

Sjómannadagsblað Grindavíkur 2004



Svoltið um línuveiðar

Siðmundur Halldórsson skrifar um línuveiðar

M.B. Baldur KE 97

Ólafur Björnsson rekur söguna um Baldur

Hátiðarræða Illuga Jökulssonar

a sjómannadaginn 2003

Björgunarfrekioð í Grindavík

Sjóslysið við Grindavíkurhöfn 23. janúar 2004

Grindvíkingar! Róið á heimamið.

Verslið við ykkar elgin Sparisjóð.



Sparisjóðurinn í Keflavík
GRINDAVÍKURÚTIBÚ

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

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

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



SJÓVÁ ALMENNAR

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

Frá ritstjóra:

Ágætu lesendur!

Að þessu sinni stend ég undirritaður að ritstjórn blaðsins, en ekki mun verða framhald á því vegna persónulegra ástæðna. Ég vona að Sjómanna- og vélstjórafélag

Grindavíkur finni sér góðan mann til þessa verks, þannig að útgáfa blaðsins haldi sinu striki og komi út um ókomna tið. Ég finn ekki annað á þeim sem ég hef talað við um stöðu blaðsins, en að allir vilji að það komi út. Kannske þarf að breyta því eitthvað, en það þarf hugmyndaflug til að gera það rétt. Ég vil þakka öllum sem hafa lagt hönd á plög til þessa dags. Einkum þó og sérstaklega vil ég þakka tveimur aðilum sérstaka velvild i garð blaðsins, þeir eru Ólafur Rúnar Þorvarðarson og Melurinn. Ólafur Rúnar hefur lagt á sig ótrúlega mikla vinnu við óflun gagna og við útvegum mynda í þau blöð sem út eru komin. Allt þetta er gert af hugsjón og velvilja til gamla bæjarins sem hann ólst upp í. Melurinn hefur verið mjög drjúgur við að skrifa í þessi sömu blöð og ræður þar velvilji og vinátta við alla sem vinna að útkomu blaðsins.

Aldrei hafa þessir menn þegið laun fyrir þessa vinnu sina.

Hafið hjartans þakkir fyrir.
Pétur Vilbergsson

Skrifstofa S.V.G.

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

Skrifstofan er opin alla virka daga frá 9-12.

Form. S.V.G.: Hermann M. Sigurðsson.

Stjórnin

Sjómannadagsblað Grindavíkur 16. árg. 6. júní 2004

Útgefandi:

Sjómannadagsráð Grindavíkur

Pórarinn Sigvaldason, formaður

Ritstjóri: Pétur Vilbergsson

Ábyrgðarmaður: Hermann M. Sigurðsson

Prentun: Stapaprent

Forsíðumynd: Brim við Reykjanes

Ljósm. Ólafur Rúnar Þorvarðarson

Verð í lausasölu kr. 1000,-

Olli alritun texta og mynda er óheimili nema með leyti höfunda.



