 565 8080 Fax: +354 565 8150

www.naustmarine.is Web site: www.naustmarine.is

# TOYOTA salurinn

Fitjum • Njarðvík

Nýjir og notaðir bílar við allra hæfi!

Tökum í umboðssölu allar tegundir notaðra bíla

**pjónusta í fyrirrumi!**

TOYOTA salurinn

Opið mán-fös 10-19  
laug 12-16

Iánakjör í allt að 7 ár.

Fitjum • Njarðvík • Sími 421 5488 • 421 4888

- ◆ Bilaverkstæði
- ◆ Smurstöð
- ◆ Verslun
- ◆ Vélsmiðja
- ◆ Renniverkstæði
- ◆ Nýsmíði

Seljabót 3 - 240 Grindavík - Sími 426 8540 - Fax 426 7540

**VG**  
VÉLSMIÐJA  
GRINDAVÍKUR

Um leið og við þökkum samstarfið sendum við sjómönum, fiskvinnslufólki og öðrum Grindvíkingum heilla- og hamingjuóskir á sjómannadaginn

Sjómannana- og Vélstjórafélag Grindavíkur og Sjómannadagsráð

**SJÓMANNADAGSBLAÐ GRINDAVÍKUR**



Sr. Hjörður Hjartarson

„Hann... leidir mig á rétta vegu sakir nafns sín.“

Enn á ný, eins og vetur vísir fyrir vori, halda sjómann Íslands hátiðlegan daginn sem þeim er tileinkadur. Sjómannadagurinn er merkisdagur í sögu stéttarinnar. Dagur fagnadar og framsóknar, djarfra átaka um framfarar- og hugsjónamál sjómannastéttarinnar.

Sjómannadagurinn er í hugum fólks tengdur m.a. gleði og segurð eins og aðrar fagnadarstundir í lífinu, en auðvitað sjást þar einnig einhverjir skuggar. Sjómannskan er ekki eintómur dans á rósum, - glíman við Ægi, - baráttan hefur í aldanna rás kostað dýrar fórnir.

Arfurinn er því dýrmætur til þess að láta hugann reika á hátiðisdegi. Því „Íslands Hrafnistumenn lífðu tímamót tvenn þó að töf yrdi á framsóknarleid.“ Þannig kemst Örn Arnarson að orði í hinum óbeina einkennissöng sjómannadagsins.

Að fortíð skal hugga. Frumherjarnir lögðu grunninn er við nú í dag byggjum afkomu þjóðarinnar á að stórum hluta. Því „Eftir síðþyrðingsins fór kom hinn seglpriði knörr eftir seglskipið vélknúin skeið.“ Sú er framsóknin sem átt hefur sér stað. Þess verður að minn-

ast á sjómannadaginn. Ungir menn héðan úr Grindavík eru meðvitadir um skyldu sína við hinn forna arf, er þeir á smekklegan hátt færðu upp leikritið „Séra Oddur“ í Grindavíkurkirkju á sumardaginn fyrsta. Allir þekkja sögu séra Odds. Baráttu hans fyrir því að menn beittu skynseminni til að bjarga sjómannum frá þeim háská er sífellt vorfir yfir þegar lagt er frá landi. Leikgerðin, sem var undir stjórn Bergs Þórs Ingólfssonar, slik að enginn fór í grafgötum um að honum var umhugað að koma á framfæri við áheyrendur hversu mikilt vægt það væri að tengja liðna sögu brautryðjandans nútímanum.

Atvinnuþref setur skugga á aðl mannlif í landinu er þessar línum eru settar á blað. Því er svo nauðsynlegt, að þeir sem í átökum standa hugi að því, að ábyrgð þeirra er mikil. Að Baráttu sr. Odds er átakasaga. Málstadir hans



Séra Hjörður Hjartarson

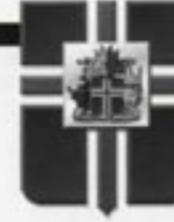
var så að bjarga mannlifum. En oft átti hann í innri baráttu við skilningsleysi samtíðar. Leikendurnir, Bogi Hallgrímsson og Viðir Guðmundsson komu þessari baráttu sr. Odds mjög vel til skila í bland við ljúfa og vel útfærða tónlist er Jóhann Vignir Gunnarsson annaðist.

„Drottinn er minn hirdir, mig mun ekkert bresta,“ voru einkunnarorð sr. Odds samanber leikgerð, sem voru honum tóm á tungu. Atvinnuþref setur skugga á aðl mannlif í landinu er þessar línum eru settar á blað. Því er svo nauðsynlegt, að þeir sem í átökum standa hugi að því, að ábyrgð þeirra er mikil. Að



Fra sjómannamessu 2000.

Hamingjuóskir eru hér færðar sjómannastéttinni, - gleði og fríður Guðs ríki á sjómannadaginn 2001.



## Kveðja frá forseta Íslands Ólafi Ragnari Grímssyni



Sjómannadagurinn í Grindavík er sannkölluð þjóðhátið og ætið eru sólskin og gleðibragur svipmót dagsins í minningunni.

Við Guðrún Katrín höfðum drúm saman notið þess að heimsækja Grindavík á sjómannadaginn, hlýða á kjarnyrtar reður, horfa á keppni við höfnina, setjast að blöðnu kökubordi í félagsheimilinu og spjalla við bæjarbúa og gamla vini um landsins gagn og nauðsynjar. Okkur þótti því vænt um að vera að fyrsta ári forsetatíðar boðið að koma til Grindavíkur á sjómannadaginn og minningarnar um hlýlegar móttökur og ánægjulega samveru eru mér afar kærar.

Grindavík hefur vaxið og dafnað fyrst og fremst í krafti þeirra auðæfa sem sjómenn hafa fært að landi og fiskverkafolk gert að verðmætum á heimsmarkaði. Saga byggðarinnar er vitnisburður um glasilegan árangur sem uppbygging íslensks sjðvarútvegs hefur skilað. Nýir dsfangar hafa skapað blómlegan bæjarbrag og jafnan er gaman að sýna góðum gestum sem til Íslands koma hverju Grindvíkingar hafa komið í verk.

Sjómannskan hefur löngum krafist atorku og úthalds. Fórnirnar sem færðar hafa verið eru áminning um að veður og vindar hafa oft reynst erfið viðureignar. Hafið hefur á stundum verið harður húsþóndi og mannlegur máttur þá eigi megnad að bjarga. Við hugsum á þessum degi til þeirra sem drukknað hafa og vonum að fjölskyldum þeirra veitist huggun í glímunni við sorg og söknuð.

Eg sendi sjómannum í Grindavík, fiskvinnslufólk og bæjarbúum öllum kærar kveðjur með óskum um að enn á ný verði hátiðarhöldin öllum til gleði.



Næst stærsta nötaskip i Ástralíu, tekur um 200 tonn af frashnati túndisk.

# Frá Sigurpáli Einarssyni

Sigurpáll Einarsson frá Eyvindarstöðum sem nú býr í Eden í Ástralíu hefur sent Sjómannadagsblaði Grindavíkur eftirfarandi bréf:

„Eden í Ástralíu 7. maí 1999.  
Hér í Eden búa milli 4 og 5.000 manns og lifir helmingurinn á fiskveidum og verkun. Þetta minnir nokkuð á Grindavík, þótt hinum megin á hnettinum sé, því viðhorfið til atvinnugreinarlínar er svipað. Hér koma á land milli 20 og 30.000 tonn árlega til verkunar og vinnslu.

A sjómannastofunni hér hangir á vegg, visa eða þulu, innrömmuð, örðin góðul nokkuð og höf-

undar ekki getið. Hef ég orðið hrifnari af þessari þulu því oftar sem ég les hana. Þulur sem þessi eru algengar hér og kallaðar POM. Þær eru lesnar með tilþrifum eða sungnar, stef endurtekið og tónlist leikin undir. Efnið er aðalmálið en rimma-setning er oft nokkuð frumleg.

Ég hef reynt að þýða sjómannabulu þessa sem best ég get. Hún synir hversu líkt það er að vera sjómaður í Grindavík og hér í Eden í Ástralíu.



Ísinn tekinn um borð.  
Nýjasta tekní  
árið 2000.  
Eden Ástralíu



Raunir hálfdrættingsins

Nú er ég að verða fullorðinn maður,  
ég réði mig á netabát í vetur.  
Þá er ég að verða fjári hress og kápur  
og spennut að sjá hvað setur.

Þeir láta mig isa og blóðga  
og reyna sem mest mig móðga.  
Kalla mig latan og sóða,  
það er eins og ég geri þá stundum óða.

„Vertu ekki fyrir og snautaðu aftur í skut,  
þú ert bara aumingi á hálfum hlut.“  
Þó ég geri allt mitt besta,  
síð ég framan í mig allt það versta.

Það er ekki auðvelt að verða sjómaður  
og reyna að vera hress og gláður.  
Þeir kalla mig þorskhaus  
þó held ég að ég sé ekki vitlaus.

Svona er að gerst sjómaður.  
Maður reynir að vera hress og gláður.  
Þó ég geri allt mitt besta,  
er ég talinn dæmi um allt það versta.

Ég fékk dálitið borgað um daginn.  
Þá skrapp ég á þóbbann og drakk þetta út.  
Þegar ég mætti um borð fór allt í hnút,  
ég var rekinn og sagt að snauta aftur í þeim.

Þarna var ég blankur og svangur,  
þreklaus og krafturinn búinn.  
Sagi að ég vteri aumingi, latur  
og þar með hýrunni rúinn.



I staðinn fyrir að vera sjóari síkátur,  
settist að mér kviði og grátur.  
Á þuttanum tók ég fár heim til mömmu  
og sagði að ég vildi heilst skilja við sænn.

Nokkru seinna fór ég aftur á sjóinn  
og reyndi að gera allt mitt besta.  
Þar til ég fékk ekki framan í mig  
allt það verstu.

Kallinn hét Jón og báturinn Skutur.  
Að lokum var mér greiddur hlutur.  
Nú er ég orðinn hress og kápur,  
sjórai gláður til í grin og hlátur.

Fjarri er nú kviði og grátur,  
Svona er það ungi maður,  
að verða sjóari hress og kápur.  
Núna er ég orðinn fullorðinn maður.

Núna er ég orðinn fullorðinn maður.

Betta er svo sem ekki stórmerkilegur skáldskapur. Hér í landi er hann kallaður POM eins og áður kom fram. POM er erfitt að útskýra öðruvisi en órimaðar eða illa rimaðar sögur á þuluformi.

Bestu kveðjur,  
Sigurpáll“

Svona löndum  
við í Eden í  
Ástralíu, einn  
kassa í einu.

Fax: 426 8176  
Sími: 426 8755

Útgerð:  
Sighvatur GK-57  
Hrungnir GK-50  
Freyr GK-157  
Fjölnir GK-7  
Sævik GK-257  
Sunnutindur SU-57  
Goðatindur SU-59

Forstj.: Páll H. Pálsson  
Framkv.stj.: Þórir H. Pálsson

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



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



Sjómannaklúbburinn i Eden, samkomusalur, tveir matsölustaðir, fjórir harir og nokkrar spilamaskinur. Félagsmenn eru tvö til þrjúhundruð og geta þeir boðið gestum með sér að vild. Myndatökur eru bannaðar og friðbelgi karlmannsins er algjört. Konur fá þar ekki að koma innfyrir þróskuldinn, þó þær væru á súlu.



Vinnubillinn minn.

Sjómanna- og vélstjórafélagi Grindavíkur  
barst einnig bréf frá Sigurpáli:

„Eden Ástraliu 13. janúar 2000

## Til Sjómannafélags Grindavíkur

Pakka ykkur fyrir blöðin sem mér hafa verið send síðstu ár.

Til minningar um föður minn vil ég gefa félagini hlutabréf min í Ísfelaginu, sem ég fékk i arf að honum látnum, til styrktar útgáfu Sjómannadagsblaðs Grindavíkur, efnisöflunar og dreifingar.

Við vorum báðir stuðningsmenn Sjómannafélagsins leynt og ljóst en meinað beinni þátttöku í starfi þess vegna hlutdeilda i útgerð.

Ef félagið vill þiggja þessa gjöf mun sonur minn Einar, koma henni til skila.

Sigurpáll Einarsson“

Sigurpáli Einarssyni eru hér með fierðar bestu þakkir fyrir höfdinglega gjöf og allt það efni sem hann hefur sent til blaðsins, fyrir og síðar. Þeir sem hafa fylgst með blaðinu hafa án efa tekið eftir því að Sigurpáll hefur verið drjúgur við að senda okkur efni. Sjómannadagsblað Grindavíkur óskar Sigurpáli og fjölskyldu alls hins besta.

Að lokum birtum við niðurlag viðtals við Sigurpál ur Sjómannadagsblaði Grindavíkur frá árinu 1991:

„Það er viss heimþrá í huga Sigurpáls en það er annað mál hvort hann kemur einhvern tíma aftur heim til Íslands til að setjast að. Enginn veit þó aðvina fyrir en öll er.

Hvort sem hann dvelur lengur eða skemur í Ástraliu er Sigurpáll þegar orðinn einn þeirra Íslendinga sem hafa gert garðinn frægan. Koma Grindvíkingins Sigurpáls Einarssonar til Ástraliu og þáttur hans í uppbryggingu fiskveida þar í landi hafa skapð honum nafn í ástralskri sjávaran- vegssögu.“



Ástralskur hálfdraettingur um borð í togbát frá Eden.



## Ferð Hraðfrystihús Pórkötlustada i vertíðarlok 1947 til Stykkishólms

Frá vinstri: Óskar Höpi, Þórarinn Valhöll, Helgi Stafholti, Ragnheiður Hvammi, Steini Gardabæ, Þórarinn Braðratunga, Stella Miðhusi, Guðmundur Ben Pórkötlustöðum, Magnús Büðum, Arent Buðlunu, aðkomumaður, Steini Einlandi, Guðbjörg Buðlunu og Ingimar Büðum.



## Á dansleik í Krossinum



Frá vinstri:  
Alma frá Lágafelli,  
Magnús frá Vík,  
Jón frá Melstað  
og Kolbrún frá Ásgarði.



# **Skólavist Haustönn 2001**



**Stýrimannaskólinn  
í Reykjavík**

Upplýsingar í  
síma 551 3194  
frá kl. 08.00–16.00  
FAX: 562 2750  
Netfang:  
styr@ismennt.is

**Vefföng:**  
styrimannaskoli.is  
velskoli.is  
maskina.is

## **Heimavist**

Umsækjendur um heimavist yngri en 18 ára framvísi  
skriflegu samþykki foreldra eða forráðamanns.

**Umsóknarfrestur er til 10. júní**



**Vélskóli Íslands**

Upplýsingar í  
síma 551 9755  
frá kl. 08.00–16.00  
FAX: 552 3760  
Netfang:  
vsi@ismennt.is

## Hér bíður enginn eftir þjónustu

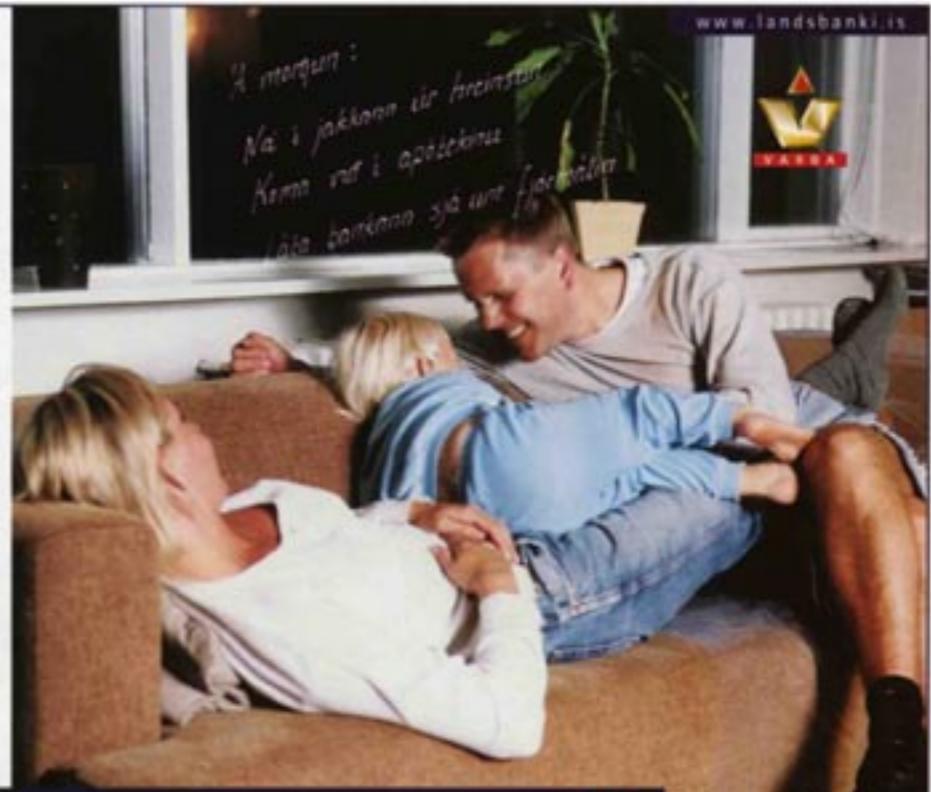
Varðan er viðtek fjármálaþjónusta sem veitir þér  
persónulega og sveigjanlega þjónustu á öllum svínum.  
Í Vörtnum færð þú greiðsluþjónustu sem losar þig  
við óþera bíðrðir og glugapóst á meðan þú nytur  
þess óryggis að haft óll fjármálin á einum stað.

Vorbútlagar eru traustir viðskiptavinir og eiga því kost  
á fjölbreyttum läramöguleikum. Auk fjölbreytrra tilboda  
og fríbinda færð þú gullkreditkort og gullrébetkort  
sem trygga þér þjónustu um allan heim og veita m.a.  
punktum hjá Víldarklúbbi Flugleiða.

Nýttu þér einstaka þjónustu Vörtnar og láttu  
bankann sjá um fjármálin.

Varðan er alvöru þjónusta fyrir alvöru fólk.

Almenningsverð 580 60000. Vora með 8 kl. 10



**Landsbankinn**  
Betri banki

**BÍLASALA  
REYKJANESS**



*Sendum sjómönum og  
fjölskyldum þeirra bestu  
kveðjur í tilefni sjómannadagsins*

**SE BÍLAR!**

BREKKUSTÍGUR 38 • 260 NJARDVÍK • SÍMI: 421 6540 • FAX: 421 6561 • HEIMASÍDA: [www.se.is](http://www.se.is) • NETFANG: [se@se.is](mailto:se@se.is)



# Ræða Flosa

F ulltrúar sjómanna og útvegsmanna hafa verið aðal ræðumenn sjómannadagsins í Grindavík í tugi ára. Þar hafa þeir flutt sjónarmið sín og reifð að sem eftir hefur verið á baugi. Þeir hafa litio á málum frá sjónarhlíð umbjöldenda sínna og í gegnum tóhina hefur verið ákaflega skemmtilegt og fróðlegt að fylgjast með þessum ræðuhöldum.

Fyrir tveimur árum brá sjómannadagsblað út af venju og síðan þá hafa verið fengnir þekktir leikarar til að vera

Agaets samkoma.

Við hafiðahöld í tilefni af sjómannadagnum er jafnan vandað mjög til vals á meðum önnunum.

Hátiðarneðumaður þarf helst að vera einhver af skerstu sjörnum um kjarabaráttu sjómanna - einhver af gleststu málsvörum réttfærisins til sjós og lands, maður sem mikil mark er tekjó á, maður sem er elskáður virtur og dárur.

Hátiðarneðumaður á sjómannadaginn verður sakir óvenjulegs atgerfis að vera elskáður af þjóðinni eða jafnvel öllum heiminum þegar best lætur.

A sjómannadaginn eru ekki aðrir fengnar til að halda hátiðar ræður en framtískarandi afreksmenn til munns og handa orðs og æðis. Og helst þarf hátiðarneðumaðurinn að vera einn af hetjum

ræðumenn dagsins. Þótt þeir tveir leikarar sem fengið hafa að spreyyta sig hingað til hafi verið fyndir og skemmtilegir er þó eftirsjá í gamla fyrirkomulaginu og þótt erfislega gengi að fá menn til ræðumennsku tökst það alltaf að lokum.

Hér á eftir birtist ávarp Flosa Ólafssonar, leikara, sem halddi var á sjómannadeginum í Grindavík árið 2000, eins og hann hefur skilað því til blaðsins. Það skal tekið fram að ræðan hans var mun lengri í hans eigin flutningi.

hafssins. Og afþurða glasimenni.

Betta mun vera aðalskyrtingin á því að eg stand hér í dag.

Þegar við Hermann Magnus Sigurðs-

**Pegar verið er að tala um að vosbúðin hafi verið meiri á síðutogurunum heldur en núna á skuttagurunum, þá held ég að ágjöfin og pusíð hafi verið mest dagana í landi.**

Son formaður sjómannadagsblaðs forum að neða það hvort setti að vera innihald hátiðarneðu minnará fór hann þess að leit við mig að ég risjaði upp minningarárbot

úr togarajómennum minni fyrir hálfi öld. Svo heitti hann við:

Og salðraðu svo inni ræðuna einhverri tulafyndni, neðanþindar humor og uppfærðabréndurum svona einsog þú er vanur. Á þetta félst ég og hefst nú hátiðarneðan:

Fyrri hluta sjötta áratugsins verður alla til minnst sem geggiðasta upphausnartíma í sögu togarautgerðar á Íslandi. Aldrei hafa hetjur hafssins verið litrikari en að þessum árum. Timabilið var var svo skrautlegt að það var venjulega kallað bobbingabréndið.

Þegar komið var í land úr veiðítúrum var allt í hers höndum. Sprútsalararbiðu á kajanum og sjóferðabókin var sett í pant svo ekki þyrfti að biða eftir því að rikið opnaði klukkan niu og síðan hófsi snarruglað og glörulaus geim sem



stóð alla landleguna. Vindlingar viski og viltar meyjar uppmum alla veggi eins og sagi var.

Þegar verið er að tala um að vosbúðin hafi verið meiri á síðutogurunum heldur en núna á skuttagurunum, þá held ég að ágjöfin og pusíð hafi verið mest dagana í landi.

Eða úthaldið maður. Karmennskan miðaðist við það að vera ekki drukkinn undir bordið fyrir en hallið var búið í þorskaffi.

Og menn gáfu sig belst ekki í sjómann fyrir en þeir voru komnir úr axlarliðnum.

Svo eftir nokkrar daga þegar búið var að landa úr dallínum höfst æðisgengin veiðiferð til að ná blökunum aftur um bord.

Togarinn lá út ytri höfn til að þeir sem komnir voru um bord hlypu ekki í land og svo voru þeir erfidustu bokstaflega sjanghaðir um bord og fluttir til skips í gamla löðsbátnum. Og vel að merkja þeir erfidustu voru stundum kjarnim af dekkliðinu, heljarmenni að burðunum hamhleypur til verka og þar að auki - og takið nù vel eftir - þeir mestu öðlinger sem ég hef kynnt á lífsleiðinni.

Ég læroði ekki að meta ljóð og finan litteratur í íslenskum menntastofnunum heldur um bord i togurum. Á hverjum togara voru venjulega fleiri en einn og fleiri en tveir sem kunnu margar ljóðabækur utanáð og auk þess ókjör af óþróentum kvæðskap.

Skáldmæltir togarajaxlar voru venjilega kallaðir ljóðasjóðir og virtust ótæmandi sérstaklega þegar búið var að fá sér í glas.



## Landlegan

Dallurinn er að leggja að landi.  
Liðið er allt í þrumu standi.  
Ferlega ljúft að loknu puði.  
Að lenda i filing vera i stuði.  
Blækurnar eins og vist er vant.  
Vandlega skeindar og elegant.

Fyrstur í land er Fiddi bátor,  
ferlega sjænaður - ofskáttur.  
Uppjtunaður og orku hlaðinn.  
Alger bobbingur - lengi staðinn.  
Komast hann vill á kvennaðar,  
kælast, djamma og fara á bar.

Á kzejanum biður Birna Sprettur,  
berilega er Fiddi settur.  
„Meika ég það að mæla na?“  
Maddaman diggar sjarmörðana.  
Hún er isi og aflöpprod,  
ofsabelgur og þrumuskuð.

Fiddi kyntröll er klár í slaginn.  
Kroppinum býður góðan daginn.  
Skverlega brosir bústn þajan,  
bobbinginn diggar - lýst á gejann.  
Hér verður ekki spurt um splæs  
en spænt i hana plenti skæs.

Nú byrjar Fiddi hana að hilli  
(henni mætti nú kanske lilla).  
Nú fórum við heim og byrjum að búsa.  
„Birna þér finnst svo gott að djúsa“.  
Og Birna svarar með bros á vör:  
„Ég býst við það gæti orðið fjör.“

Svo spyr hún Fidda - „Æ, elsku eini,  
átt ekki á lager nokkur skeini?“  
Og Fiddi tekur upp bánt af bleðlum,  
„- blessuð maður á gras af seðlum.“  
„Fórum þá útá Borgarbil,  
bokku kaupum og meikum dil.“

Fiddi og Birna fara að djúsa,  
frameftir víku í selu dúsa  
Uppi koju og ástarfundur  
assist því drukkið er þrumuglundur.  
Una þau sér við hopp og hi,  
háttá, syngja og taka i.

Koxa, dópa, flikka, frika,  
Frjósa, rugla og spitta lika.  
Svo detta þau inni draumalandið.  
Dauðinn búinn, klárað blandið.  
Eftir þennan ástarleik  
Allt í klessu - bömmur - steik.

Þakka áheyrnina. Gleðilega hátið.

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

Lífeyrissjóður sjómannna

þverholti 14 • 105 R.vík • Sími 551-5100

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

HITAVEITA SUÐURNESJA

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

Samherji hf.  
Fiskimjöl og lýsi hf.

Sími 426-8699

**HAPPDRÆTTI**

**dæs** - þar sem vinningarnir fást

Þeir sem ekki voru forfallnir í kvenfólk og ljóðum voru með trollið á heilanum - sáta yfir glasi og þvörguðu um trollið sól - arhringum saman - um fótreið bobbingana, rossin kvartarana, hlerana, viengina, grandarann, höfuðlinuna, rússana, belginn og pokann.

*Ég man að ég hitti Gvend poka daginn sem það kom í fréttum að nú væri búið að leggja síðasta síðutogaranum og allur íslenski flotinn orðinn skuttagarár og hann sagði við mig afar spekinslegur:  
„Nú taka þeir allir trollið inn að aftan. Bara allur flotinn kominn út úr skápnunum.“*

Þetta var kallað bobbingáþras og gat verið svoltið þreytandi.

Ég sver það, - þeir voru með trollið á heilanum.

Þeir elskuðu trollið enda var það tekið á síðunni, því þetta var áður en farið var að taka það inn að aftan.

Ég tel það mestu giefu samanlagðar ævi minnar að hafa fengið að kynnast tegarajöxlum sjötta áratugarins sem margur hverjir fengu aldrei að upplifa þá alselus sem hlýtur að vera fölgin í því að spóka sig neðanhlíja við ormatinsau í risjóttum vednum á yfirbyggðum togutum.

Ég man að ég hitti Gvend poka daginn sem það kom í fréttum að nú væri búið að



leggja síðasta síðutogaranum og allur íslenski flotinn orðinn skuttagarár og hann sagði við mig afar spekinslegur:

„Nú taka þeir allir trollið inn að aftan. Bara allur flotinn kominn út úr skápnunum.“

En einsog ég sagði áðan - hjá vantaði ekki skáldin í togaraflotann.

Óg ég er svo heppinn að hjá mér hefur verðveist lítið ljóð sem ort var á hugljofu ágústkvöldi þegar verið var að leggja að

landi eftir sjó víkna saltfisktár við Grænland á Porkeli Mána. Ljóð um það þegar Fiddi báfur hitti Birnu sprett og úr varð ógleymalegt ástaravintyn.

Ég vona að samkomastigur geti sett sig inn í stemninguna þegar verið er að leggja að, fara í land og til stendur að nýjota landlegunnar í botn. Og eins og sagt var - Allar þarfir á dampi.

Semsagt - Astarljóðið um Friðrik hásmann og Birnu Sprett.

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



# Hátíðahöld

sjómannadagsins í Grindavík 2. - 4. júní 2000

Sjómannadagurinn árið 2000 var um margt ólikur öðrum sjómannadögum í Grindavík. Dagskrá dagsins félst að hluta til inn í hátiðina „Menning og náttúruauðæfi“ sem stóð dagana 4. - 17. júní 2000 þannig að sjómann- og fjölskylduhátiðin „Sjóarinn sikáti“ varð hluti þeirrar dagskrár.

Hátiðin hófst á föstudagskvöldi með sundlaugarteiti fyrir 14 - 16 ára unglunga. Þar var ýmislegt í boði s.s. boxkastali, hindrunarhláup og DJ Andrés og Árni Djassi þeytu skifur.

Hátiðahöld laugardagsins höfust með hefðbundinni skemmtisiglingu með börn og fullorðna út á víska. Á bryggjunni voru til staðar alla helgina leikteki s.s. tramblón, hoppiróla, rennbraut o.fl. Slysavarnardeildin Þórkatla var



Lagt af stað i skrúðgöngu að lokinni messu í Grindavíkurkirkju.



Flekahlaup er erfðið íþrótt og komust fáir á leiðarenda þrátt fyrir skemmtileg tilþrif.



Valur Guðmundsson formaður (S.V.G.) og Sveinn Eyfjörð Jakobsson ritari Sjómann- og Vélstjórafélagsins, bera saman tímann í röðrakeppninni.



Sigurgeir Sigurgeirsson matsveinn við hátiðarhláðborð sjómannadagsins 2000. Á Sjómannastofunni Vör.

að venju með sina árlegu markaðssölu í Slysavarnarhúsinu. Kappröðurinn var á sinum stað og sigrði röðarsveit Hrafnar Sveinbjarnarsonar GK 255 á tímanum 1, 4694 min., Visir hf. sigrði í keppni landsveita karla á tímanum 2,2384 min. og röðarsveit kvenna frá Samkaupum sigrði í kvennakeppninni á tímanum 3,4917 min.

Gardar Jökulsson var með málverkasýningu í Kvennó og í Félagsheimilinu Festi var barnaskemmtun, þar sem sýnd voru atriði úr þekktum barnaleikritum. Deginum lauk með dansleik í Festi undir hljóðfaeraleik hljómsveitarinnar Saga Class.

Dagskrá sunnudagsins höfst með opna Fiskanesmótinu í golfi í öldungaflokki á Húsatöftavelli og Grindavíkurhláupið var ræst frá sundlauginni. Sjómannamessan höfst upp úr hádeginu og prestur var séra Jóna Kristín Þorvaldsdóttir. Að lokinni messu var gengið að minnisvarðanum um drukknada sjómenn, Voninni. Þar lögðu fulltrúar vinabæja Grindavíkur blönsveig til minningar um drukknada og týnda menn.

Hátiðahöldin við höfnina höfust svo með ávarpi Flosa Ólafssonar, leikara. Að því loknu voru tveir aldraðir sjómenn heisðaraðir að venju, verðlaunaafhending var fyrir röðrakeppnina og hefðbundin skemmtiatriði föru fram. Tónverkið Hafgúur eftir Atla Heimi Sveinsson var frumflutt. Verkið var kynnt sem Grindavíkjörningur fyrir slipp-hljóðfæri og aðra hljóðgjafa sem tengjast hafinu og náttúruauðefum Grindavíkur.

Sigrún Hjálmtýsdóttir söngkona söng fyrir vistmenn og aðstandendur Viðuhliðar. Birna Bjarnadóttir flutti fyrirlestur í Kvennó um náttúruna í mannum í Guðbergs Bergssonar.

Hátiðahöldunum lauk með árlegri kaffisölu Kvennfélags Grindavíkur í Félagsheimilinu Festi.



Fulltrúar tónlistarinnar ásamt fjölda hátiðargesta fylgjast með flutningi Hafgúurs Grindavíkjörningi. Frá vinstri Atli Heimir Sveinsson höfundur verksins, dr. Guðmundur Emilsson menningarfulltrúi Grindavíkurbaðar og Eirikur Árni Sigtryggsson tónlistaskólaþakennari.



Frá flutningi Hafgúur Grindavíkjörningur Atla Heimis Sveinssonar fyrir slipp-hljóðfæri og aðra hljóðgjafa sem tengjast hafinu og náttúruauðefum Grindavíkur. Nemendur Tónlistarskóla Grindavíkur. Í forgrunni frá vinstri Hafþór Ónundarson, Einar Helgi Helgason og Aron Ómarsson.



Röðrarsveit kvenna frá Samkaupum.



Röðrarsveit skipshafnarinnar á Hrafn Sveinbjarnarsyni GK-255.



Frá vinstri Guðmundur Eggertsson og Guðmundur Kristjánsson (Ljósmynd Hinrik Bergsson)

# Heiðurskarlar

## Sjómannadagsins 4. júní 2000

Samkvæmt hefð frá árinu 1970 heiðaraði Sjómannadagsráð Grindavíkur, tvo fyrrverandi sjómenn við hátiðarhöld sjómannadagsins í Grindavík árið 2000.

Það voru að þessu sinni þeir Guðmundur Eggertsson og Guðmundur Kristjánsson.

### Guðmundur Eggertsson

Guðmundur Eggertsson fæddist 8. ágúst 1927 í Innstu-Tungu í Tálknafirði. Foreldrar hans voru þau Eggert Magnússon bóni og sjómaður í Innstu-Tungu og Anna Jónatansdóttir. Kona Guðmundar er Margrét Ágústa Guðmundsdóttir frá Steinum í Grindavík. Guðmundur byrjaði til sjós þegar hann var unglingur með föður sínum. Hann var síðan á hinum ýmsu bátum fyrir vestan, meðal annars á línuveiðum við Grænland. Til Grindavíkur kom hann um 1950. Of langt mál yrði að telja upp alla þá báta, togara og fraktskip sem Guðmundur hefur verið á. Einnig hefur hann átt fjöldann allan af bátum. Hann á bát enn í dag en engan hefur hann kvóttann en hefur þó skroppið á sjó til að ná sér í soðningu. Guðmundur hefur tekist á hendur hin margvislegustu störf á langri starfsævi. Hann hefur unnið við flest annað en tannleikningar og er enn að. Guðmundur er einn af stofnsmönnum Sjómanna- og vélstjórafélags Grindavíkur.

Sjómanna- og vélstjórafélag Grindavíkur óskar Guðmundi og fjölskyldu hans velfarnaðar um ókomna tið og þakkar honum vel unnin störf til sjós og lands.

### Guðmundur Jóhann Kristjánsson

Guðmundur Jóhann Kristjánsson fæddist 18. maí 1928 í Sæbólí i Grindavík. Foreldrar hans voru Kristján Þorvaldsson og Kristin Guðmundsdóttir frá Akri í Grindavík. Kona Guðmundar var Jóna Þorsteinsdóttir frá Hópi í Grindavík. Guðmundur bjó hjá foreldrum sinum á Akri til 9 ára aldurs þar til hann missti báða foreldra sína með nokkurra daga millibili. Fósturforeldrar Guðmundar voru hjónin Guðrúnur Pétursdóttir og Kristinn Jónsson á Brekku. Hann byrjaði til sjós með Kristni fóstra sinum, 14 ára gamall, og réði með honum í tvö vetrar. Eina vertið var hann með Sigurði Þorleifssyni á Hrugni, síðan á Bárunni hjá Júlla Dan og á Ægi með Gunnari Gislasoni frá Vik. Einnig var hann á Grindvíkingi og síðustu ár sin til sjós var hann með Sigurði Magnússyni. Hann varð verkstjóni hjá Hraðfrystihúsi Þórkölustaða 28 ára gamall og þar starfaði hann í tuttugu og fimm ár. Því næst vann hann hjá Hraðfrystihúsi Grindavíkur í fimm ár sem rekstrarstjóri. Síðustu starfsárin átti hann svo í Landsbankanum eða í rúm niu ár. Guðmundur sat í bæjarsjörn Grindavíkur í átta ár. Þá var hann fyrsti varaformaður Sjómanna- og vélstjórafélags Grindavíkur.

Sjómanna- og vélstjórafélag Grindavíkur óskar Guðmundi Jóhanni og fjölskyldu hans velfarnaðar um ókomna tið og þakkar honum vel unnin störf til sjós og lands.

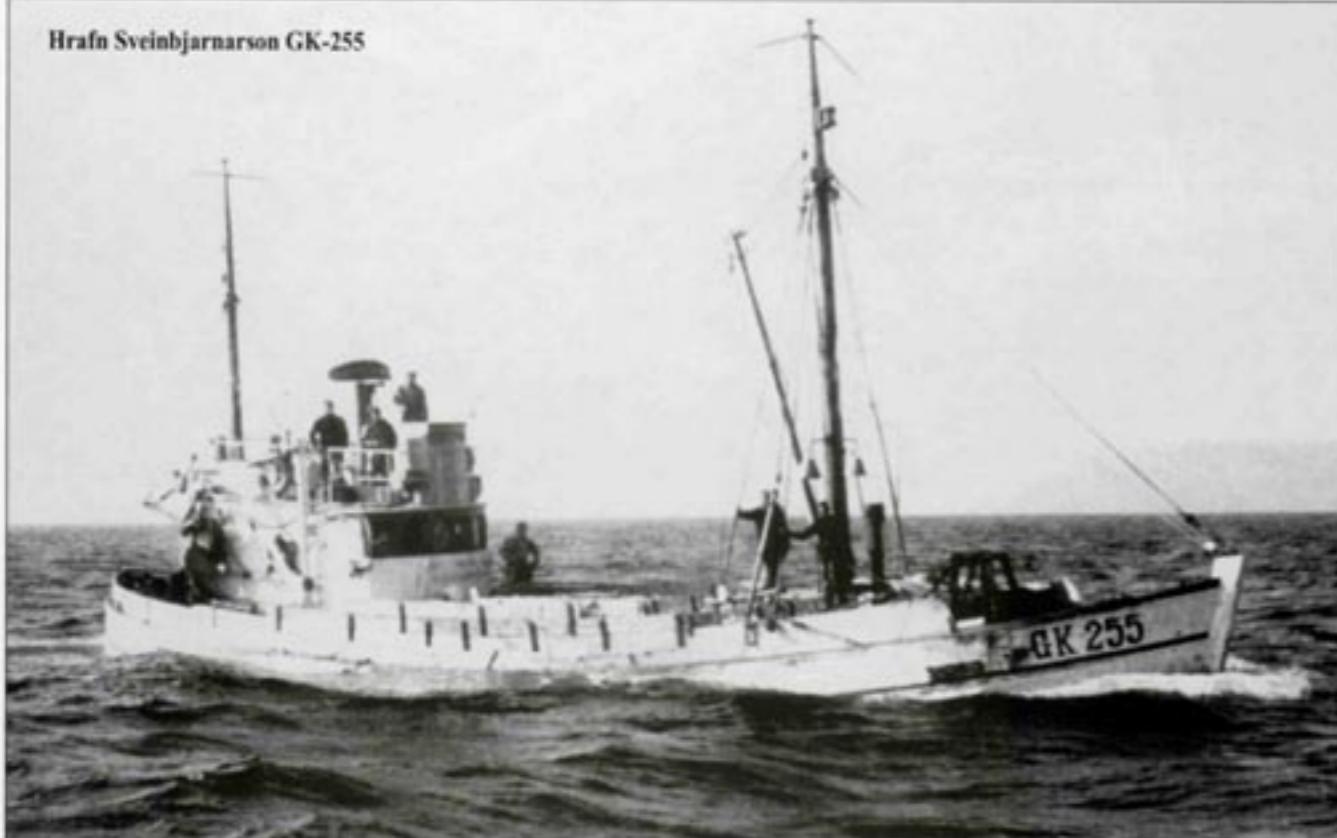


Á sjómannadaginn 1981 voru tveir sjómenn heiðraðir. Frá vinstri talið Reginbaldur Vilhjálmsson Miðhúsi, fæddur 26.03.1911 og dáiinn 28.07.1998 og Þórhallur Einarsson Sólvolldum fæddur 23.10.1911 og dáiinn 10.04.1995.

(Ljósmynd Ólafur Rúnar Þorvarðarson)

# Gamlar heiðranir

Frá árinu 1970 hefur Sjómanna- og vélstjórafélag Grindavíkur heiðrað sjötíu og niu karla og fjórar konur fyrir sjónennsku og störf sem tengjast sjávarútvegi og slysavarnarmálum. Sjómanna- og vélstjórafélag Grindavíkur á myndir frá öllum þessum heiðrunum og hefur verið að birta þær í síðustu blöðum.



## Nöfn á bátum og skipum í Grindavík

Hinrik Bergsson skrifar

**E**ins og á svo mör gum svíðum í islenskum sjávarútvegi hefur orðið mikil breyting á nöfnum báta og skipa. Það er talsverður munur á nöfnum opninna báta forðum daga og fiskiskipa núna. Það þekktist varla hér áður að gefa bátum mannanöfn. Nöfn voru venjulega tengd sjónum og eiginleikum hans, eins og Sæbjörg, Farsell, Sægammur, Sæborg, Sæfari eða Blíðfari, Már og Vinurinn.