Efnisyfirlit

Hugvekja

Sr. Jóna Kristín Þorvaldsdóttir

5

Svoltið um linuveiðar

Eftir Sæmund Halldórrson

8

Mótorbáturinn Baldur KE 96

Ólafur Björnsson skráði

14

Hátiðurraða Illuga Jökulssomar

á sjómannadaginn 2003

20

Heiðranir

á sjómannadaginn 2003

24

Baráttan um landhelgina

í mál og myndum

30

Sjómannadagurinn 2003

Sviþmyndir frá deginum

38

Alltaf mikil að gera við höfnina

Myndir frá höfninni

40

Afrek björgunarmanna

Björgunarmönnum veitt afreksmerki hins íslenska lyðveldis

43

Nýir bátar í Grindavík

Pétur Vilbergsson tók saman

48

Grindavíkurbátar

Eftir Ólaf Rúnar Þorvarðarson

52

Vertiðin

Sverrir Vilbergsson tók saman

72

Grindavíkurbhlís

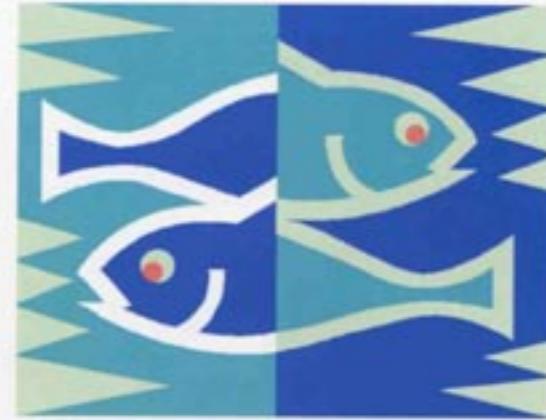
Melurinn annar hluti

74



*Um leið og við þökkum samstarfið
sendum við sjómönnum,
fiskvinnslufólk og öðrum Grindvikingum
heilla- og hamingjuóskir á sjómannadaginn*

**Sjómanna- og Vélstjórafélag Grindavíkur
og Sjómannadagsráð**



IKPYS

Griska orðið þýðir fiskur

Táknmálið er andlegt mál sem er óháð takmörkunum orðanna.
það er því sammannlegt mál sem trúarbrögð heimsins hafa fært sér í nyt.
Meðan frumkirkjan kristna sætti ofsknum föru hinir fyrstu söfnudir huldu höfði.
Katakomburnar, grafhýsin i Rómarborg, voru meðal felustaða. Þar hafa varðveisit mörg leynitákn sem notuð
voru í frumkristninni, eins og elsta táknið, mynd af fiski og áletrunin: IKPYS, sem þýðir fiskur. Á þessum
ofsknumartínum voru leynitáknin þrunin merkingu. Orðið fiskur á grisku, var tákni fyrir trúarjátningu.
Hver stafur þess orðs, var upphafsstafur orðanna: Jesus Kristos Þeú Yos Soter, sem þýðir: Jesús Kristur,
Guðs sonur, frelsari. Að rissa fisk í sand eða á rykugt bord, var því triarijáning.





*Felukrossinn i frumkristninni var akkerið, tákna vonarinnar,
og tveir fiskar gjarnan teiknaðir við hvora hlið.
Myndir af skipum og örklum hafa sömuleiðis varðveist í katakombunum.*

*Sagan, sem altairtaflan í Grindavíkurkirkju geymir,
sagan af því þegar Jesús kyrroði vind og sjó, varð þegar
i frumkristninni vinsælt myndefni. Báturinn varð tákna kirkjunnar.
Jóhannes Krysotomus sagði:*

*„Kirkjan er skip sem siglir um heiminn. Drottinn er við stýrið,
söfnuðurinn er á höfnin. Mastrið er krossinn, seglið er trúin á fagnaðarerindið,
hreyfiaflið er heilagur andi. Fyrir aðli hans siglir skipið inn í höfn
Paradisar og lífsins eilifa. Guðs orð er áttavitinn, vonin er akkerið,
bænin akkerisfestin og trifesti Guðs er botninn,
þær sem akkerinu er varpað“.*

*Svo mörg eru kristnu tákna, tengd sjómennskunni.
Þetta forna tákna, fiskurinn, minnir okkur á lífsafkomuna,
undirstöðuatinnuveg þjóðarinnar, sem að lagt hefur grunninn
að því þjóðfölagi sem við búaum við í dag. Jafnframt er fiskurinn
elsta trúartákn kristinnar kirkju. Það er engin tilviljun,
fiskimenn voru áberandi í samfélögnum með Kristi
og fyrstu lærisveinarnir samkvæmt Guðspjöllunum.
Þeir sóttu lífsbjörðina í hin sögufrægu vötn Ísraels.
Það þarf því ekki að koma á óvart að fiskurinn yrði tákna
fyrir hjálpræðisboðskap Krists.*