Hrafn Sveinbjarnarson GK-255. Smiðaður í Reykjavík 1913. Kemur til Grindavíkur í maí 1946.

Í Járngerðastaðahverfinu hét Vikurskipið Sæborg, Garðhúsaskipið Óskabjörn, Járngerðastaðaskipið Björgvin, skipið sem Mangi frændi í Vik stýrði hét Hafrenningur, Gæfan var nafnið á skipinu í Hliði. Aftur á móti hét skipið á Velli Vilborg, en Ketilborg það sem Öli á Gimli átti. Í Staðarhverfinu hét skipið á Höenrum Stormur og Klapparskipið i

bórkötlustaðahverfinu hér Lukku Reynir. Fyrir á tið tóku aðkomumenn sérstaklega eftir því hvað Grindvikingar töludu af mikilli virðingu um báta sina. Þótt bátnir bueru sin sérstöku nöfn voru þau stundum ekki notuð í daglegu tali, heldur varð báturinn eins konar hluti af fjölskyldunni og hann kenndur við heimili skipstjórans. Þannig

urðu til Einlandsskipið, Hraunsskipið, Vikur- eða Járgerðastaðaskipið o.s.frv. Ein-kennissstafir bátanna voru sjaldan notaðir. Á vissu timabili voru staðarnöfn afar vinsæl. Skipin gátu þá heitið til daemis Staðarberg. Hópsnes eða Hraunsvík. Talsverð hefð er fyrir mannanöfnum á skipum, þótt þau viera ekki eins algeng og þau sem lýstu eiginleikum sjávar eða óskum manna um farseld. Í fyrstu voru nöfnin stutt, síðan var farið að nota eigin nöfn frækinnar landnámsmanna, foreldra, vina eða jafnvel uppháalds stjórnsmála-manna viðkomandi útgerðar.

Ýmsar hefðir og hjátrú hafa einnig ráðið nöfnum og ein-kennissstöfum. Til daemis byrjuðu nöfn allra skipa í eigu Hraðfrystihúss Þórkötlustaða á forskeytinu þor. Þau hétu þess

vegna Þorbjörn, Þorkatla, Þor-geir og Þorsteinn.

Af þessu má ráða að nafngiftir skipa og báta hafa fylgt ákvæðnum hefðum en jafnframt hafa tiskusveiflur haft áhrif á um nafnaval.

Með fjölgun smábáta hefur fjölbreytin í nafngiftum aukist. Núna er algengt að þeir heiti í höfuðið á afa og ömmu eða pabba og mömmu. Sumir hafa jafnvel verið nefndir í höfuðið á þjóðhöfdingum stórveldanna, svo sem Clinton, Diana prinsessa af Wales og nafnið Monika þekkist líka. Einnig er haegt að finna á kinnungum nöfn eiginkvenna eigendanna. Til eru lika daemi um það að litlar trillur skarti nöfnum mikilla kvíkmyndastjarna. Pamela er daemi um slika nafnagift.

Eðli tiskunnar er það að leita stöðugt hæfilega mikil í gamla furið, svo hver veit nema sí-gildu nöfnin komi aftur, eins og Hafrenningur, Svanur, Lukku Reynir, Stormur, Óskabjörn, Stígandi, Sæfari, Sæbjörg eða Blíðfari.

Hrafn Sveinbjarnarson á lík-lega lengstu sögu sem nafn á skipum í Grindavík. Þau hafa þá verið nefnd einu nafni Hrafnarnir. Þetta á sér eðlilega skýringu, vegna þess að útgerðin sem rekur þá á lengstu samfelldu útgerðarsögu hér í Grindavík.

Bátor með nafni Hrafn Sveinbjarnarsonar kemur fyrst til Grindavíkur í maí 1946. Báturinn bar einkennissstafina GK. 255 og hafa skip með þessu nafni boríð sömu einkennissstafi síðan. Þau voru þeir braður Sigurður og Jóhann Magnússynir ásamt Sverri Sigurðssyni og sonum hans, Þorbergi og Sigurbergi sem kaupa 25 brl. bát með 100 hk. Buda diesel vél frá Keflavík. Báturinn var smiðaður í Reykjavík 1913 úr eik og furu.

Sigurður Magnússon var skipstjóri á bátnum. Í viðtali við Sjómannadagsblað Grindavíkur, „Stærsta sild veraldar“ segir hann svo frá fyrstu útgerð Hrafn Sveinbjarnarsonar GK



Hópsnes GK-77 byggð í Stálvík 1970.

255 árið 1946:

„Við keyptum hann [Hrafn Sveinbjarnarson] um vorið og vissum ekki alveg hvað við áttum að gera og ákváðum að endum að fara á skótu vestur á firði. Við vorum aðeins þrír á og eftir aðeins viku vorum við komni með báttinn fullan af skótubörðum og að auki tvö tonn af luðu. Um sumarið fórum við til Siglufjarðar og vorum á reknetum. Þetta gekk ágætlega og um haustið vorum við búnir að fiska fyrir rúmlega bátsverðinu. Það þætti sjálfssagt gott í dag.“

Árið 1953 stofnaði Sigurður Magnússon, Kristinn Olafsson og Sæmundur Sigurðsson ásamt eiginkonum sinum, fyr-

irtekið Arsal hf. utan um útgerð Hrafn Sveinbjarnarsonar GK. 255 og Ársæls Sigurðssonar GK. 320, sem síðar varð Hrafn Sveinbjarnarson II GK. 205.

Í bókinni „Evidagar Tómasar Þorvaldssonar“ segir svo:

„Fyrsti báturinn, sem Þorbjörn hf. eignast, var smiðaður sérstaklega fyrir okkur í Frederikssund í Danmörku 1957; vandað og gott trúskip, 56 tonn að stærð. Hann var skíður Hrafn Sveinbjarnarson, því að Sigurður var skipstjóri bátsins, og hann hafði tekið ástfösti við þetta nafn.“

Árið 1960 léttum við smiða annað skip i Mandal í Noregi,

110 tonna stálskip, og við kölluðum það Hrafn Sveinbjarnarson II.

Og það átti fyrir okkur að liggja að skíra þróða skipið þessu sama nafni, þótt það væri ekki ætlun okkar í upphafi. Við léttum byggja nýtt skip í Ulstevík í Noregi 1963 og ákvæðið var, að það skyldi heita Bjarni Sæmundsson eftir náttúrufræðingnum fræga, sem var ömmubróðir minn. Eg hafði rætt við dætur hans, og þær voru því samþykkar, að báturinn hlyti nafn föður þeirra. En á síðustu standu berast skilaboð frá Hafrannsóknarstofnuminni þess efnis, að nýtt rannsóknarskip sé í smiðum og það eigi að bera



Árskipið Óskabjörn að lenda í Grindavík um 1925. Formaður Guðmundur Erlendsson. Ljós. EE.

# SJÓMENN - ÚTGERÐARMENN

## Afgreiðum 35 tonn á tímann

Eigum ávallt nægar birgðir af

# SKIPSTJÓRAÍS

Pessum góða frá Ísfélaginu.

Afgreiddur beint um borð á bílpall  
eða í aðrar flutningaumbúðir.

Afgreiðslutími 08:00 - 19:00  
alla virka daga nema laugardaga.

Eftir lokun vísar símsvari á  
vakthafandi afgreiðslumann í síma 426-8655.



Óskum sjómönum, útgerðarmönum og  
fjölskyldum þeirra til hamingju með daginn.

Þökkum fyrir ánægjuleg viðskipti.

**Ísfélag Grindavíkur hf.**

nafn Bjarna Sæmundssonar.  
Frá því verði hins vegar horfið  
ef bátur okkar verði heitinn  
eftir honum. Ég vildi ekki  
verða valdur að því, svo að  
nýja skipið okkar var þá skilt  
Hrafn Sveinbjarnarson III.

Árið 1967 léttum við enn  
byggja skip og í það skiptið í  
Beusenberg í Austur-býskalandi.  
Það kom til landsins 1.  
apríl það ár og hét Hrafn  
Sveinbjarnarson, en þá höfðum  
við selt elsta Hrafnninn okkar,  
litla trúbátinn, sem smiðaður  
var í Danmörku.

Sjómenn eru hjátrúarfullir  
eins og kunnugt er, og trú okkar  
félaganna á nafninu Hrafn  
Sveinbjarnarson hefur verið  
mikil, enda höfum við aldrei  
orðið fyrir neinu teljandi  
óhappi.“

Skipið sem smiðað var í  
Beusenberg í Austur-býskalandi  
skipti svo um nafn um  
áramótin 1989-1990. Þá kaupir  
fyrirtækið nýlegan 390 brl.  
frystitogara frá Hrisey. Það  
skip hét upphaflega Snaefell  
EA. 740 en var nefnt Hrafn  
Sveinbjarnarson GK 255 og er  
þetta skip enn i fullum rekstri  
há fyrirtækini.

Ekki verður rakin saga skipa  
sem hétu Hrafn Sveinbjarnarson  
II eða III eða báru einungis  
nafnið Hrafn. Þau skip voru  
nokkur og misjafnlega lengi í  
eigu Þorbjarnar hf.

Hver var svo þessi Hrafn  
Sveinbjarnarson? Þeiri spurningu  
hefur oft verið velt upp  
og í íslensku alfreðiorðabókinni  
frá Erni og Örlygi er talið  
að hann hafi fiedst 1166 og  
látist 1213. Hann var goðorðs-  
maður og laeknir af att Sel-  
dæla. Fór með Dýrfirðinga-  
goðorð og bjó að Hrafnseyri  
við Arnarfjörð. Hrafn var anná-  
laður laeknir á Íslandi á þjóð-  
veldisöld. Hann ferðaðist til  
Noregs og helgra staða á  
Englandi, Frakklandi og Ítalíu.  
Talið er að rekja megi laekninga  
adferðir hans til Salernó-  
skólans á Ítalíu. Hrafn deildi  
við Þorvald Snorrason, Vatns-  
firðing, sem eftir margar til-  
raunir náði honum loks á sitt



Hrafn Sveinbjarnarson GK-255. 390 brl. smiðaður í Flekkefjörð Noregi 1988.

vald í Hrafnseyarbrennu vorið  
1213. Þorvaldur fór þá með  
liði að Hrafn, bar eld að hús-  
um og lofaði þeim útgöngu

sem gæfu sig brennumönnunum  
á vald. Hrafn var háshöggyinn  
af mönnunum Þorvaldar og þurfti  
þorvaldur að greiða mikil fē  
fyrir vig Hrafns. Því var hon-  
um gert að fara til Rómars og  
taka aflausn hjá páfa. Mönnun  
hefur þótt liklegt að nafni  
Hrafns á Eyri, sem ástsselastur  
hefur þótt allra íslenskra laekna  
á þjóðveldisöld, hylti að fylgja  
gæfa.

Ekki er haegt ljúka skrifum  
um bátsnafnið Hrafn Svein-  
bjarnarson án þess að geta Sig-  
urðar Magnússonar skipstjóra

sem í daglegu tali var kenndur  
við skipið sitt og oftast nefndur  
Siggi á Hrafninum.

Sigurður var fieddur 16.  
ágúst 1915 í Tálknafirði en  
kom fyrst til Grindavíkur á  
vetrarvertið 1937 í Þórkölu-  
staðahverfi. Þar kynntist hann  
eiginkonu sinni, Þórlaugu  
Ólafsdóttur frá Þórkölustöðum.  
Þau byggðu heimili í Söl-  
heimum hér í bæ og eignuðust  
sjó börn og eru fimm þeirra  
enn á lifi. Sigurður var hörk-  
duglegur, útsjónasamur og  
fiskinn skipstjórnandi, þeodi að  
þorsk og sild, og laginn með  
þau veiðarfari sem hann not-  
aði til veiðanna. Siggi á Hrafn-  
inum varð alltoft aflakóngur



Grindvíkinga og því var löngum  
eftirsóknarvert að komast í  
skipspláss hjá honum. Hann  
stýrði alls fimm skipum og  
bánum sem báru nafnið Hrafn  
Sveinbjarnarson. Sigurður  
hatti til sjós 1969 og tók við  
útgerðarstjórn hjá Þorbirni hf.  
Siðast starfaði hann sem  
hleðslustjóri um borð í flut-  
ningaskipum sem fluttu saltfisk  
á vegum SÍF. Sigurður Magnússon  
lést 16. ágúst 1992, þá  
77 ára gamall.

Nú í lok mai eru liðin fimm-  
tiugum og fimm ár frá því að fyrsti  
Hrafn Sveinbjarnarson GK-  
255 kom til Grindavíkur. Það  
er, svo vitað sé, lengsta sam-  
fellda timabil skipsnafns í út-  
gerðarsögu Grindavíkur. Skipum  
og skipsbónum hefur ætið  
farnast vel allan þennan tíma.  
Skipin hafa verið afburða afla-  
og farsael, enda hafa skip-  
stjórnendur þeirra komið úr  
fremstu röðum settarinnar. Auk  
þess hafa þau, og búnaður  
þeirra, verið með því besta  
sem þekkt hefur á hverjum  
tíma. Sjómönum hefur löngum  
þótt eftirsóknarvert að  
komast í skipsrum um borð í  
Hröfnunum. Aðstandendur  
Sjómennadagsblaðs Grindaví-  
kur óska þess að svo megi vera  
áfram um ókomna tið á meðan  
sjósókn er standuð frá Grinda-  
vík.



Sæborg GK-86 í Grindavíkurhöfn.  
Myndin er tekin á sjómannadegi árið 1955.

# Eftirminnileg sjóferð

**Að kveldi 19. Desember 1954  
lagði m/b Sæborg GK 86 af  
stað frá Esbjerg í Danmörku,  
áleiðis til Íslands. Skipverjar  
voru; Demus Joensen skip-  
stjóri, Óskar Gíslason stýri-  
maður, Helgi Aðalgeirsson  
2. Vélstjóri, Árni Sveinsson  
matsveinn og sá er þessa  
grein skrifar Hafsteinn  
Sæmundsson 1.vélstjóri  
allir búsettir í Grindavík.**



Demus Joensen  
skipstjóri

Við höfðum verið hálfan mánuð i Esbjerg meðan verið var að ljúka smiði bátsins og okkur lá að komast heim til Grindavíkur svo haeft yrði að hefja vetrarvertið í byrjun janúar. Við héldum til á sjómannahemili og fór vel um okkur.

Þar var einnig Gunnar Guðmundsson skipstjóri frá Hólavík, en fyrr hann var já verið að smiða Sæljónið sem margir Grindavíkingar kannast við. Sæljónið var samskonar bátur og Sæborgin en nokkuð lengri.

Dag nokkurn var ég að skoða mig um í vélarúminu og fékk já flugu í höfuðið að setja ljósavélina í gang. Þetta var áttu hesta Bukk og hafði ég orðið var við hana í gangi nokkuð aður. Var hún aðeins búin að taka nokkur þátt þegar „danskur“ kom á fullri ferð, drap á vélinni og rak mig

upp með þeim orðum að ég maett ekki snerta neitt fyrr en búið væri að afhenda bátinn. Það var skömmustulegur vélstjóri sem hvarf á braut. Þessi ljósavél átti eftir að koma að góðum notum síðar.

Ádalvélín í Sæborginni var 240 hesta G.M. léttbyggð dies-elvél og vakti hún mikla athygli sjómannna í Esbjerg, sem voru vanir þungbyggðum glöðarhaus- og diesel vélum. Sérfræðingur kom með okkur í prufusiglinguna og gerði ýmsar mælingar á vélinni.

Samkvæmt hans útreikningum átti brennsluolian að duga til Grindavíkur ef við keyrðum vélina ekki meira en á 1300 snúningum. Þetta gerðum við og kom það sér vel eins og síðar kom í ljós.

EKKI man ég hvort við hlustudum á veðurspá aður en við lögðum af stað, en í Norðursjónum fengum við afsprungu veður. Sæborgin, sem var 46 lestar að stærð, reyndist ágætt sjóskip en þó kom að því að brotsjór reið yfir bátinn. Tölverður sjór komst í stýrishúsíð og varð talstöðin óvirk. Einnig flæddi sjór gegnum niðurgang í vélarúmin og brann já yfir rafall á aðalvél. Var nú ljósavélin góða tekin til kostana og hún keyrð það sem eftir var ferðarinnar. Við vorum búin að vera i vandræðum með lensidæluna. Þar sem enginn safnkútur var við hana var hún alltaf að fyllast af kubbum, nöglum og öðrum aðskotahlutum svo að loks gáfumst við upp á henni og notuðum dekkpumpuna það sem eftir var.

Stefnan í Pentil reyndist rétt en við lögðum ekki í hann vegna veðurs. Var nú haldið suður með strönd Skotlands og um síðir tókum við höfn í Fraserburg.

Þar fengum við gert við talstöðina en rafalinn og annað sem úr lagi hafði gengið skildi biða heimkomu.

Þegar átti að setja aðalvélina í gang neitaði startarinn, nú voru góð ráð dýr en Árni kokkur er rafvirki og bað ég



Helgi Aðalgeirsson  
2. Vélstjóri



Óskar Gíslason  
stýrimaður

þeirri von að ekki þyrfti að stöðva aðalvél á leiðinni. Þetta var djörf ákvörðun og mikil áhætta tekin, en okkur fannst ótekt að vera einhverja daga í Fraserburg til viðbótar.

Við lögðum því af stað á aðfangadag jöla og var veðrið eins og best varð á kosíð. Fór nú að bera á nokkrum sem síðar átti eftir að valda okkur miklu erfiðleikum, kompasinn var ekki lengur réttur.

Á siglingunni gegnum Pendil reyndum við að átta okkur á hver skekkjan væri og gerðum svo ráð fyrir henni þegar við tókum stefnu á Færeyjar. Ferðin söttist mjög vel og menn fullir bjartsýni. Þegar við áttum samkvæmt logginu að vera kominn upp undir eyjarnar var dýpið það mikil að sýnt var að við myndum eiga langt í land. Sæmilegt veður



Árni Sveinsson  
matsveinn



Hafsteinn Sæmundsson  
1. Vélstjóri

var en dimmt í lofti og lélegt skyggni, var nú haft samband við loftskeytastöðina í Þórhöfn.

Þar í höfninni var þá staddir danskur varðbátur sem hét Lundi og varð að ráði að hann færði og miðaði okkur út. En nú skeði það furðulega, skipstjórin á Lundanum taldi okkur vera fyrir austan Færeyjar og skipaði okkur að sigla í vestur. Okkur fannst þetta af og frá, en hlýddum eftir nokkuð orðaskak.

Eftir því sem við sigldum lengra í vestur urðum við samfierðari um að þetta væri róng stefna. Ekki batti úr skák að sambandið rofnaði við Lundann og náiðist ekki aftur hvernig sem við reyndum.

Eftir dýpislöum og botnlagi á leiðinni sem við höfðum nú sight, taldi skipstjórin sig vita að við værum komnir það langt í vestur frá Færeyjum, að ákeviði var að gefa ferðina þangað uppá báti.

Var nú reynt að átta sig betur á skekkju kompassins og tekin stefna á Hornarfjörð, aettum við þá að koma einhverstaðar upp að suðurströnd Íslands.

Þegar við vorum búin að sigla í nokkrar klukkustundir vildi svo vel til að við mættum Gullfossi, en hann sigldi þá stefnu frá Dyrhólaey í Pentil. Þarna vorum við heppni, því að hjá þeim fengum við nákvæma staðarvkörðun. Einnig sögðu þeir að loftskeytastöðin í Þórhöfn, hefði verið að reyna að nái sambandi við okkur til að fá fréttir og láta vita að Lundinn væri kominn til hafnar með biluð fjarskiptateki. Þar var komin skýring á sambandsleysinu. Nú var lesið af logginu og endurnýjuð stefnan á Hornarfjörð, við ætluðum okkur „for helvede“ að finna Ísland.

Vindur var hagstæður og nú voru sett upp segl til að spara olíu. Þar kunni Demus vel til verka enda alvanur skútuskipstjóri. Segir nú ekki af ferðum okkar fyrir en við áttum samkvæmt logginu að vera komnir

# *Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra hátíðarkveðjur á sjómannadagi*



Sjómannasamband  
Íslands



Sjómannafélag  
Reykjavíkur



Gummibátabjónustan

Blóma Búdin  
Söldöggi



HÚSASMIDJAN



Grindavík - SÍMI 426 7500



FISKMARKADUR  
SUDURMESJA

KROSSHÚS  
NETAGERÐ

nálægt landi, en ennþá var fleirihundruð og fimmtíu faðma dýpi. Giskuðum við nú á að við værum nokkuð vestar, sigldum svo eftir okkar bestu vitund álika vegalengd samkvæmt loggi og að Dyrhólaey en alltaf vorum við á miklu dýpi.