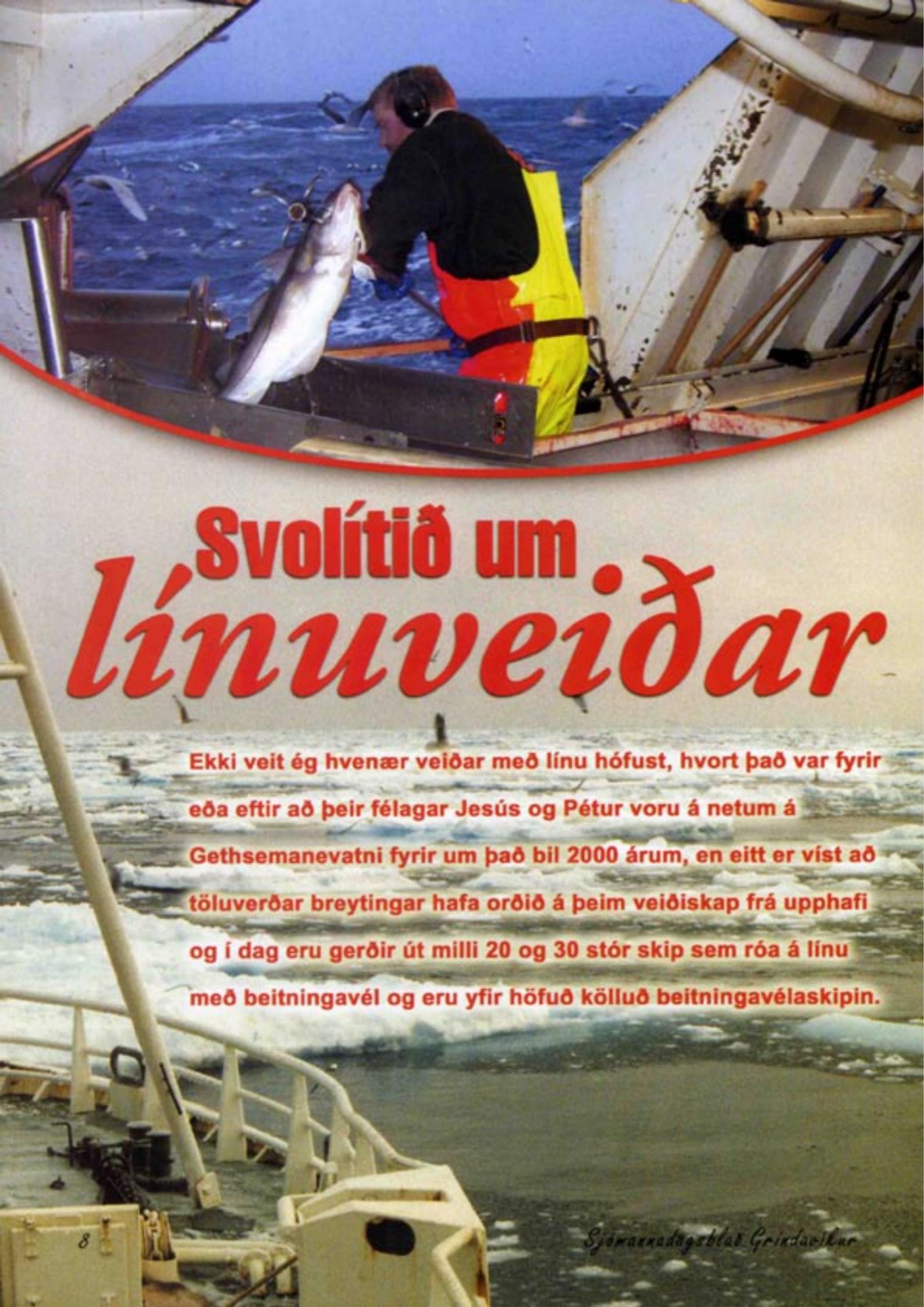
*Dannig varð fiskurinn ekki einungis hin lifseðjandi línd hafsins heldur tákna um
andlegt líf, um lígefandi kraft Guðs í Kristi.*

*Við erum fiskveiðipjóð, - hagur lands og lyðs veltur á sjávarútvegi.
Þar þurfum við að treysta á skynsemi og færni þeirra sem ráða
stefnunni varðandi auðlind hafsins.*

*Fyrir okkur öll, sem byggjum landið, varðar miklu að réttsýni ráði
í gjörðum og hagur sem flestra sé virtur þegar kemur að
skiptingu þessarar auðlindar.*

*Fiskurinn er lifseðjandi og ómissandi til lífsviðurværис.
Kristna táknið, sem felst í fiskinum, minnir okkur á að lifið er
órofa tengslum við skaparann sem gaf það.
Felum lífenda Drottni þá sem ráða málum í sjávarútvegi
og þau öll sem stunda störf honum tengd á sjó og í landi.*

Gleðilegan sjómannadag. Jóna Kristin Þorvaldsdóttir.