Nú var okkur ekki farið að lýtast á blikuna, því ofan á að vera í hafvillum var komin suðvestan hvassviðri, svo við héldum sjó. Það hefði verið betra fyrir okkur að nota aðferð Hrafna - Flóka heldur en að treysta á kompásinn, sem greinilega var ónóthaefur. Við höfðum verið i sambandi við loftskeytastöðvarnar á Hornafirði og Vestmannaeyjum. Svo vel vildi til að varðskipið Ægir lá inni í Eyjum. Demus hafði samband við skiperra varðskip eins, bað hann að halda þegar úr höfn, miða okkur út og sigla til móts við okkur því mjög væri farið að ganga í brennsluoliuna. Við reyndum vera i suð-vestur frá Eyjum og

sigldum til móts við Ægi. Veðrið var það vont að Demus skipstjóri vildi ekki snúa bátnum á lensið fyrir en búið var að hengja oliubleytta bárufleyga utan á síður bátsins, þar sýndi hann mikla fyrirhyggju, því það var ótrúlegt hvað þetta sló á sjóinn. Ægir fylgdi okkur svo uppundir Vestmannaeyjar og reyndumst við hafa verið staddir 70 sjómilur suð-vestur af Eyjum þegar við vorum miðaðir út. Í stað þess að fara inn til Vestmannaeyja að taka olíu, ákváð nú Demus að halda áfram til Grindavíkur. Skip herrann á Ægi varð hissa á þessari ákvörðun og vildi meina að við hefðum átt meiri brennsluoliu eftir en við vildum vera láta.

Veðrið hafði skánað mikil og stjörnubjart var þegar við héldum áleisðis til Grindavíkur. Ferðin gekk nú að óskum og kl. 02:00 aðfararnott gamlaðagsdag komum við til heima-hafnar. Mikill mannfjöldi var á

bryggjunni að taka á móti okkur og urðu allir fegnir endurfundunum.

Nokkrum dögum síðar sá ég í dönsku blaði að flutningaskipið Gerne Toft hafði farist í Nordursjónum á þeim tíma sem við á Sæborginni vorum þar.

Einnig var mér sagt eftir Rafni Sigurðssyni skipstjóra á m/s Kötlu, sem stödd var á þessum slóðum á sama tíma og við að Nordursjórinn hefði verið eins og sjödandi grautarpottur.

Það er enginn barnaleikur að sigla svo litlum báti yfir hafið í svartasta skanumdegini, þegar allra veðra er von og hafa aðeins logg, dýptameli og vitlausán kompás til að styðjast við. Okkar heppni var að ekki komust óhreinindi éda sjór í brennsluoliu, því ef við hefðum þurft að stöðva aðalvél er ekki vist að hún hefði farið í gang aftur vegna startarans.

Einnig sýndu skipstjóri og stýrimaður þá fyrirhyggju að

keyra vélina ekki meira en 1300 snúninga (af 1800 mögulegum) eins og G.M.sérfræðingurinn ráðlagði okkur, þess vegna dugði olian okkur til Grindavíkur. Báturinn var með 4000 litra olitankara og liðnir voru ellefu sólarhringar frá því við lögðum frá Esbjerg þar til við komum til Grindavíkur, ótrulegt!

Af kompásnum er það að segja að standoddurinn hafði brotnað, líklega þegar við fengum á okkur brotsjóinn í Nordursjónum. Sæborgin var mikið aflasskip undir stjórn Óskars Gislasonar, sem átti bátina með Guðjóni bróður sinum. Hún var seld frá Grindavík í desember 1959, tekin af skrá og úrelt árið 1979.

Demus Joensen og Helgi Ádalgeirsson eru nú báðir látnir, blessuð sé minning þeirra.

Hafsteinn Sæmundsson  
231036-4749

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

**SAMKAUP**

Sími 426 8065 og 426 8181 - Fax 426 8701

# Gamla vél

- Elsta vél sem vitað er um úr bát frá Grindavík

**I**síðasta Sjómannadagsblaði Grindavíkur lauk Ólafur Rúnar Þorvarðarson við að rekja sögu fyrstu vélbátanna í Grindavík í máli og myndum, verk sem hann hóf fyrir blaðið árið 1999. Þar með er komið á eina stað, áreiðanlegustu upplýsingum um þetta merkilega tímabil í útgerðarsögu Grindavíkur. Sjómann- og vélstjórafélag Grindavíkur þakkar honum vel unnið verk.

Í blaðagreinunum tveimur kemur fram að nú er ekki lengur að finna neinn af þeim bátum og litið af þeim búnaði sem notaður var á þeim tíma, vegna takmarkaðs áhuga heimamanna á að halda utan um þessa hluti. Ein vél er þó til sem tilheyrir fyrstu kynslóð vélbáta í Grindavík. Vélin er af gerðinni June Munktell, Type 10DMV R.F.M.1000 (nr. 5077) 10-12 HK við 1000 snúninga smiðuð af A/B Jönköping Motorfabrik í Svíþjóð. Þessi gerð var ein sú vinsælasta og mest selda á Íslandi í áratugi. Séra Jóhanna Ingibjörg Sigmarsdóttir, sóknarprestur á Eiðum, sem hefur rannsakað trúarhætti íslenskra sjómannana segir svo í grein í Mbl. 28. febrúar 2001: „Mjög virðist hafa dregið úr lestri sjóferðabænarinnar eftir aldamót. Sumir segja að það hafi átt sér stað þegar vélar komu í bátana eftir að menn fengu sér June Munktell með glóðarhaus númer átta.“

Gamall Grindvikingur, Ingólfur Eyjólfsson, sem ættar er frá Buðlungs í Þorkötlustöðahverfi og dvelur nú á Hrafnistu, dvalarheimili aldr-

aðra sjómannna í Hafnarfirði, þekkir vélina. Hann segir hana hafa komið til landsins nyja, semma á fjórða áratug síðustu aldar. Vélin hafi verið notað við kennslu á mótmánskeiðum Fiskifélags Íslands við Skúlagötu í Reykjavík. Námskeið þessi voru haldin í áratugi fyrir vélstjóra fiskiskipafloans og hafa margir úr vélstjórástétt Grindvikinga hlitið menntun sina þar. Ingólfur larði á vélina árið 1937 þegar hann stundaði nám hjá Fiskifélagini. Tannkragi hafði þá verið settur á svíngjhjólið í staðinn fyrir sveifina góðu til þess

Ólafur Rúnar Þorvaldsson fer mjükum höndum um vélina sem hann bjargaði frá glötu.



haegt væri að gangsetja hana með þar til gerðum startara.

Ingólfur segir útgerð Más GK 53 hafa keypt vélina af Fiskifélagini og sett i skipið. Skipið hafi þá verið gert út af heimilunum Brekku, Valhöll og Buðlungs í Þorkötlustöðahverfi.

Þegar útgerð Más var haett árið 1945 var báturninn seldur vélarlaus sem nótabátur til Reykjavíkur. Mönum ber ekki saman um í hvaða bátum vélín var næstu árin en það er ljóst að Geir Þórarinsson hefur átt vélina fram á miðjan sjóttu áratuginn eða þar til hann kem-

ur henni fyrir í Selvogi, ásamt öllum skrifubúnaði.

Þar var vélin notað sem ljósavél um tíma og til súgburrkunar á heyi á Vogssósum í Selvogi og man Þórarinn Snorrason bónið þar vel eftir vélinni. Segir hann að þegar rafmagni kom í Selvoginn hafi sonur Geirs Þórarinssonar, Ingi Þór, fengið hana og sett í bát úr Keflavík sem upphaflega hér Elin GK 333 og var um tíma í eigu Baldvins Jónssons frá Höpi í Grindavík. Ingi Þór og fleiri voru þá að endurbyggja bátinn.

Vélín var lengst af í eigu eða undir handleiðslu Geirs Þórarinssonar sem var með fyrstu lærðu vélstjórunum hér og setti hann margar vélar í báta Grindvikinga. Geir flutti síðan til Keflavíkur og var vélstjóri um árabíl í Hraðfrysstiði Keilavíkur (Geiri í Milljón). Sonur Geirs, Ingi Þór tók við hlutverki föður sins og passaði upp á vélina. Að lokum gaf hann Fjölbautaskóla Suðunesja hana til vélfræðikennslu sem dæmigerða tvigengisvél af fystu kynslóð bátavéla. Vélin hafði ekki verið lengi notað til kennslu á vélfræðibraut skóla-ans þegar skólinn lenti í hús-næðishrakningum sem urðu til þess að hætt var að nota vélina. Sigurður Erlendsson kennari við skólannn þekkti sögu hennar og hafði samband við Ólaf Rúnar Þorvarðarson og gaf honum vélina. Ólafur hefur mikinn áhuga á sögu

Grindvikingar og öllu sem henni tengist. Hann sötti vélina til Keflavíkur og kom henni í geymslu í áhaldahúsi Grindavíkurbæjar. Þegar áhaldahúsið

var lagt niður ráðstafaði Kristján Sigurðsson, bæjarverkstjóri, vélinni til Byggðasafns Gerðahrepps, Garði. Guðni Ingimundarson, Garðssöðum, tók við vélinni, gerði hana upp og færði í sitt upprunalega horf. Þeir sem láta sig varða þessi mál voru ósáttir við að fyrstu kynslóðar bátavél úr Grindavík skyldi lenda á safni annars staðar en í baenum.

Höfðu þeir samband við forsvarmenn Byggðasafns Gerðahrepps og urðu menn sammála um að hvergi ætti vélin betur heima en í Grindavík, þar sem vélin er nú, og tókust fullar stettir í málunum.

Oft er sagt að guð, grefan eða almættid haldi verndarhendi yfir mönum, skipum eða vélum. Svo má með sanni segja um þessa vél. Hún kom fyrst til ný til landsins og var notað sem kennsluvél hjá Fiskifelagi Íslands. Síðan var hún sett í bát hér í Grindavík og þjónaði sem slik í nokkur ár. A timabili ber mönum ekki saman um í hvaða bátum vélín var en ætið í handleiðslu góðra manna sem fyrr er getið. Það er vitað með vissu að hún þjónaði bændum í Selvogi í rúman áratug. Úr Selvogi fer vélin til Keflavíkur, þar sem hún er sett í bát. Að lokum endaði vélín í sama hlutverki og hún þjónaði í upphafi, sem kennsluteki í Fjölbautaskóla Suðurnesja. Vélín er nú um sjótið ára gömul og hefur nú lokið hlutverki sinu en nýtur nái nýrra ævidaga sem safn-gripur í Grindavík.

Grindvikingar voru tveimur áratugum á eftir öðrum landsmönnum í vélvæðingu bátafloans. Erfið lendingskilyrði og hafnleysa réðu þar mestu þar sem setja þarfí bátana á land að röðri loknum. Eflaust hafa grindviskir sjónenn á þeim tíma horft öfundaraugum á felaga sína annars staðar á landinu sigla áreynslulaust í krafti vélarinnar en þurfa sjálfir að róa áraskipunum.

Eins og kunnugt er hóf Gisli Gislason silfursmiður úr

SJÓMANNAÐAGSBLAÐ GRINDAVÍKUR



Guðni Ingimundarson Garði, á viðgerðarverkstæði sínu.

Reykjavík fyrstur manna útgerð vélbáts árið 1924 úr Staðarhverfi. Báturninn hét Málmey RE 181, 7 smálestir með 6 - 8

HA Danvél. Grindvikingar fengur hins vegar ekki vélar í sina báta fyrir en árið 1926. Eftir þessa reynslu má segja að

vélvæðing i Grindavík hafi gengið hratt fyrir sig. Það var árið 1929 sem síðasta árskipið var gert út, Víkurskipið Seborg, formaður Guðjón Gislason frá Vik.

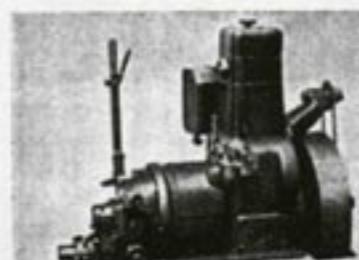
Til fróleiks og samanburðar láttum við fylgia hér með grein sem birtist í Sjómannadagsblaði Vestmannaeyja eftir Guðjón Ármann Eyjólfsson og fjallar um „vélvæðingu bátafloans í upphafi vélbátaaldar“:

„Aðdragandi vélvæðingar og fyrstu íslensku vélbátanna var nokkur. Um aldamótin höfðu Danir byrjað að þreifa sig áfram um hvort tekist að knýja fiskibáta sína áfram með litlum mótor eða „steinoluvið“ eins og þetta fyrirberi var þá nefnt. Dönum tókst þetta svo vel, að árið 1906 má heita, að nær öll fiskiskip i Danmörku hafi haft mótor. Ekki var þróunin eins ör hjá frændum vorum Norðmönnum, því að árið 1902 er frá því sagt í fréttablaðinu Óðni, að þar í landi séu adeins þrítreyfilvélbátar, sem lánuðust vel i logni og sléttum sjó, en þegar kom út á hafið vildu þeir ekki ganga.

## MÍMIR

Myndar  
Síðar  
Hálfar  
Síðar

Útgefandi: Leistarfélagið „Mímir“ í Grindavík.



MWM - Gér-  
gengis-Dieselvélar

eru hagnaðar vélar  
árið 1916.

Stærðir: 10-16.

Síðan með ófálgilegum  
hlutum.

Verð: 10-16.

Frá 1916.

# Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra hátíðarkveðjur á sjómannadegi

Samband Sveitafélaga á Suðurnesjum	Rafþjónusta Birgis	Verslunarmannfélag Suðurnesja
Festi ehf.	Pípulagningar-þjónusta Gunnlaugs Ú. Gunnlaugssonar	Vestmanneyjahöfn
Farsæll ehf.	Jón og Margeir ehf.	Sjómannasélag Ólafsfjarðar
Farsæll GK-162	Grímsnes ehf.	Verkalýðs- og sjómannasélag Keflavíkur og nágrenis
Selháls ehf.	Brimruðin	Vélaverkstæði Guðmundar
Þorsteinn Gíslason GK-2	EP verk ehf.	Útvegsmannasélag Suðurnesja
Dúddi Gísla GK-48	EB - Þjónusta	Hafrannsóknarstofnun rannsóknarstöð Stad
Gísli Einars GK-104	Ádal - Braut	Farmanna og fiskimannasambandið
Jens Óskarsson	Veitingahúsið Sjávarperlan	Rafborg ehf.
Askur GK-65	Sjómannastofan Vör	Gerðahreppur
Manni GK-38	Verslunin Bláfell	Verkalýðs- og sjómannasélag Sandgerðis
Árni í Teigi GK-1	Hafnarsamlag Suðurnesja	Lloyds Register shipping
Grindin ehf.	Íslandsbanki	
Bökabúð Grindavíkur	Keflavík	
Hafnarsamlag Suðurnesja	Heilbrigðisstofnun Suðurnesja	
Íslandsbanki	Lögbók ehf.	
Keflavík	Njardtak gímaþjónusta	
Lögbók ehf.	Hafnarsamlag Suðurnesja	

Fyrsta sýning bátavéla eða hreyfivélasýning eins og þa var sagt, var haldin í Kaupmannahöfn árið 1903. Tveimur árum síðar árið 1905 segir svo í Ægi um „Mótorfiskibáta“: „Í Danmörku er nú ekki lengur talað um að byggja fiskiháta, án þess að um leið að gera ráðstafanir til að fá mótor til þess að knýja bátinn áfram og draga veiðarfærin“. Síðar í sömu frétt segir: „Yzt á Jótlandsskaga eru nú liðugir 70 mótorfiskibátar, en fyrir nokkrum árum var þar ekki einn einasti“. Fáar nýjungar eða uppfundningar á verkssviði atvinnuveganna hafa náð eins fljótri og mikilli útbreiðslu á skömmum tíma eins og mótor i fiskiskip.“

Hér á landi gætti að sjálf-sögðu þessarar umræðu og nýjunga í nágrannalöndunum. Í Ægi segir svo árið 1906: „Mótoraflið i þjónustu fiskimanna - að brúka mótorbáta við þorskanetaveiðar, löðir og hákarlaveiðar ætti að hafa mjög mikla þýðingu, jafnframt sem bátnarir tættu að vera stærri en venju-

legir róðrabátar með skyli, að minnsta kosti að framan“.

Um kaup véla í bátana segir í sömu grein: „Áadalatriði við mótorana er það að kaupa má mótor, sem mest og best meðmæli hafa og lengst hafa verið brúkaðir og að öllu leyti reynst vel, en þar að auki þarf vandlega að gaeta að þeim og hreinsa þá vel og láta allar pípur og allt annað vera í sem bestu ástandi“.

Talsvert löngu fyrir þennan tíma fundust samt Íslendingar sem spreyttu sig á því að leysa mannaflíð af hólmi með vélarafli. Um 1860 var smiðuð róðrarvél í bát frá Hornströndum og árið 1886 smiðuð Gisli nokkur Finnsson í Reykjavík sérstaka róðrarvél. Þegar tveir menn snuru vélinni hafti áraskip viðlikla gang i logni og við róður fjögurra til sex manna. Þó var sá galli á þessari róðrarvél, að svo erfitt verk var að snúa vélinni, að tveir menn héldu það ekki út nema í stutta stund. Árið 1897 er getið um svipaða róðrarvél í Ólafsvík.

Lauk þar með tilraunum Íslendinga fyrir aldamótin 1900 að knýja árskip áfram á „mekanískan“ hátt. Á marga lund eru þessar tilraunir samt merkilegar, en vitna þó um leid um fátekt og oft landlægt vannmat á íslensku hugviti, sbr. hugmynd íslensks vélstjóra um skuttagara rúmlega hálfri öld síðar og löngu áður en þau skip sáust nokkurs staðar á höfumum.

## Fyrstu vélbátnir

Vestfirðingar settu fyrstir Íslendinga vélar í árskip sin og smábáta. Í nóvember árið 1902 setti Árni Gíslason á Ísafjörðum og árið 1886 smiðuð Gisli nokkur Finnsson í Reykjavík sérstaka róðrarvél. Þegar tveir

um sumarið var á Norðurlandi, sett vél í bát frá Hrisey. „Sú hugsun að fá hingað vélbít létt mig ekki í friði, þegar ég hafði sé vélbáttin Bjólf á Seyðisfjörðum“, skrifar Þorsteinn í Laufási í Aldahvörf i Eyjum.

Fyrstu vélbátnir komu til Norðfjarðar, Reyðarfjarðar og Eskiðarfjarðar árið 1905 og 1906. Margir þeirra báta voru með svonefnar Dideon-vélar og Dan, sem var mjög útbreidd um allt land.

## Aldahvörf verða nú i sjávarútvegi Íslendinga

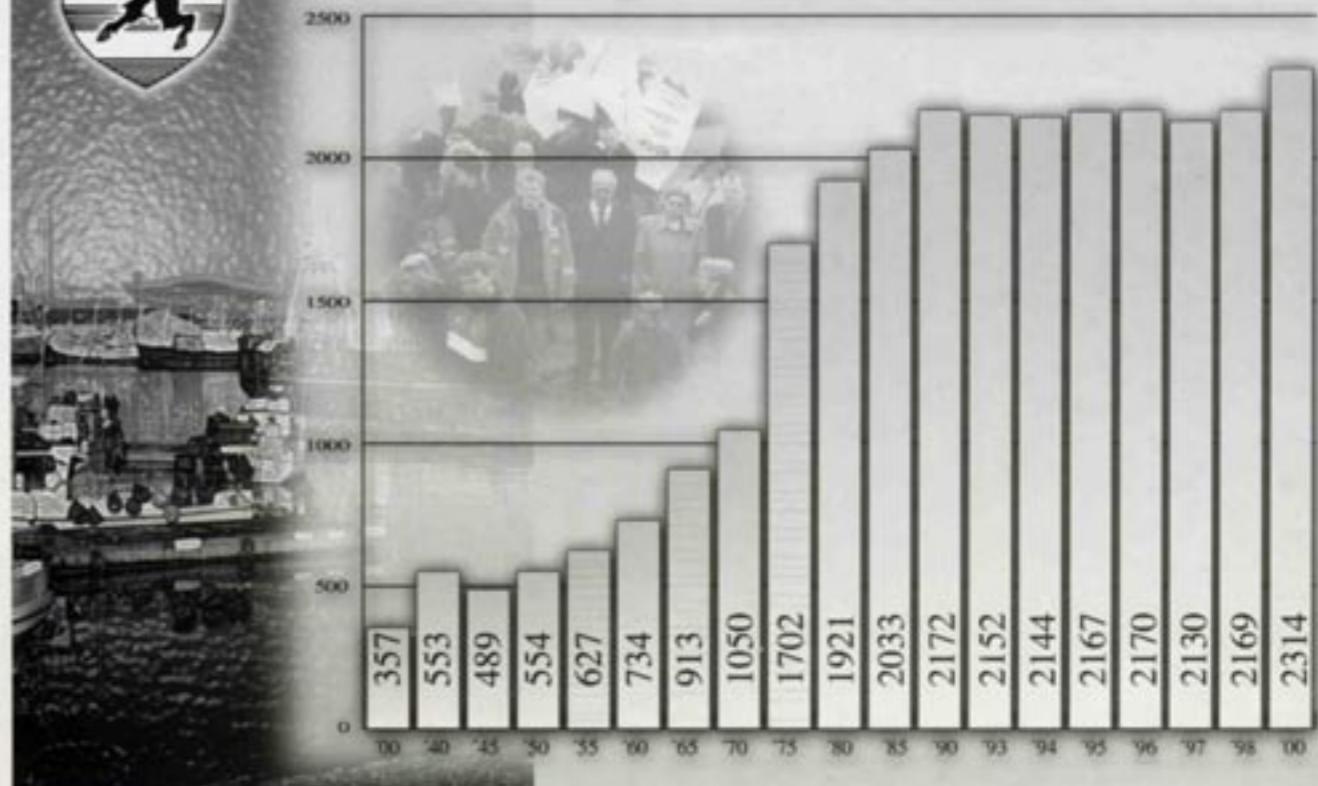
Upp rennur vélbátaöld i stað opinna skipa, sem knúin voru áfram með árum og seglum.

Bjarni Þorkelsson bítaði miður í Reykjavík hóf smiði sérstakra báta, sem áttu að henta þessari nýju teknin betur en gömlu árskipin og er Bjarni talinn brautryðjandi í smiði íslenskra vélbáta. Bátar hans voru skarsuða eða söðbyrtir.

Í febrúar 1903 keypti Þorsteinn Þorsteinsson Reykjavík 4ra hestafla Dan-vél í opinn bát, sem hann og Bjarni í Engey áttu. Þetta var fyrsti vélbáturninn við Faxaflóa. Árið 1904 var fyrst sett vél í bát á Austfjörðum, í m/b Bjólf frá Seyðisfjörðum og síðar



Íbúafjöldi í Grindavík frá aldamótum



# *Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra hátiðarkveðjur á sjómannadegi*



Lyftarþjónusta  
Grindavíkur

RB

Velðarfæri

Vatnagöðum 14 - Sími 581 4470  
Fax 581 2935 - Netfang: raftbjorg@vortex.is

## Vélasalan



Fiskverkun

Staðarsundi 16 b - 240 Grindavík

- Skipajvettur
- Húsaþvettur
- Múrberst
- Rörahreinsun



ÍSLANDSBANKI



TRYGGINGAMIÐSTÖÐIN HF.

Flakkarinn



NESFISKUR HF

miðju að ofan var hann 8 fet á breidd, byggður úr eik og furu.

Í fréttablaðinu Óðni segir svo árið 1906 um vélina í þessum nýja báti: „Í bátnum er steinoliuhreyfivél með 4rum hestóflum og vegur hún með öllu, sem henni fylgir 850 pund. Vélin eyðir á hröðustu ferð 1 3/4 til 2 pottum af steinoliu á klst. Verð 1100 kr. Báturinn ber 20 tn. þunga auk vélarinnar. Skriðhraðinn var mældur svo, að báturinn fór brautalaust 2 milur danskar á klst. Snuningshraði 430 snúningar/minitu.“

Í Reykjavík var skipasmíðastöð undir stjórn Otto Guðmundssonar skipasmíðs, sem var nefnd „Byggingastöðin ALPHA“ í auglýsingum í Ægi árið 1908. Í alla bátana voru settar „Alpha“-vélar, sem Matthias Þórdarson ritsjóri Ægis, hafði umboð fyrir.“

Fyrsti vélbáturinn sem kom til Vestmannaeyja var mórbáturinn Eros. Hann var taep 4 tonn að sterð og kom til Eyja vorið 1904. Eros á sér merki-



Greinarhöfundur Hinrik Bergsson og Ingólfur Eyjólfsson frá Buðlungu, sem nú dvelur á Hrafnistu í Hafnarfirði.

lega sögu því hann má telja fyrsta íslenska fiskibátinn sem smiðaður var með það fyrir augum að setja í hann vél. Vélvæðing og bætt hafnar-

aðstaða eru meðal annars til marks um fólksfjölgun og afkomu í Grindavík og gefur glögga mynd af þeirri öruru þróun, sérstaklega upp úr miðri

siðstu öld. I upphafi vélvæðingarinnar eru íbúar í Grindavík 357 en 1. desember 2000 búa þar 2314 manns.



Elin GK-333. Eigandi Baldvin frá Höpli. Myndin er tekin þegar báturinn var gerður út frá Keflavík. Ljósmynd eigu Sigurbergss Sverrissonar frá Brimnesi.



**Sendum sjómönum,  
fiskvinnslufólk og öðrum  
Grindvíkingum famingju- og  
heillaóskir á sjómannadaginn**  
**Bestu pizzur á Íslandi**

**Sendum sjómönum, fiskvinnslufólk  
og öðrum Grindvíkingum famingju-  
og heillaóskir á sjómannadaginn**



**Ávalst nýbakað - Ávalst ferskir**  
*Beint úr ofninum - Bakað fyrir þig*

**Sendum sjómönum,  
fiskvinnslufólk og öðrum  
Grindvíkingum famingju- og  
heillaóskir á sjómannadaginn**



# VÍSIR

FÉLAG SKIPSTJÓRNARMANNA  
Á SUÐURNESJUM

Hafnargötu 90 - 230 Keflavík - Sími 421-4942

## FJÖLBRAUTASKÓLI SUÐURNESJA

Sunnubraut 36 - 230 Keflavík - Sími 421-3100

*Sendum sjómönum, fiskvinnslufólk og öðrum  
Grindvíkingum famingju- og heillaóskir á sjómannadaginn*



Auk náms á Sjávarútvegsbraut og Vélstjórn 1. og annars stigs,  
býður Fjölbautaskóli Suðurnesja fram nám á fjölda iðn- og stúdentabrauta.

Næsta innritun í nám í Veiðifæragerð (Netagerð) er á vorönn 2002.

Athygli er vakin á því að netagerð er eingöngu kennd við FS.

Skólinn þjónar öllu landinu og því takmarkaður hópur nemenda sem kemst að hverju sinni.

Við hvetjum áhugasama einstaklinga að skrá sig með góðum fyrirvara.

Innritun á haustönn 2001 fer fram í skólanum í byrjun júní, nánar auglýst síðar.

Skólameistari

# Fyrstu þilfarsbátar Grindvíkinga



**U**m miðjan fjórða áratug nýliðinnar aldar hófu Grindvíkingar útgerð þilfarsbáta eða „dekkbáta“ eins og þeir voru jafnan nefndir. Áður höfðu menn stund-að sjóinn á opnum bátum. Útgerð þilfarsbátanna kallaði á hafnarbætur. Löndunarþryggjan milli Suðurvarrar og Norðurvarrar var nánast fyrir opnu hafi og á milli róðra var stærri bátunum lagt við festar úti á víkinni. Eftir að ósinn var grafinn gegnum rifið 1939, var farið að leggja bátunum við festar á Hópinu. Þar var bátalegan mun tryggari, en á stórstraumsfjörum kom þó fyrir að það fjsaraði undan bátum, einkum þeim er nyrst og austast lágu. Það kom þó yfirleitt ekki að sök. Með tilkomu Kviaviksþryggjunnar 1944 batnaði aðstaða bátanna og í kjölfarið fylgdu dýpkunarframkvæmdir í Hópinu.

- eftir Ólaf Rúnar Þorvarðarson



Fyrsti báturinn sem „dekkáður“ var í Grindavík, var Sæborg (G.L.M.) G.K. 59, rúmlega 5 bri. vélbátur, sem smiðabur var í Reykjavík 1929. Eigendur hans voru Guðjón Gislason, Þík, Lárus Jónsson, Braðraborg og Marel Eiríksson, Byggðarenda. Það var Pétur Wigelund, bátasmiður, sem annaðist verkið haustið 1934. Pétur Wigelund smiðaði síðar þrjá þilfarsbáta í Grindavík 7-9 bri. að stærð, Storm G.K.144, Sæborgu I. G.K.45 og Hrönn G.K.50. Aðrir bátasmiðir í Grindavík um þetta leyti voru Halldór Kristjánsson á Reynisstað og Gisli Guðmundsson. Eftir 1945 fyrir þilfarsbátunum fjölgandi og þeir steckkuðu. Vélbátarnir Mai G.K.48 og Hrafn Sveinbjarnarson G.K.255 bættust í flotann 1945 og 1946. Þeir voru um og yfir 20 bri. að stærð. Verður fjallað um þá síðar sem og aðra báta er gerðir voru út frá Grindavík á arunum 1945- 1960.



Sæborg G.K. 59

Smiðuð í Reykjavík 1929 af Lárusi Björnssyni, bátasmið. Eik og fura. 5,3 bri. Vél: Ford, 12 ha. Var upphaflega opinn vélbátur og gekk undir nafninu Sæborg „G.L.M.“ en það voru upphafsstafirmir í nöfnum eigendanna þeirra Guðjóns Gislasonar, Þík, Lárusar Jónssonar, Braðraborg og Marel Eiríkssonar, Byggðarenda. Formaður fyrstu fimm árin var Guðjón Gislason. Haustið 1934 var Sæborgin dekkuð fyrst báta í Grindavík af Pétri Wigelund, bátasmið. Að verkinu loknu tók Marel Eiríksson við formennskunni. 1938 var báturinn endurbýggður og sett í hann 15 ha. Bolinder vél. Var hann eftir það um 6 bri. að stærð. Marel Eiríksson gerði Sæborgu út til ársins 1942. Með-eigendur hans þá, auk Lárusar, voru Þorvarður Ólafsson, Ási, Bjarni Guðmundsson, Þróðvangi og Einar G Einarsson, Garðhúsum. Einar keypti síðan bátinn ásamt Rafni Sigurðssyni og gerðu þeir hann út um eins árs skeið. Formaður þá var Gunnar Ólafsson, Hæbarenda. Báturinn var talinn ónytur og rifinn 1944.



Edda G.K. 113

Smiðuð í Grindavík 1933 af Kristjáni Halldórssyni á Reynisstað. Eik og fura. 7 bri. Uppaflega opinn vélbátur. Eigandi Verslun Einars í Garðhúsum. Báturinn var endurbýggður og dekkáður 1939 og sett í hann 22 ha. Ford vél. Formaður 1934-1941 var Sigurður Þorleifsson, Grund. Eftir það voru formenn bátsins þeir Vilbergur Adalgeirsson, Krosshúsum, Sigurður Magnússon, Sólheimum og Sigmundur Guðmundsson, Steinum. Eddan var gerð út frá Grindavík til ársins 1945. Hún var sold til Akraness 1955 og hafði þá staðið uppi í fjöru í Kviaviki rúman áratug.



**Stormur G.K. 144**

Smiðaður í Grindavík 1935 af Pétri Wigelund. Eik og fura. 8 brl. Vél: Sóló, 16 ha. Eigendur Ólafur Einarsson, Garðhúsum og Guðjón Gislason, Við, sem var formaður. Þeir áttu bátinn í skarman tíma og seldu hann 22. nóvember 1935 Árna Vilmundarsyni að Löndum í Staðarhverfi. Árni gerði bátinn út frá Staðarhverfinu til ársins 1938 en seldi hann þá Oddi Ólafssyni, Vifilsstöðum. Oddur gerði bátinn út frá Höfnum og formaður var Vilhjálmur Magnússon. 1939 var sett i bátinn 24 ha. Delta vél. Eftir það var hann seldur til Ólafsvíkur og hét þá Stormur S.H. 203. Báturinn sökk út af Ólafsvík 1941.



**Farsæll G.K. 257**

Smiðaður í Reykjavík 1930. Eik og fura. 4,8 brl. Vél: Tuxham, 14 ha. Hét upphaflega Farsæll H.U. 102 og var þá opinn vélbátur. Báturinn var endurbyggður, lengdur og dekkaður 1940 og var eftir það 6 brl. að stærð. Eigendur voru Björn Búi og Jóhann Andréassynir. Þeir gerðu bátinn út frá Hvammstanga um tíma, en hófu útgerð hans fá Staðarhverfi eftir miðjan fjórða áratuginn (1936-1937). Farsæll var seldur norður í land 1946.



**Hrungnir G.K. 272**

Smiðaður í Grindavík 1941 af Gisla Guðmundssyni, bátasmið. Eik . 6 brl. Vél: Drott, 25 ha. Eigandi Verslun Einars í Garðhúsum. Báturinn var lengdur 1943 og mældist eftir það 7 brl. að stærð. Formaður var Sigurður Þorleifsson, Grund. Hrungnir var gerður út frá Grindavík til ársins 1948. Hann var seldur til Þórshafnar á Langanesi 1950 en talinn ónýtur og tekinn af skrá 1959.



**Gæfa G.K. 439**

Smiðað í Grindavík 1934 af Kristjáni Halldörssyni. Eik og fura. 6 brl. Vél: Ford, 12 ha. Upphaflega opinn vélbátur. Báturinn var endurbyggður og dekkaður 1944 af Gisla Guðmundssyni. Þá var sett í hann 18 ha. Lister dieselvél. Var hann eftir það mældur 7 brl. að stærð. Eigendur voru Guðjón Einarsson, Hlíð, Sigurgeir Guðjónsson, Hlíð, Sigurgeir Jónsson, Vorhúsum og Þorsteinn Þímonarson, Vallarhúsum. Formaður var Sigurgeir Guðjónsson. Gæfan var gerð út frá Grindavík til ársins 1948 en seld til Reykjavíkur 1950. Báturinn var talinn ónýtur og tekinn af skrá 1959.



### Einar G.K. 135

Smiðaður í Grindavík 1935 af Kristjáni á Reynisstað i Staðarhverfi. Eik og fura. 5,7 brl. Vél: Dan, 8 ha. Var upphaflega opinn vélbátur. Eigendur voru Guðsteinn Einarsson og Jón Einarsson frá Húsatóftum. Báturinn var endurbyggður og dekkadur 1939 og mældist eftir það 7 brl. að stærð. Var þá sett í hann Drott vél, 14 ha. Formaður var lengst af Jón Einarsson. Tóftabréður gerðu Einar út frá Staðarhverfi til ársins 1942 en á vetravertið 1943 var Marel Eiríksson formaður bátsins og réri þá úr Járngerðarstaðahverfi. Báturinn var seldur Birni Gislasoni, Grindavík 1949 og hét eftir það Númi G.K. 135. Hann var talinn ónýtur og tekinn af skrá 1952.



### Hafurbjörn G.K. 42

Smiðaður í Grindavík 1933. Eik og fura. 4,17 brl. Vél: Ford, 12 ha. Var upphaflega opinn vélbátur. Eigandi Verslun Einars í Garðhúsum frá 8. febrúar 1934. Formaður Hafurbjarnar var lengst af Guðjón Klemensson, Borgargarði. Báturinn var stekkaður og dekkadur 1939 og sett í hann 25 ha. Grey vél. Var hann eftir það mældur 5,55 brl. að stærð. Formenn bátsins eftir það næstu 3-4 árin voru Alexander Klemensson, Holti, Gunnar Ólafsson, Haðbarenda og Sigurpáll Ádalgeirsson, Krosshúsum. Báturinn var seldur Birni Gislasoni 1950 en talinn ónýtur og tekinn af skrá 1961.



### Sæborg I.G.K. 45

Smiðuð í Grindavík 1935 af Pétri Wigelund. Eik og fura. 7 brl. Vél: Mannheim, 16 ha. (M.W.M. diesel). Eigandi og formaður, Gunnar Gislason, Vík. Báturinn var lengdur og dekkadur 1939 og mældist eftir það 7,41 brl. að stærð. Sæborg slitnaði upp af legu á Járngerðarstaðavík í suðvestan stormi, 13. mars 1943. Rak bátinn á land vestan Höpsgranda í Nesinu og brotnaði hann talsvert. Gert var við hann eftir óhappið og sett í hann ný vél, National 27 ha. Gunnar Gislason gerði bátinn út frá Grindavík til ársins 1945. Að sumarlagi (1937- 1938) mun hann einnig hafa gert út frá Skálum á Langanesi. Sæborg var seld til Hellissands 1946.



### Búi G.K. 266

Smiðaður á Akureyri 1915. Eik og fura. 9 brl. Vél: Hein, 10 ha. Báturinn hét Búi E.A. 338 og var gerður út frá Dalvík til ársins 1940. Var þá seldur Kristni Ágústssyni, Halakoti, Vatnsleysustrandarhreppi. Þa var í bátnum Rap vél, 24 ha. Báturinn var seldur til Grindavíkur 1943. Kaupendur voru Águst Sigurðsson, Hraunteigi, Marel Eiríksson, Byggðarenda, Magnus Guðmundsson, Hellum og Kristján Sigurðsson, Bergi. 1946 var sett í báttinn 48 ha. Ailsa Craig dieselvél. Formaður bátsins í Grindavík var Águst Sigurðsson. Búi slitnaði upp af legu á Höpinu 12. febrúar 1948 og rak á land neðan við Höpsbæinn og cyðilagðist.



### Hafþór G.K. 59

Smiðuður á Bildudal 1935. Eik og fura . 7,2 brl. Vél: Drott, 20 ha. 1946 var sett í bátinn 16 ha. Wichmann vél. Báturinn hét upphaflega Jón formaður B.A.64 og síðar Hafþór B.A.16. Var gerður út frá Bildudal til ársins 1944 m.a. af braðrunum Ragnar og Gunnari Jóhannessonum. Ragnar Jóhannsson flutti með bátinn til Grindavíkur haustið 1944 og seldi hann Rafni Sigurðssyni, Hvöli. Hét báturinn eftir það Hafþór G.K.59. Var Ragnar formaður bátsins í Grindavík eina vertið og Gunnar Ólafsson frá Haðarenda aðra. Báturinn var seldur út í Hafnir 1946. Hann var talinn ónýtur og tekinn af skrá 1951.



### Sjöfn G.K. 164

Smiðuð á Húsavík 1920. Eik og fura. 7 brl. Vél: Tuxham, 30 ha. Eigandi Ingvar Guðjónsson, Akureyri. Seld 1943 Gretti Guðmundssyni, Hólmavík. Gretti flutti með bátinn til Grindavíkur 1944 og keyptu þá hluti í honum Vilbergur Ádalgeirsson, Krosshúsum, Guðjón Sigurgeirsson, Vorhúsunum og Grétar Jónsson, Sjólyst. Vilbergur keypti síðan bátinn haustið 1945. 22. janúar 1946 gerði ofsarok með mikilli flóðhað i Grindavík. Slitnaði þá Sjöfnin frá Kvíaviksþryggjuna og rak upp á klappirnar norðan bryggjunnar. Var báturinn talinn ónýtur eftir óhappið og tekinn af skrá.