Svolítið um línuveiðar

EKKI VEIT ÉG HVENÆR VEIÐAR MEÐ LÍNU HÓFUST, HVORT ÞAO VAR FYRIR EÐA EFTIR AÐ ÞEIR FÉLAGAR JESÚS OG PÉTUR VORU Á NETUM Á GETHSEMANEVATNI FYRIR UM ÞAO BIL 2000 ÁRUM, EN EITT ER VÍST AÐ TÖLUVERÐAR BREYTINGAR HAFNA ORÐIÐ Á ÞEIM VEIÐISKAP FRÁ UPPHAFI OG Í DAG ERU GERÐIR ÚT MILLI 20 OG 30 STÓR SKIP SEM RÓA Á LÍNU MEÐ BEITNINGAVÉL OG ERU YFIR HöFUÐ KÖLLUÐ BEITNINGAVÉLASKIPIN.

Sjómannadagsblað Grindavíkur

Auk þess er gerður út hellmikill floti af trillum sem róa á svokallaðri balalinu. Þá er linan handbeitt ofan í hala í landi. Hún er svo lögð upp úr bólunum. Aðrir eru með trekt og er linan þá stokkuð upp í landi á þar til gerðar brautir og þegar lagt er dragast krókarnir í gegn um trektina og kippa beitunni með. Síðast en ekki síst með beitningavél sem er þannig að linan er alltaf um bord í skipinu. Linan er dregin í gegn um uppstokkara inn á brautir og er linan svo keyrð út í gegn um beitningavél sem maður stendur við og leggur beituna í og sér vélum um að skera beituna sem oftast er sild eða smokkur og krækja hana á krókana. Þetta er svona í helstu atríðum hvernig línuveiðar ganga fyrir sig í dag.

Línuveiðar í 35 ár

Árið 1969 réði ég mig á bát uppi á Ákranesi sem var svona hefðbundinn vertíðarbáttur. Var þetta í lok febrúar og var bátur þessi á línuveiðum. Tökum við tveir félagar að okkur að beita einn gang saman fram að netaverttið sem átti að hefjast í kring um miðjan mars. Eftir two til þrjá röðra hætti félagi minn svo ég sat uppi með heilan gang og ef ég man rétt vantaði ekki alltaf mikil upp að sölahríngurinn entist mér í skúnum en einhvern veginn lifði ég þetta nú af og hef stundað línuveiðar flestar vertíðar síðan að frá-dregnu því er ég var í stýrimanna-



Sjómannadagsblað Grindavíkur





skólanum. Reyndar var madur sem stráklingur oft i beitningaskúrunum hjá trillukörlausum og hafði þar lært frumhandtökum við að stokka upp linu og beita þegar ég byrjaði á linu voru ráðnir ellefu mena á skipið, sex um bord og finn að beita í landi.

Hver beitningamaður beitti áttu bjóð eða bala á dag og i hverjum bala voru 400 krókar og sumstaðar 420 krókar. Var einn af beitningamönnum kallaður landformadaður og sá hann um að kalla saman landmennina og sinna því sem þurfti í landi og fækki hann aukaþóknun fyrir það.

Þegar skipstjóri ákvæð að róa kall- aði hans eftir bjóðanum og föru landmennirnir þá með bjóðin til skips. Þá var röðratími sem skip við Faxaflóu urðu að fara eftir og var það í kring um miðnætið.

Róði var sem sagt með 40 bala og var linan lögð aftan úr skut úr tvöfaldri rennu og svo dregin inn fram á dekkni af dráttarkalli og hringaðist linan þar aðfar ofan í balana. Ekki þarf að taka það fram að þa voru þetta allt opnir bátar. Meðan báturinn var á sjó beittu landmennirnir annan gang sem

þeir fóru svo með um bord þegar báturinn kom að landi. Þurfti þeir þá að hjálpa til við löndun og fara með linuna sem sjómennumirnir morgni annars dags. Fyrstu dagana í febrúar 1988 var ég á milli skipa. Hringdi þá Dagbjartur Ein-