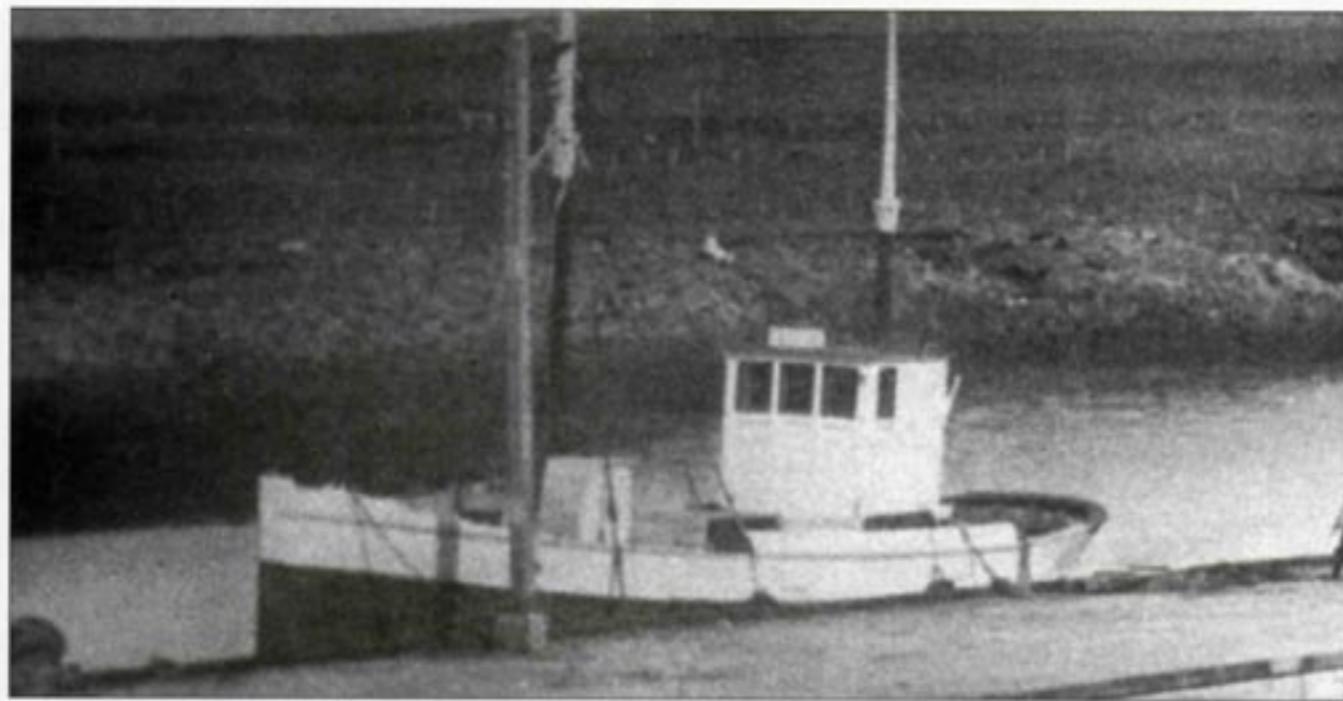
### Hrönn G.K. 50

Smiðuð í Grindavík 1935 af Pétri Wigelund. Sjósett 1938. Eik og fura. 9 brl. Vél: Ford, 18 ha. Eigandi Einar G. Einarsson, Garðhús um. Formenn Geir Þórarinsson og Einar Dagbjartsson. Árið 1942 var sett í bátinn 25 ha. Grey diesolvél, en þá voru eigendur Hrannar braðurnir Óskar og Guðjón Gislasonir, frá Vik og Guðmundur Dagbjartsson, Ásgarði. Þeir gerðu bátinn út til ársins 1945. Formaður var Óskar Gislason. Hrönn var sold Gisla Styff, Reykjavík 1945. Hann gerði bátinn um tíma út frá Grindavík en síðan frá Reykjavík. Hrönnin var sold austur á Neskaupsstað árið 1956. Hún var talin ónýt og tekinn af skrá 1959.



### Njörður I. G.K. 252

Smiðuður í Reykjavík 1939. Eik og fura. 6 brl. Vél: Lister diesel, 18 ha. Eigandi Samvinnuútergerð Hellissands. Báturinn var seldur til Grindavíkur haustið 1943. Kaupendur voru Jón Gislason, Baldurshaga, og Einar Dagbjartsson, Ásgarði. Þeir gerðu bátinn út til 1945 og var Jón formaður. Eftir að úgerð bátsins lauk, stóð hann uppi við Kvíaviksþryggjuna til ársins 1947. Þá var hann seldur Benedikt Elfari, Reykjavík. Hann létt standsetja bátinn og hugðist gera hann út frá Reykjavík. Báturinn var sjósettur að nýju 1949 en daginn eftir sjósetninguna gerði óveður með mikilli flóðhað i Grindavík. Slitnaði þá báturinn frá bryggju og rak mannlaus út úr Höpinu. Fannst brak úr honum síðar við Hásteina.



### Sæþór G.K. 164

Smiðaður í Noregi 1929. Fura. 16 brl. Vél: Rap, 35 ha. Hét upphaflega Valur S.U. 38 og var gerður út frá Fáskrúðsfirði til ársins 1934. Var þá seldur til Vestmannaeyja og hét þar Óskar V.E. 15. 1940-1941 var báturinn gerður út frá Gerðum í Gullbringusýslu og hét þar Þuriður formaður G.K. 64. Báturinn var gerður út frá Reykjavík á árunum 1942-1946. Hét hann þá Sæþór R.E. 68. 1942 var sett i bátinn 44 ha. Kelvin dieselvél. Seldur til Grindavíkur 1946. Eigendur í Grindavík voru Vilbergur Ádalgeirsson frá Krosshúsum, sem var formaður og Grétar Jónssson frá Sjólyst. Báturinn slítnaði frá bryggju í Höpinu og rak á land í Vikradalnum 1948. Hann var talinn ónýtur og tekinn af skrá 1950.



### Áfram G.K. 404

Smiðaður í Keflavík 1911. Eik og fura . 9 brl. Vél: Popular, 25 ha. Eigandi Kári h.f. Viðey. Báturinn var skráður í Reykjavík til ársins 1937, en var þá seldur til Keflavíkur. 1943 var hann seldur til Grindavíkur. Kaupendur voru Jón Pétursson, Blómsturvöllum og Sverrir Sigurðsson, Brimnesi. 1945 var sett i bátinn 30 ha. Tuxham vél. Báturinn var tekinn af skrá 1950 en 1954 var hann skráður að nýju og hét þá Áfram R.E. 265. Var þá í honum 55 ha. Buda dieselvél. Áfram fórst á Faxaflóa 21.október 1954 og með honum tveir menn.



### Bára G.K. 270

Smiðað í Noregi 1915. Eik og fura . 38 brl. Vél: Bergsund, 45 ha. 1929 var sett í bátinn 90 ha. Völund vél. Gerð út frá Akureyri til 1940. Hét þá Bára E.A. 347. Seld Júliusi Danielssyni, Brautarholti, Grindavík 4.febrúar 1941. Hét eftir það Bára G.K. 270. Báturinn var gerður út frá Hafnarfirði og Keflavík á árunum 1941-1946 og síðan frá Grindavík (1947). Formaður bátsins á þessum árum var lengst af Bjarni Árnason en einnig voru með hann þeir Falur Guðmundsson, Jón S. Kristjánsson og Björn Þórðarson. 7.nóvember 1947 er báturinn var á sildveiðum í Hvalfirði vildi það óhapp til að hann strandaði á Hnausaskeri. Hann losnaði af skeriu skömmu eftir strandið og tökst skipverjum að halda honum á floti og var hann dreginn til Reykjavíkur. Þar var hann tekinn í slipp og daemduð ónýtur eftir óhappið. Vél bátsins, June Munkiell 130 ha. (frá 1946), var tekin úr honum og sett í Bjargþór G.K. 515, sem þá var í smíðum.



### Friðrik G.K. 61

Smiðaður á Akureyri 1925. Eik og fura. 10 brl. Vél: Hein, 15 ha. Gerður út frá Akureyri til 1937 og hét þá Friðrik E.A. 414. Seldur til Reykjavíkur 1937 og gerður þaðan út til 1945. Hét þá Friðrik R.E. 84. Báturinn var seldur til Grindavíkur haustið 1945. Kaupendur voru Rafn Sigurðsson, Hvöli og Sigmundur Guðmundsson, Steinum. Þa var í bátnum 44 ha. Kelvin dieselvél. Friðrik var gerður út frá Grindavík til ársins 1947. Formaður var Sigmundur Guðmundsson. Báturinn var seldur til Ólafsfjardar 1948.



**Vonin G.K. 253**

Smiðuð á Akureyri 1923. Eik og fura. 12 brl. Vél: Hein, 12 ha. Báturinn var gerður út frá Ólafsfirði til ársins 1940 og hét þá Kristján X. E.A. 388. Seldur til Voga á Vatnsleysuströnd 1940. Hét eftir það Vonin G.K.253. Þá var í bátnum June Munktell vél, 50 ha. Báturinn var seldur til Grindavíkur 1944. Eigendur voru Gunnar og Þorlákur Gíslasynir frá Vik, Sigurpáll Aðalgeirsson, Krosshúsum og Simon Þorsteinsson, Múla. Þeir gerðu bátinn út til ársins 1947 og var Gunnar Gislason formaður. Vonin var seld Katli Ólafssyni, Höfnunum, sumarið 1947. Báturinn slitnaði upp af legu í Höfnunum í suðvestan ofsaveðri og brimi 16.mars 1948 og rak á land og eyðilagðist.



**Gullfoss G.K. 493**

Smiðuð í Reykjavík 1920. Eik og fura. 15 brl. Vél: Alpha, 30 ha. 1929 var sett í bátinn 40 ha. Skandia vél. Gullfoss var gerður út af eigendum í Keflavík og Miðnesreppi til ársins 1946. Báturinn var seldur Rafni Sigurðssyni, Grindavík, haustið 1946 og var gerður út frá Grindavík til ársins 1948. Formaður var Ragnar Jóhannsson, Bjargi. Báturinn var seldur til Hafnarfjarðar 1949. Hann var talinn ónýtur og tekinn af skrá 1950



**Happasæll G.K. 153**

Smiðuð í Risör í Noregi 1912. Tvistöfnungur. Eik og fura.12 brl. Vél: Skandia,12 ha. Var gerður út af eigendum í Vestmannaeyjum til 1942. Hét þá Happasæll V.E. 162. Seldur til Eskifjarðar 1942. Var þar lengdur og endurbýggður og mældist eftir það 14 brl. að stærð. Þá var í bátnum Alpha vél, 42 ha. 15. júlí 1944 voru skráðir eigendur bátsins Björgvin Pálsson og Guðmundur Gislason, Reykjavík. Happasæll var seldur til Grindavíkur haustið 1944. Kaupendur voru braðurnir Guðjón og Óskar Gíslasynir frá Vik og Guðmundur Dagbjartsson, Ásgarði. Þeir létu setja nýja vél í bátinn, Kelvin 66 ha. og hófu útgerð hans sumarið 1945. Formaður var Óskar Gislason. Báturinn var seldur til Reykjavíkur 1949 og hét eftir það Happasæll R.E. 190. Hann var talinn ónýtur og tekinn af skrá 1965.



**Teddy G.K. 16**

Smiðuð í Noregi 1930. Eik og fura. 19 brl. Vél: Gideon, 50 ha. Báturinn hét upphaflega Úðafoss G.K.456 og var þá gerður út frá Keflavík. Var gerður út frá Akranesi, Bildudal og Reykjavík á árunum 1935-1944. Haustið 1944 keypti Guðmundur Guðmundsson, Hafnarfirði bátinn og nefndi hann Teddy G.K.16.(í skipaskrám er hann nefndur Teddi G.K. 16). Guðmundur gerði bátinn út frá Grindavík á árunum 1949-1952. Formaður var Ragnar Jóhannsson, Bjargi. 1950 var sett i bátinn 90 ha. Mannheim dieselvél. Teddy var seld til Reykjavíkur 1955 og hét eftir það Þráinn R.E. 340 og síðar Þráinn K.Ó. 21. Báturinn var talinn ónýtur og tekinn af skrá 1965.



### Gullþór G.K. 85

Smiðaður í Danmörku 1934. Eik. 15 brl. Vél: June Munktell, 55 ha. Eigendur Seyðisfjarðarkaupsstaður o.fl. Seyðisfirði. Hét þá Gullþór N.S. 338. Seldur til Grindavíkur 1945. Kaupendur Einar Guðmundsson, Lundi og braðurnir Egill og Guðjón Guðlaugssynir, Skálholti. Þeir gerðu bátinn út frá Grindavík til ársins 1947. Formaður var Einar Guðmundsson. Báturinn var seldur til Keflavíkur 1948 en komst aftur í eigu Grindvikinga 1959. Þá voru eigendur hans Guðmundur Eggertsson, Guðmundur Tómasson og Tómas Guðmundsson. Hét hann þá Gullþór G.K. 285. Seldur 20. mars 1962, þorlaki Halldórssyni, Kópavogi og Einari Árnasyni, Reykjavík. Frað 9. júní 1962, var báturinn í eigu Kristjáns Guðmundssonar, Innri-Njarðvík og Valgeirs Sveinssonar, Höfnum. Gullþór strandaði við Bæjarsker á Stafnesi 18. desember 1962 og eyðilagðist.



### Muggur G.K. 15

Smiðaður á Akureyri 1942. Eik. 15 brl. Vél: Skandia, 50 ha. Eigandi frá 1942, Guðmundur Guðmundsson, Öldunni, Hafnarfirði. 1946 voru skráðir eigendur ásamt Guðmundi, braðurnir Ingólfur og Ingibergur Karlssynir, Grindavík. 1947 var sett í bátinn 90 ha. Grey dies-elvél og 1952 150 ha. G.M.vél. Muggur var gerður út frá Grindavík til ársins 1952. Formenn voru Ingólfur Karlsson og Þórarinn Ólafsson. Báturinn eyðilagðist, er hann rak á land nálegt Brimilsvöllum á Snæfellsnesi, 4. febrúar 1954.

#### Heimildir:

- Hljóðritanir á viðtölum við grindviska sjómenn. - *Ól. Rúnar* 1970-1990.
- Íslensk skip. - *Jón Björnsson* 1990.
- Íslensk sjómannaalmanók 1942-1950.
- Vélbátavátryggingafélagið Festi, Grindavík-Höfnum, 1938-1948.
- Þrautgöðir á raunastund, 1971 og 1973.



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

# Krosshús

## Netagerð

Sendum  
sjómönum  
og fjölskyldum  
þeirra  
okkar bestu  
kveðjur  
á sjómannadegi



Stórás 6 • 210 Garðabær  
Sími: 569 2100 • Fax: 569 2101  
[www.hedinn.is](http://www.hedinn.is) • [hedinn@hedinn.is](mailto:hedinn@hedinn.is)



## MJÚKÍS ER FRAMTÍÐIN



**ÞYKKUR OG PUNNUR MJÚKÍS SAMTÍMIS  
TRYGGIR HÁMARKS HAGKVÆNNI!**

Frá 1997 hafa um 30 FLO Is-GEL iskerfi reynst traust, afkastanlikki og hagkvæm við kællingu og ísun á öllu hræfni á sjó og í landi. Nánari upplýsingar á [www.stg.is](http://www.stg.is) og í s. 587 6005.

Uppsetning á búnefni, vínhefni- og kælþjónustu:

**BRIMSTÁL EHF**

Hafnargötu 27, 240 Grindavík • 426 9010 • Fax 426 9030  
- Honnun og myndið úr ryðri, ól og stáli -

Sálu- og umboðsatíli í réðugjafi / umboðsgard:

**STG ÍSVÉLAR**

587 6005 • Fax 587 6004 • [www.stg.is](http://www.stg.is)



**Slippfélagið  
Máningarverksmiðja** SÍMI: 588 8000  
Sendum sjómönum, fiskvinnslufólk og  
öðrum Grindvikingum hamingju- og  
heillaóskir á sjómannadaginn

# ELLINGSEN

VERSLEN ATHAFNAMANNSINS

Grandagarði 2 | Reykjavík | Sími 580 8526 | fax 580 8501



**NETASALAN**  
*allt á einu bretti*

Skútuvogi 12-L • 104 Reykjavík • Sími 568 1819 • Fax 568 1824  
[netasalan@netasalan.is](mailto:netasalan@netasalan.is) • [www.netasalan.is](http://www.netasalan.is)

*Sendum sjómönum,  
fiskvinnslufólk og öðrum  
Grindvikingum hamingju- og  
heillaóskir á sjómannadaginn*



## ÞORBJÖRN FISKANES

SÍMI 420 4400 - FAX 420 4401



**Sverrir Vilbergsson:**



# Vertíðarspjall III

**S**trax eftir áramótin héldu skipin til veida og var ágætisafli hjá stóru línumbátunum og var gott hlutfall af ýsu í aflanum, hjá öðrum skipum var afli heldur tregur og tíðarfar var risjött.. Um mánaðamótin janúar- febrúar fór loðnuaflí að glæðast og var ágæt loðnuveiði upp frá því, en síðasta loðnuvertíð var óvenjuleg því ekki fannst mikil af loðnu fyrir austan land og voru menn orðnir fremur svartsýnir á veiðarnar þegar mikil magn af loðnu fannst fyrir vestan land og var góð veiði þar og glæddust þá vonir manna um góða loðnuvertíð og að frysting mundi nú ganga vel þar sem bædi var loðna fyrir austan og vestan. Ekki gengu þessar vonir eftir þar sem tíðarfar var með afbrigðum erfitt, þegar loðnan nálgædist, það ástand að vera frystingaráhæf, auk þess sem mikil áta var í henni á þeim tima og var því niður-



staðan sú að ekki var mikil fryst, en þegar kom að hrögna töku gekk betur og var mikil fryst af hrögnum.

Verkfall sjómanna höfst um

miðjan mars og það var eins og við manninn mælt, afli var mjög farinn að glæðast þegar, það skall á og því ekki ánægjulegt fyrir sjómenn á netabátunum að taka upp netin og sigla i land, enda kom í ljós að mokafli vr hjá þeim bátum sem gátu stundað veiðar þrátt fyrir verkfallið.

EKKI VAR ÞÓ STOPPIÐ LANGT I ÞAÐ SKIPTIÐ Því EKKI VORU LIÐNIR NEMA 5 DAGAR ÞEGAR LÖG HöFDU VERIÐ SETT SEM FRESTUÐ VERKFALLINU TIL 1.APRIL OG FLOTINN HÉLT TIL VEIDA Á NÝ OG VORU AFLABRÖÐG NOKKUÐ GÓÐ OG SUM SKIPIN VORU AÐ FÍ MJÖG GÓÐAN AFLA, EN TIMINN LEIÐ FLJÓTT OG FYRR EN VARDI RANN 1.APRIL UPP OG FLOTINN HÉLT TIL HAFNAR Á NÝ. SÍÐAN HÁ HEFUR FLOTINN LEGIÐ AÐ GERÐARLAUS I HöFTI OG NU ÞEGAR ÞETTA ER SKRIFAÐ 15.MAI ERU LIKUR FYRIR AÐ LANDFESTAR VERÐI LEYSTAR Á NÝ, EN EKKI TÓKUST SAMNINGAR NÚ FREKAR EN ÁÐUR OG ENN Á NÝ ER LAGASETNING, SEM BINDUR ENDA Á VERKFALL SJÓMANNNA STAÐREYND OG VERÐUR ÞAÐ AÐ TELJAST DAPURLEG STAÐREYND, AÐ SÚ SÉ NIÐURSTAÐAN EFTIR EINN OG HÁLFAN MÁNUÐ I VERKFALLI, AÐ EKKI NÁIST SAMNINGAR.

Vertíðin í ár lofaði nokkuð góðu og þrjá fyrstu mánuði ársins voru komin á land 79700 tonn á móti 72800 sömu mánuði ársins 2000, þarna mánuði mestu að metloðnuaflí kom á land fyrstu þrjá mánuðina og var búið að landa um 60 þúsund tonnum af loðnu um mánaðamótin mars og apríl á móti 55 þúsund tonnum á sama tíma í fyrra. Þorskaflí fyrstu þrjá mánuðina var mjög svipaður og árið áður, en svo

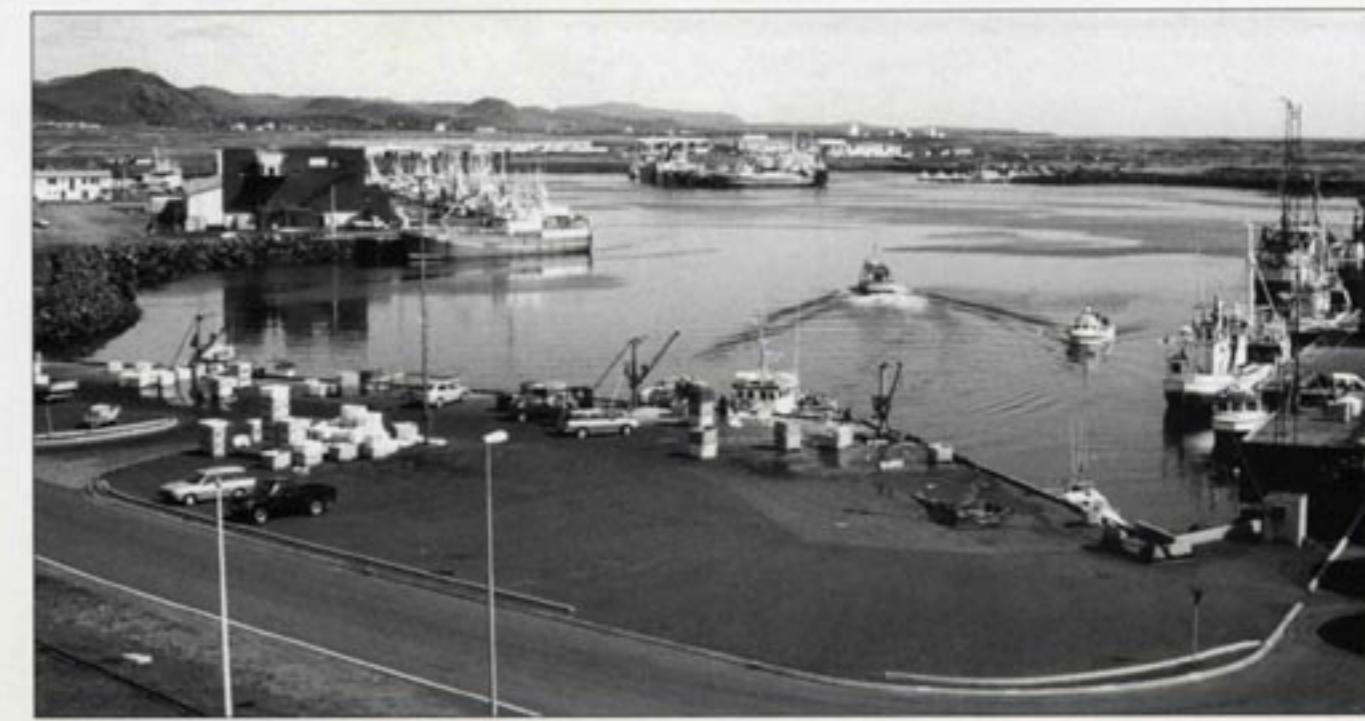
KOM VERKFALLIÐ OG SÍÐAN HEFUR HALLAÐ UNDAN FÆTI OG FRÍ 1.APRIL TIL 15.MAI HEFUR SAMTALS VERIÐ LANDAÐ 3133 tonnum á móti 8160 tonnum á sama tíma í fyrra og er þorskaflinn um 2400 tonnum minni nú en á sama tíma í fyrra, það er því ljóst að verkfallið hefur haft slæm áhrif fyrir hafnarþjóð, en þó er ekki alveg hægt að fullyrða neitt ennþá um hve miklar tekjur hafa tapast, þar sem væntanlega verður veiddur meiri þorskur í sumar en í fyrra, þar sem meiri kvóti setti að vera til en þá. Ljóst er þó að tekjur af veiðum uppsjávarfisks eru tapaðar hvað varðar þetta timabil.

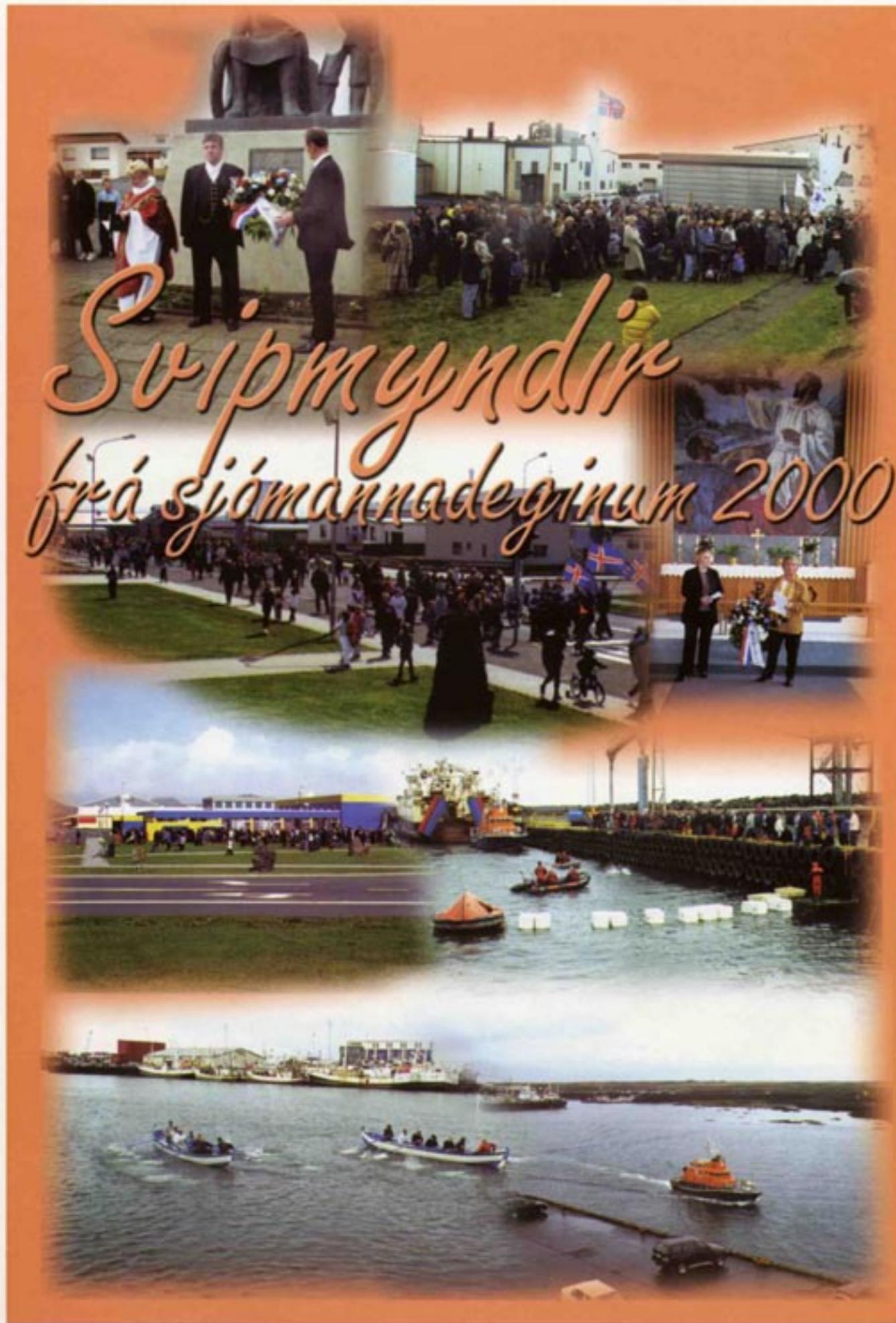
## Framkvæmdir

Í sumar verður byrjað að byggingu brimvarnargarda og er það Suðurverk hf sem mun vinna verkíð og munu framkvæmdir hefjast í júlí og verður vestari garðurinn keyrður út í haust, en så austari, næsta sumar og eru verklok ætluð í lok september 2002 og setti þá kyrrð innanhafnar að aukast verulega og eru bundnar vonir við, að þegar þessum framkvæmdum lýkur verði haettan á stórflöðum og skemmdum af völdum þeirra, mun minni en nú er.

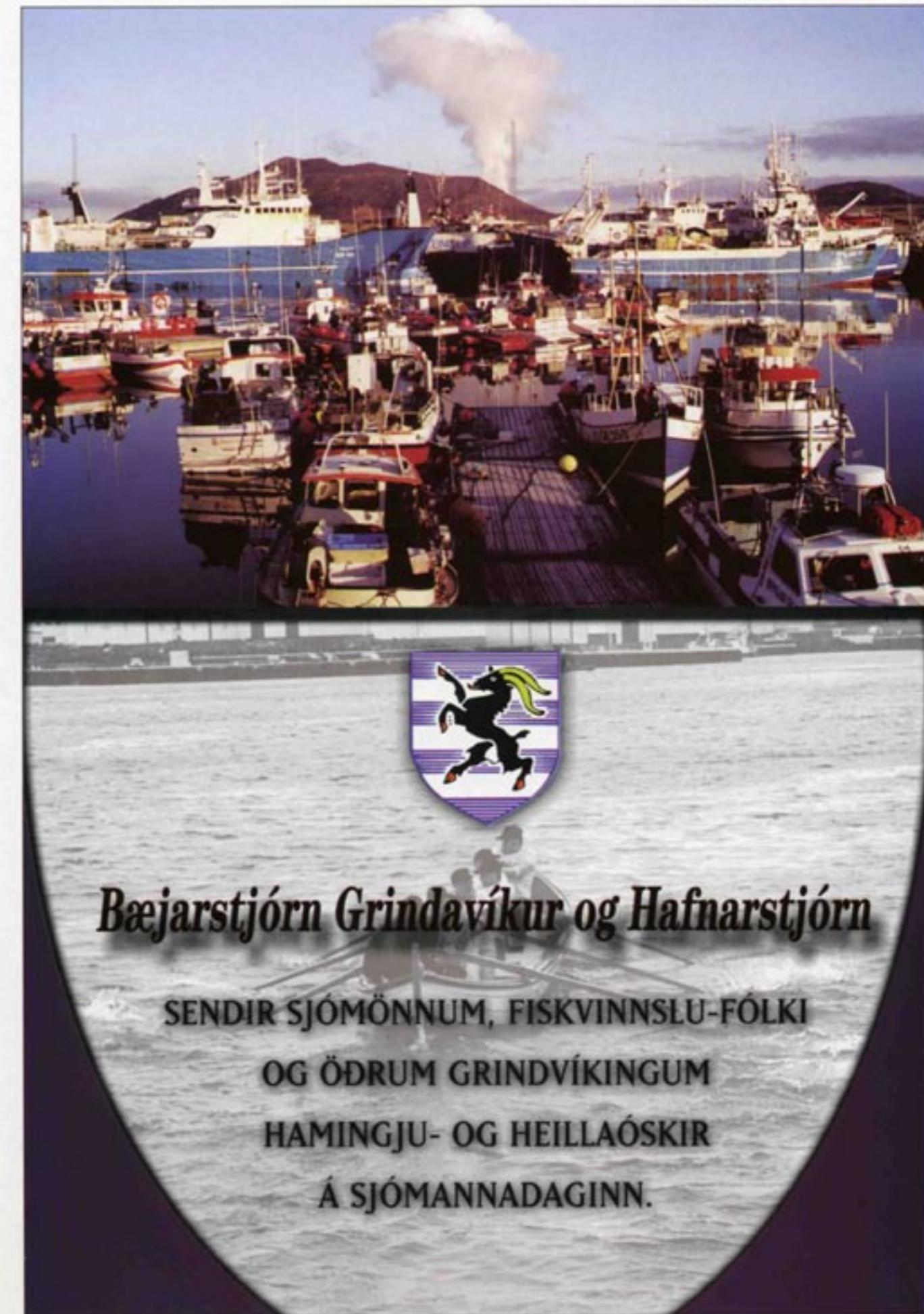


Aðrar framkvæmdir á vegum hafnarinnar eru að nú er unnið að uppsetningu á nýum löndunarkrana fyrir smábáta og sömuleiðis er verið að ganga frá raflögnum á flotbryggjum. Ég ætla að ljúka þessu spjalli með því að óska sjómönnum og fjölskyldum þeirra til hamingju með daginn





# Sviþmyndir frá sjómannadeginum 2000





# Grenvíkingarnir

Frá Grindavíkurhöfn haustið 1955. Til vinstrí á myndinni má sjá Gjögur hf. í smíðum.

**H**ávaðinn í krökkunum yfirgnaefði kliðinn sem var um alla höfnina. Veðrið var eins og það gerist best í mai. Sólskin, logn og spegsléttur sjór. Þeir voru með málningarfleka í Vikradalnum og höfðu rekið út á pollinn. Flekinn var yfirhlaðinn krökkum, skyndilega missti einn þeirra fótanna og hrasar fyrir borð. Í fátinu greip hann í þann sem næstur honum stóð og tók hann með sér í fallinu. Sá fyrri var stór eftir aldri en hinn smávaxinn. Hvorugur kunni að synda og sá stærri hélt sér á floti með því að bera fyrir sig þann minni sem allar bjargir voru bannaðar.

Þetta var Lokadagurinn og allir bátar að ganga frá og hreinsa. Drekar, færi, viðbætur og baujur, allt varð að fara upp í skúra. Grenvikurskipin Áskell og Vörður lágu við Kviabryggjuna. Blár amerískur Chevrolet árgerð 1954 stóð á bryggjunni með pallinn yfir lunninguna á Verði. Sverrir Traustason stýrimaður var að taka á móti drekabúnti sem hann vildi hafa fremst á pallinum þegar hann heyrði neyðarópið í krökkunum. Hann vatt sér niður af pallinum í klofstígvelum, niður grjóturðina og óð út í Vikradalinn til að bjarga strákunum frá drukknun. Sá litli var nærrí dauður hann komst aldrei upp á yfirborðið til að gripa andann því sá stóri ýtti honum stöðugt niður í ódagotinu við að halda sér á floti.

Ég þurfti að fara með bilinn minn á verkstaði til Reykjavíkur og tók ríttuna heim um kvöldið. Það var snarvitlaust veður biið að vera allan daginn en adeins farið að rofa til. Ég sat aftarlega rétt eins og maður gerði á yngri árum.

Það eru mörg ár síðan ég kom þarna inn síðast. Mig minnir að það hafi verið þegar „Árni bílstjóri“ keyrði Grindavíkurríttuna.

Hann settist við hliðina á mér. Rítan var full af fólkí rétt eins og í gamla daga. Bláa-Lónið er stuersi ferðamannastáður landsins og fyllir allar ríttur til Grindavíkur hugsaði ég með sjálfüm mér. Tíðisminn er snemma á ferðinni þetta árið.

Lyktin af honum var sérstök. Hún var dauf en stundum yfirbugaði hana þefur af Hollensku bruggi sem var vínsælt á sjóttu áratugnum. Karlinn var mildur af druknum. Við urðum miklir vinir eftir nokkrar miníutir þarna í ríttunni.



Grindavíkurrútan. Ljósmynd: Ólafur Rúnar 1957.

Reykjavík. Grenvíkingarnir kölluðu þessa báta Vörð og Von. Nafngiftirnar eru merkegar í nýstofnuðu fyrirtæki og örugglega ekki tilviljun. Sagði hann og snýtti sér.

Maðurinn hélt áfram, talaði haegt með dimman róm. Það voru nokkrir smábátar á Grenvik sem voru sjó til fjörtán tonn. Útgerðin lagðist eiginlega niður á striðsárunum.

Þeir réru mest á linu. Bátarnir voru settir á flot i apríl og réru fram á haustið og svo voru þeir

bara teknir á land aftur. Það var róð i kring um Eyjafjörðinn og svoltið austur og vestur fyrir hann. Aflinn á vorin var stórborskur. Það fiskaðist alltaf mikið á vorin. Það var kallað vorhlaup. Loðna hefur eflaust komið þarna inn og óhemju-fiskur með. Þeir voru oft að tvihlaða þessar trillur á vorin.

Árið 1945 var bara einn bátur eftir. Það var Frosti. Hann var fjörtán tonn. Þeir sem gerðu út Frosti eiga sér útgerðarsögu frá aldarmótum

og eru enn að. Nú gera þeir út frystitogara með þessu sama nafni. Þetta er eitt elsta útgerðarfélag landsins og enn i eigu sömu fjólskyldu.

Karlinn var eitthvað á sjötugsaldri kannski rúmlega sjötugur. Hann var í brúnum jakka og hvítrí skyrtu með bindi um hálsinn. Frakkan hafði hann lagt upp á hilluna fyrir ofan sætið. Hann var þykkur um miðjuna, já hann var það sem kallað er feitur

um miðjuna en hvergi annars-stadar. Hann var ekkert feitur í framan. Hárið var lítið, gott ef hann var ekki myklipptur.

Hann hélt áfram spjallinu. Hf Gjögur fækki Vörð til vinna frá Landssmiðjunni í febrúar 1947, Jóhann Adólf Oddgeirsson var skipstjóri. Hann byrjaði að róa frá Hafnarfirði og landaði hjá miklum athafnamanni þar sem hét Jón Gíslason. Það var sá sami Jón sem gerði út alla Klettanna frá



Vörður frá Grenvik á sildveiðum fyrir norðan land.

Grindavík. Vonin var afhent í byrjun júlí sama ár, skipstjóri var Haraldur Halldórsson og fór beint á síld fyrir norðan, sagði sá gamli. Bátarnir fóru báðir á vertíði í byrjun árs 1948 og réru frá Hafnarfirði. Þegar leið á vertíðina fóru þeir að fara á Bankann. Þá var miklu styttra til Grindavíkur. Þeir löndu oft þar þegar líða tók á vertíðina og aflinn var svo keyrður til Hafnarfjarðar.

Vertíðina 1949 réru þeir allan veturninn frá Grindavík en seldu fiskinn til Hafnarfjarðar. Það var önnugt að keyra aflann innefnir og landa í Grindavík. Þorbjörn Áskelsson forstjóri komst í samband við Einar í Krosshúsum. Einar keypti allan þorskinn af Voninni árið 1953 og verkaði í Kreppunni. Ýsan og annar fiskur fór í frystihúsið.

Vördur var áfram í Hafnarfirði en 1954 kom hann endanlega til Grindavíkur og landaði hjá Hraðfrystihúsi Grindavíkur



Jóhann Adolf Oddgeirsson,  
skipstjóri



Þorbjörn Áskelsson,  
forstjóri

hf. Vörður PH 4 hefur frá þeim tíma verið allar vertíðir í Grindavík, sagði maðurinn í brúna jakkanum sem hann trúði mér fyrir að hafi verið keyptur hjá Guðsteini Eyjólfssyni klæðskera á Laugavegi 34 fyrr þennan sama dag. Karlinn var mjög stoltur af flíkinni.

Hann sagði mér að Guðstein hafi verið mikill vinur sinn. Hann var Grindvíkingur vissirðu það ekki, sagði karlinn sigri hrósandi, handviss um að hafa mátað mig. Það held ég nú, faeddur og uppalinn, sonur Eyjólfss og Borgu í Krosshúsum.



Oddgeir PH 222 í innsiglingunni til Grindavíkur.

Haustið 1955 byrjuðu Gjögursmenn að byggja í Grindavík og verkuðu fisk í eigin húsnæði vertíðina 1956. Bátarmir voru vel mannaðir og rötfiskuðu. Grenivíkurmenn verkuðu mikil af fiski í nýja húsinu. Þeim tókst að taka milli tvö og þrjú þúsund tonn í gegn þegar best létt. Það kom fyrir að menn unnu allan föstudaginn langa. Á vorin þegar bátarnir fóru norður að lokinni vertíð, tóku þeir með sér blautfisk. Krakkarnir á Grenivík fengu vinnu á sumrin við að þurka fiskinn í fjörunni.

Ólafur Sigurðsson mýrari var byggingameistarinn. Feðgarnir á Melstað Sæmundur og Elli voru smiðirnir sem byggðu. Þegar húsið var tilbúið fór að streyma fólk frá Grenivík til að vinna í Grindavík. Það var ekki bara að norðanfólkioð ynni hjá Gjögri, heldur bjó það í Gjögurshúsinu og vann hjá Hraðfrystihúsi Grindavíkur. Þannig skapaði



Vörður PH-4 á landleið.

fyrirtækið vinnu fyrir sína sveitunga. Margt var af ungu fólk sem var í blóma lífsins og blandaðist mjög vel grindvíkingunum. Fjöldi hjónabanda varð til. Jóhann Ádalbjörnsson giftist Kristinu Sæmundsdóttur á Melstað og byggðu sér hús í Grindavík. Það er fyrsta húsið sem byggt var í Staðarhrauni og hét Staðarfell. Það má mikil vera ef gatan dregur ekki nafn sitt af húsinu. Tóti í Brú giftist Sjöfn Ísaksdóttur og þau byggðu eitt fyrsta húsið í Heiðarhrauni. Jakob Eyfjörð giftist Guðrúnu Gamalielsdóttur frá Stað og þau byggðu sér hús við Tungötu sem þau kölluðu Sólvang. Reynir Jóhannesson giftist Jenny Jónsdóttur frá Ártuni. Þau byggðu sér hús við Ránargötu. Þau hafa nú nýlega byggt sér hús rétt fyrir ofan Kúadal á fallegum stað. Pétur í Höfn giftist Stellu og þau byggðu sér fyrsta húsið sem byggt var við Hvassahraun. Stellu dó í vetrar afrið veikindi, langt um

aldur fram. Sveinn Ísaksson giftist Öldu Demusdóttur, Diddi í Haga giftist Þórey Gunnþórssdóttur og svona miðett lengi telja. Frá þessu



Guðmundur Þorbjörnsson,  
forstjóri

fólk hefur vaxið stórr kynstofn í Grindavík, nokkur hundruð, sagði maðurinn gamli sem allt vissi og nú var hollenska lyktin grófu inn í Hópið með frum-

yfingrafandi.