Hver beitningamaður beitti áttu bjóð eða bala á dag og i hverjum bala voru 400 krókar og sumstaðar 420 krókar.

róður svona frá 20 timum upp í sólarhring eða jafnvel meira ef langt var róði. Var svoltið misjafnt hvort róði var upp á hlut eða kaup fyrir einstaka róðra. Hélst þetta fyrirkomulag um árabil nema geyselegt brautryðjastarf og var

einn af þeim fáum sem tökst að halda út. Mjög margir af þeim sem reyndu við beitningavélina gáfu upp af ýmsum ástæðum. Eftir að beitningavélabatarnir komu til sögunar hafa orðið mjög miklar framfarir í linuveidum sem má þakka miklu áhuga ýmissa aðila svo sem útgerðarmanna og ekki sist sjómannna sem margir hverjir lögðu sig verulega fram til að þetta tekist almennilega.

Þegar ég byrjaði á Skarfinum í febrúar 1988 var Skarfurinn hefðbundinn vertíðarbátaur sem réri með linu með beitningavél á netum og á síld. Fljótlega voru gerðar breytingar á skipinu. Því breytt alfarin í linuskip, skip um brú og aftur-endanum slegið út en þannig fikkst meira pláss fyrir alla aðstöðuna fyrir linuna og við lögninga. Frystiklefinn fyrir beituna var þá komin aðfara í rétt hjá beitningavélinni en áður þurfti að sekja beituna fram í frystilest. Var það mjög mikil til bóta.

Fyrst í stað vorum við með 7mm þá oftast ólítaða hefðbundna linu og var sú lina ekki eins sterk og síðar kom. Takmörkuðust þá veðrarnar miklu meira af veðrættu og



straumi. Fljótlega var byrjað að gera tilraunir með linuna. Við fengum linu með blýþræði í til að hún sýkki hraðar og kastaðist kannski minna og linu sem var fléttuð og átti að vera sterkari. Einnig voru gerðar tilraunir með segulnagla til að taumurinn snírist ekki utan um linuna en það gat verið vandamál, sérlega í miklum straum og slæmu vedri. Margar tegundir af segulnögum voru prófaðar t.d. úr plasti. Þeir áttu til að brotna í dráttarskifunni. Aðrir voru úr deigju járn, þeir beygluðust í skifunni og virkuðu þar af leiðandi ekki. Einnig voru gerðar tilraunir með krókana hvernig væri best að hafa þá í laginu. Allar þessar tilraunir báru góðan árangur. Voru allir framleidendur linunnar mjög duglegir að koma með prufar um bord til okkar og fengu þeir umsögn til baka um hvernig linan reyndist og töku ábendingum um hvað mætti betur fara. Af öllu þessu stíassi er komin ákveðin niðurstaða, sem er svo til eingöngu notuð meðal stóru linubátana. Það er 9mm lina sem er mjög sterk, lituð svört með svo kólliðum O-krók. Einnig hefur verið róð með 11,5mm linu í úthafið á mikil dýpi. Líka hafa verið gerðar tilraunir með svokallað ofurefni. Er þa hegt að hafa linuna grenni með sama styrkleika. Þegar linan er lögð sjáum við fyrst og fremst hvernig beitist sem skyldi og er hún allavega ekki notuð í dag að ég best veit. Tæknin hefur líka haldið innreidd sín,

við linuveiðarnar. Svokallaður laenteckbúnaður er kominn í öll stóru linuskipin. Vorum við á Skarfinum svo heppnir að fá að taka þátt í því verkefni og þróa það. Í dag er þetta háþróður tölvuhúnaður sem er alfarid stjórnad úr brúnni. Þessi búnaður hefur reynst mjög vel og er skipstjórnarmönnum ómetanaleg hjálp við veiðarnar, þeði við að draga og leggja linuna. Búnaður þessi virkar í helstu atriðum þannig, að í brúnni er tólvuskjár þar sem við getum lesið úr heilmiklum upplýsingum, svo sem hvað linan er dregin hratt, hversu mikil átak er

Linuveiðar eru stundaðar allt i kringum landið bæði á grunnslöð og í djúpköntum og langt út á Reykjanesrygg eða út fyrir 200 sjómilurnar.