Sverrir á Brimnesi byggði Valinn um svipað leyti ásamt sonum sinum Ólafi og Magnúsi á næstu lóð fyrir vestan Gjögur. Hermann Kristjánsson og synir hans þrír Kristján, Óskar og Björgvin ásamt skipstjórunum Gunnari Magnússyni byggðu Arnarvíkina ári síðar á næstu lóð fyrir austan Gjögur. Þeir létu byggja 60 tonna stálbát í Hollandi sem heit Kólluðu Arnfirðing (RE 212). Gunnar var giftur dóttur Gunnars á Haðarenda, systir Venna. Það var gríðarlegur fengur fyrir Grindavík að fá þessa uppbyggingu aðkomumanna til viðbótar við kraftmikla starfsemi sem heimamenn stóðu fyrir. Grindavík var rétt rúmlega fimmhundruð manna byggð. Þetta var bein afleiðing þeirrar stefnu sem tekin var í hafnarmálum í upp-hafi fimmtráratugarins. Þar sem bjartsýnismenn miklir grófu inn í Hópið með frum-

staðum verkfierum. Rútan stoppaði núna smögglega einhverstaðar á Hringbrautinni til að taka upp nokkrar farþega sem þurftu að komast á sjóinn í Grindavík. Karlinn fipaðist dálitið við þetta en hélt síðan áfram eins og ekkert hefði í skorist.

Vonin strandaði fyrir vestan Reykjanes i mars 1958. Allur mannskapurinn komst af en bátnum varð ekki bjargað. Útgerðin samdi við danska skip-smiðastöð um nýjan bát sem fikk nafnið Áskell PH 48. Hann kom frá Danmörku til Grindavíkur vorið 1959. Strákarnir tóku netin og steinu niður um páskana og gerðu fina vertíð. Þeir fengu rúmlega fimmhundruð tonn fram að lokum. Áskell var sjótiu og fimm tonna trébátur.

Rútan silaðist þunglamalega upp Kópavogshálsinn. Hraðfrystihús Grindavíkur var að láta byggja Mána í Danmörku. Hann var nokkurn veginn eins



Áskell frá Grenivík bíður löndunar í júní 1960.

og Áskell „þorketlingarnir“ (Hraðfristihús Þorkötlustaða) létu smiða fyrir sig svipadan bát í Þýskalandi sem fékk nafnið Þorbjörn GK 540. Þeir misstu Þorkötluna upp í Hópsnesið haustið 1959. Bátnum varð ekki bjargað en mannskapurinn komst heill á húfi í land. Þorketlingarnir gerðu eins og Gjögursmenn og sömdu umsvisfalaust um smiði á nýrri Þorkölu (GK 97), hún kom á vertið í marsi árið 1960 þremur mánuðum síðar en systurskipið Þorbjörn. Þarna voru flestir að láta byggja trébáta.

Rútan var nú komin suður fyrir Hafnarfjörð en sögumadrinnum sem sagðist heita Ásmundur hafði tekið völdin, bætjórinn var búinn að slökka á útvarpini og fólkid i næstu setum lagði við hlustir. Ein-

staka sinnum lagði það orð i belginn.

Árið 1959 sama ár og Áskell kom nýr til Grindavíkur fá Akureyringar nýjan tvö-hundruð tonna stálbát. Þessi bátur hét Ólafur Magnússon. Margir útgerðarmenn höfðu mikla vantrú á þessu skipi. Töldu það á engan hátt henta til þeirra nota sem til var ætlast af vertiðar og sildarskipum. Þegar á reynið kom í ljós að Ólafur Magnússon rótfiskaði sild. Hann var í þeim hópi skipa og báta sem brutu blað i íslenskri útgerðarsögu.

Gjögur lét byggja sinn fjórða nýja bát í Hollandi árið 1963 og nefndi hann Oddgeir (PH 222). Oddgeir var tæplega tvöhundruð tonn. Gamli maðurinn varð allt í einu þungur á svipinn, alvarlegur en ákveðinn. Hann þagði smá-

stund og sagði síðan en var það orðinn hikandi. Það er mikil tilhlökkun og eftirvænting hjá fólk i sjávarplássum þegar nýtt skip kemur í flotann. Æg verð að segja hélt hann áfram rólegur að lífið er ekki alltaf eins og það á að vera. Það skiptast á skin og skúrir, sorg og gleði. Þorbjörn fór ásamt tengdasyni sínum Jóni Sigurðssyni sem síðar varð ráðberra, til Hollands. Þeir fóru til þess að taka við nýja skipini af skipasmíðastöðinni og ganga frá greiðslum. Jón Sigurðsson var á þessum tima að stöðura sin fræði í Svíþjóð. Þeir voru samferða frá Hollandi til Kaupmannahafnar og ætlulu að taka flugvél heim. Jón skiptir snogglega um skoðun og ákveður að fara með ferju til Svíþjóðar. Flugvélin hét Hrimfaxi og leggur af stað til Íslands. Hún átti að

Sá gamli rétti aðeins úr sér. Stóð upp og teygði sig í frakkann sem var á hillunni fyrir ofan setið og dró brinum poka upp úr djúpum hlíðarvarsanum.

Hann skrifði tappa af einhverju sem var í pokanum og saup á.

Guðmundur og Njáll synir stofnandans og forstjórans Þorbjarnar Áskelssonar komu til Grindavíkur sem ungrir menn. Njáll fór að vinna hjá Einari í Krosshúsum á vertiðinni 1955 og bjó í Sæbóli ásamt öðru vertiðarfólk. Einar var með tvo brægga. Annar var í Sæbóli og hinn í Gardshorni. Njáll fór síðan í vélvirkjanám og kom eftir það alfarið sem slikur til vinnu hjá Gjögri. Guðmundur kom líka til Grindavíkur árið 1955 og vann sem beitningamaður á Voninni. Hún var á linu alla vertiðina. Hann lauk stúdentsprófi frá Menntaskólanum á Akureyri vorið 1953. Guðmundur kenndi síðan við Barnaskólan á Grenivík áður en hann fór til Grindavíkur. Sveinn Ísaksson skipstjóri á Vikingi og friendi hans Oddgeir Jóhannesson skipstjóri á Hákonu voru nemendur Guðmundar á Grenivík.

Þeir braður voru aðstoðarmenn við rekstur fyrirtækisins. Njáll var á sínu svíði í kring um vélar og teki. Hann var á eiturgránum áberandi eldgömlum rússnenskum Moskovits sem vakti mikla athygli. Guðmundur var í allskonar snatti fyrir fyrirtækið eftir að þeir byrjuðu að verka fisk ásamt því að vinna í söltuninni. Hann hafði líka reynslu af bústörfum heimanfrá sér á Grenivík. Þar rak heimilið þó nokkurn landbúnað. Hann var á eldgömlum bláum Opel. Guðmundur kom grindvikingum fyrir sjónir sem hávaxinn ungur maður með mikil hár og fugurt. Strákarnir kölluðu hann Guðmund á inniskónum. Hann kom alltaf á vigtina til að ná í nóturnar á þykkum flókainniskóm.

Rútan varð að stoppa við Straum. Það var stórr hópur sem yfirgaf Grindavíkurrúturuna. Fólkid lagði af stað í rokinu með þjónkar og pinkla, eftir



A vertið í Grindavík 1955. Til vinstri Guðmundur Þorbjörnsson og Áskell Bjarnason.

afleggjaranum að burstabyggingu sem Guðjón Samuelsson teiknaði fyrir vin sinn Böðvar á Laugarvatni. Kunugir segja að það sé ættarsvípur á Laugarvatnsskóla og listmannaskólanum við Straum.

Norðanfólkid vakti mikla athygli í Grindavík. Það voru

ekki bara þingeyingarnir í Gjögri. Kreppan var full af Ólafsfirðingum. Hvað sem um aðra landshluta má segja, þá eiga þeir það sameiginlegt Ólafsfirðingar og Þingeyingar að öngvir menn á Íslandi tala undarlegra tungumál nema ef vera skyldi einstaka Færeyingur.

Fimmta nýsmiðin fyrir Gjögur kom til landsins vorið 1967. Þeir endurnýjuðu Vörð. Rúm tuttugu ár voru liðin frá þeim fyrirtækið fíkk sinn fyrsta bát afhentan nýbyggðan frá Landssmiðjunni í Reykjavík. Sá nýi var byggður í Noregi og var tvöhundruð og fimmtu tonn. Það birti mjög yfir sild

veidum í kring um árið 1960. Býting átti sér stað, teknibýting á svíði nótaveiða. Sildarævintýrið skall á með miklum lásum. Norskar skipasmíðastövar höfðu varla undan að smiða ný skip fyrir Íslendinga. Margir bátar voru líka byggðir í Austur-Þýskalandi. Bátarnir hafa reynst frábærlega í höndum íslenskra sjómanna og eru flestir í fullum gangi ennþá. Mör gum hefur verið breytt í nýtisku linuskip eins og Kópnum og Skarfinum. Allur Vísistofninn er meira og minna frá þessum árum og hefur orðið eigendum sinum miklar happafleytur.

Rútan var nú að taka beygjuna inn á Grindavíkurveginn og stoppaði til að taka farþega sem voru að koma úr Keflavík. Það eru mórg ár síðan ég heyrði nokkurn minnast á Stapadranginn. Það fór ein-

#### kennilegur fíðringur eftir hrygglenjianni.

Árið 1974 um haustið kaupir Hlutafélagið Gjögur Heimi frá Stöðvarfirði. Hann var eitt af nýjustu og stæstu sildarskipunum. Heimir er eina skipið i sögu fyrirtækisins sem er notað áður en Gjögur eignast það. Heimir fer að róa á netum og síðan loðnu í ársbyrjun 1975 og fær nafnið Hákon (PH 250).

Árið 1987, fjörutu árum frá því að Gjögur fær sina tvo

fyrstu báta frá Landssmiðjunni taka þeir við nýjum Hákonum frá skipasmíðastöð í Ulsteinvik í Noregi. Í júní næstkomandi þegar Hlutafélagið Gjögur er fimmtíu og fimm ára taka þeir við nýju skipi frið skipasmíðastöð í Chile. Þetta skip hefur fengið nafnið Hákon. Hann er eitt stæsta og fullkomnasta fiskiskip í íslenskra flotanum.

Jóhann Adólf Oddgerisson byrjaði fimmtíð ár gamall að Hann var í stöðugri baráttu um toppinn við menn eins og Sigurð Magnússon á Hrafni Sveinbjarnarsyni, Gunnar Magnússon á Arnfirðingi, Björgvin Gunnarsson á Geirfuglum og Þórarinn Ólafsson á Þorðrinnum. Addi haetti til sjós sextiu og fimm ára eftir farsælan fimmtíu ára skipstjóraferil. Hann leysti þó ónnar son sinn af á Hákonum á loðnuveiðum eftir að hann var

róa sem skipstjóri með mannaforráð á báti sem pabbi hans átti og hét Hákon, sagði Ásmundur. Nú var hann kominn í sitt fyrra form og gleymdi sér í upprifjun gamalla tíma. Hann var mikill sjómaður og afburða fiskimaður. Sumir segja að hann sé í hópi mestu og virtustu skipstjóra sem röld hafa frá Grindavík. Ásmundur lagði mikla áherslu á þessa setningu og nefndi marga valinkunna menn máli sinu til stuðnings.

Hann var tilbúinn að prófa og alveg ófeiminn við að gera eitthvað sem enginn hafði gert áður. Hann var fyrsti maður sem lagði net út í skerin. Hann fór einu sinni á gamla Verði og lagði við Dranginn. Hann var náttúrulega tækjalaus miðað við nútímann. Dýptarmaelir var eina vopnið. Hann hengdi netin einhvervveginn utan í Dranginn og fækki fullan bát,

fimmtíu, sextiu tonn. Það hafði aldrei nokkur maður látið sér detta í hug að leggja net þarna áður. Þeir lento svo í vandræðum þegar aðrir komu til að leggja netin á sama stað, því menn áttu sig ekki á straumnum og lögðu hver yfir annan.

Ásmundur gamli hélt áfram að lýsa Jóhanni Adólf Oddgerissoni skipstjóra frá Grenivík. Allir kollegar hans á sama sjó vildu vita hvort hann hefði röld, hvort hann væri farinn í land og svo framvegis. Hann var léttur og skemmtilegur mikill bridsari og feikna söngmaður. Það eru margir stórsöngvarar í fjölskyldunni. Sjálfur Kristján Jóhannesson er systursonur Adda á Verði.

Nú var komið að afleggjaranum að Bláa-Lóninu. Rútan silaðist rólega inn hraunið og komst varla áfram fyrir umferðinni. Það fóru næstuum því allir farþegarnir út við innganginn að baðhúsinu. Það var strax komið annað loft í rítuna. Hún varð miklu léttari og mér fannst karlinn tala herra, enda búinn að gera brúna pokanum góð skil.

Þorbjörn Áskelsson var maður yfir meðallagi hár. Hann var haeglátur og talaði ekki mikil sagði sögumaður. Öllum ber saman um að fas og framkoma hafi verið þannig að menn báru umsvifalaust virðingu fyrir honum og fengu á honum fyllsta traust. Þannig hefur imynd fyrirtækisins verið fram á þennan dag. Guðmundur Þorbjörnsson axlaði ábyrgð og tök við stjórn Gjögurs við fráfall föður sins vorið 1963.

Rútan rúllaði niður malbikið framhjá raðbúsum og bæjar-skrifstofunni. Hún stoppaði hjá gómlu smurstöðinni sem nú er orðin að bensinstöð. Þeg stóð upp til að kveðja Ásmund, minn kæra vin og ætlaði að bjóða honum með mér heim í kaffi og frekara spjall. Hann dró það við sig og sagðist



Komið í land á vetrarvertið 2001.



Unnið við löndun á vetrarvertið 2001.

farinn í land og síðasta kastið hans var stórt. Hann hitti á torfu áður en hann kom að skipunum og fór einhverja hringi á henni. Hann áttadi sig á ferðinni á torfunni og stefnu. Addi kastaði síðan langt fyrir framan hana og lokaði inni tólfhundruð tonn. Það eru mörg daemi á ferlinum svipuð.

Fyrsti dagur Várðar á vertið árið 1970. Hann steinaði niður sex trossur og rúllaði þeim út á Tá. Þær voru dregnar morguninn eftir. Aflinn var áttatuig og sex tonn af ufsa.

Addi var tilbúinn að prófa og alveg ófeiminn við að gera eitthvað sem enginn hafði gert áður. Hann var fyrsti maður sem lagði net út í skerin. Hann fór einu sinni á gamla Verði og lagði við Dranginn. Hann var náttúrulega tækjalaus miðað við nútímann. Dýptarmaelir var eina vopnið. Hann hengdi netin einhvervveginn utan í Dranginn og fækki fullan bát,

þurfa að flýta sér til döttur sinnar sem biði eftir honum. Hann stóð upp og fylgdi mér út að dyrum rútnar og síðan niður á planið þar sem bensin-afgreiðslan er. Við stóðum fyrir utan rítuna og kvöddumst með virktum og knúsuðum hvorn annan. Kveðjustundin tök svolitinni tima, bílstjórinн varð óþolinmöður og rak á eftir karlinum. Það var mikil umferð í bensinið og sjóppuna. Fólkid safnaðist saman og horfði á okkur vinina kveðjast.

Allt í einu kemur sonur minn hlaupandi og kallað „hvað ertu að gera pabbi ertu orðinn ruglaður“. Þeg stóð þarna á planinu fyrir framan bensintankinn og allt fólkid sem hafði safnast saman til að

horfa á mig, patandi út í loftið og talandi við sjálfan mig. Rútan, Ásmundur og fólkid í rútunni virtist hafa gufað upp. Enginn sá neitt nema mig gera mig að fisfi. Stríkurinn segir, þú hefur verið að drekka, það er svo mikil brennivínslykt af þér.

# Góðir til sjós og lands

**CH flúrlampar**

- ◆ mjög þettir (IP67)
- ◆ óþrjótanlegt gler
- ◆ ryðfriar smellur
- ◆ samþykktir til notkunar í skipum

Lítil, létt og áreiðanleg rafsuðuvél

- ◆ 2,5 Kg
- ◆ (2,1 Kw) 10A
- ◆ Ø 2,5 mm vir

Dry Air blásarar

Léttir, sterkir og meðfærilegir einfasa loftræstiblásarar til notkunar við erfiðar aðstæður. 3"-6"

Erum sérhæfðir í töflusmiði, skiparafmagni, rafmótorum og rafalaviðgerðum af öllu tagi.

**RAFBODI REYKJAVÍK ehf.**  
Ægisgarði 7, 101 Reykjavík, sími: 552 3500, fax: 562 3501

Vantar þig  
áreiðanlega  
þjónustu?

## Málið er í höfn!

SKIPAVIÐGERÐIR	
Baldurskipar	
Pítasíður	
Síðusíður	
Váholtíðar	
Alu	
Blaðsíður	
Recessíð	
Víkisíður	
Teknísíður	

**Gjörvi**  
VÉLAVERKSTÆÐI

Þjónusta okkar miðar að því að þú þarfir að koma sem sjálftan!

**FRAMTAK, Hafnarfirði**

## Kraftmikil

lípur viðgerðarþjónusta og dísilstillingar

- VÉLAVIÐGERÐIR
- RENNISMÍÐI
- PLÖTUSMÍÐI
- TÚRBÍNUVIÐGERÐIR

**BOGI • DÍSILSTILLINGAR**

- VARAHLUTAPJÓNUSTA

MKG þilfars- og bílkranar, UNIservice skipavörur og varahlutapjónusta, C.C. JENSEN skipgluggar, TURBO UK varahlutir, FLEX-HONE slípbúaður KIPA plasttappar og C.A.V. þjónusta

**MAK** MAK Hjánuman - vildur kenni hvá hylkunni!

**FRAMTAK**  
VÉLA- OG SKIPAPJÓNUSTA  
Drangahraun 11-1b Hafnarfirði  
Sími 565 2556 • Fax 565 2956  
Netfang: [framtak@ishoff.is](mailto:framtak@ishoff.is)

# Beindu sjónum að okkur



Öflugt dísilverkstæði með fullomnasta stillibekk landsins. Bekkurinn er tölvustýrður að öllu leyti og dæla fer ekki frá okkur fyrr en hún er komin í sama horf og þegar hún kom frá framleiðanda.



Þegar rafmagn er annars vegar, liggur straumurinn til okkar. Enda er verkstæði okkar vel búið, varahlutalagerinn sneisafullur og þjónustan góð.

## CLARK Allt fyrir lyftara



- Clark, þýskir rafmagns og dísiliftarar.
- Diskahæmlar í oliubaði.
- Riðstraumsmótorar
- BAE, þýskir rafgeymar í alla lyftara.
- Meyer snúningar.
- Varahlutir og viðgerðir á öllum gerðum lyftara.

## Atlas Copco

### Vopnabúr af handverkfærum



**BOSCH HÚSIÐ**  
BRÆDURNIR ORMESSUN

Lágmúla 9,  
sími 530-2801

Aukin þjónusta við fiskvinnslur, útgerðir, bátaeigendur og þjónustuaðila





*Sendum sjómönum,  
fiskvinnslufólk og öðrum  
Grindvíkingum famingju- og  
fieillaóskir á sjómannadaginn*

Verkstjóri:  
Sími 426-8089

Útgerð:  
Sími 426-8640

Hákon PH-250  
Vörður PH-4  
Oddgeir PH-222

Forstjóri:  
Guðmundur Þorbjörnsson

**GJÖGUR HF.**  
HAFNARGÖTU 18



Útgerð - Fiskverkun  
Sími: 426-8216

*Sendum sjómönum,  
fiskvinnslufólk og öðrum  
Grindvíkingum famingju- og  
fieillaóskir á sjómannadaginn*



Framkvæmdastjóri:  
Guðmundur Þorsteinsson

**HÓP HF.**  
ÆGISGÖTU 1



**Fiskvinnsla**  
**Sími: 420-8000**

*Sendum sjómönum,  
fiskvinnslufólk og öðrum  
Grindvíkingum famingju- og  
fieillaóskir á sjómannadaginn*



## BIFREIÐAEIGENDUR

### KUHMO

gæðahjólbarðar  
frá Kóreu  
á góðu verði.

Komdu við eða  
hringdu og  
pantaðu tíma.



### Felgur

Hvítar felgur  
Krómfelgur  
Álfelgur

Öll hjólbarða-  
þjónusta.

**HJÓLBARÐAVERKSTÆÐI GRINDAVÍKUR**  
**SÍMI 426-8397**



# Merkið tryggir gæðin



Þú veist við hvern þú verslar þegar merkið er Shell.  
Afgreiðslumenn okkar eru ávallt til þjónustu  
reiðubúnir allt umhverfis landið.

Skipapjónusta Skeljungs