á henni, sem segir okkur mikil um mjög hár eða um 33 ár. Það hafa sárafa sértubín linuskip verið smíðað fyrir Íslendinga. Undanfarin ár hefur nokkrum gömlum notaskipum, sem voru orðin urellt til þeirra veða, verið breytt í linuskip með góðum árangri, með góðri aðstöðu þeði á dekkni og í lest. Það breytir því ekki að þessi skip eru orðin gömul og lúin og er mikil vinna framundan við að yngja upp þennan flota sem hefur stekkiað mjög mikil á síðustu árum. Linuveiðar eru stundaðar allt i kringum landið bæði á grunnslöð og í djúpköntum og langt út á Reykjanesrygg eða út fyrir 200

sjómilurnar. Ekki er haegt að ljúka þessari yfirferð örurvísni en að minnast aðeins á ýmsan annan búnað svo sem alla aðstöðu á vinnesludekkji sem þróð hefur verið til þess að halda þeim miklu gæðum sem eru í linufiski alla leið til fiskvinnumunrar. Lestarnar hafa verið karavæddar og eru nú svo til eingöngu notuð litil kör sem geyma fiskinn mun betur. Helgast það fyrst og fremst af miklu minni pressu í karinu. Nú síðustu misserin hafa staðið yfir tilraunir með svo kallaðan krapuls sem er framleiddur um bord. Er þessi is svoltið fljótaði og að kæla fiskinn fyrr og betur. Dráttarspil, uppstokkari og beitningavél eru í stöðugri þróun hjá framleidendum og líður varla það ár að ekki komi einhverjar nýungar. Það nýasta sem komið er í nokkur skip, er dráttarlúgan sem veitir lúgumanninum margfalt meira skjöl og öryggi en hefðbundin lúga og er með neyðarlokun sem haegt er að nota, hvort heldur sem allt er í gangi eða drepist hefur á öllum vélum. Er rofi fyrir þessa neyðarlokun staðsettur í brú skipsins.

Ég hef farið yfir þessa þróun svona í grófum dráttum. Sjálfsgagt vantar ýmislegt mikilvægt í þetta og ýmsu ofaukið. Það er haegt að skrifa miklu meira um þennan veðrskip og þá þróun sem átt hefur sér stað, en ég lat hér staðar numið.

Sæmundur Halldórsson

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

Fax 426 6176
Sími 420 5700

Útgerð:
Sighvatur GK-57
Hrudgnir GK-50
Freyr GK-157
Fjölnir IS-7
Sævik GK-257
Sunnutindur SU-57
Páll Jónsson GK-7
Forstjóri: Páll H. Pálsson
Framkv.stj.: Þórir H. Pálsson

VÍSIR HF
MAFNARGÖTU 16

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

VG
VÉLSMIÐJA
GRINDAVÍKUR

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

**VEIDARFAERA
ÞJÓNUSTAN**
ehf

ÞJÓNUSTA :

- HÖNNUN VEIDARFÆRA**
- VÍRAR, HÓLKAR, 600TN VÍRAPRESSA**
- VIDHALD VEIDARFÆRA**
- UPPSETNING OG FRÁGANGUR VEIDARFÆRA**
- ROCKHOPPERAR OG FÓTREIPI**
- SJÓFATNADUR**
- NETAFELLING OG AFSKURDUR**
- ALL TÍ NETAÚTHALDIÐ**
- NET TÓ OG GARN**
- KEDJUR OG LÁSAR**
- SKILJUR**

Frekari upplýsingar færðu á www.veidarfaeri.is

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

Vid undinhláningu og ættanagerð bláðsins haustið 2003 dætt innri til hug að gaman væri að fa soga m/b. Baldurs KE 97 fra fyrrstu þíndi. Hafði egi samband við Olaf Björnsson skipstjóra og útgerðarmann og fór þess a leið við þann að hanna skrifauð grein um þróumán meirkilega bát í bláðinum. Ólafur varð við beitinn minni og sýndi með ófálli kínunum mestu virðingu með því. Hafði hann bestu þakkir fyrir. Þótt Vilbergsson

M.B. Baldur KE 97

ASuburnes kom t.d. enginn af svokölluðum nýsköpunarbátum, en einn togaranna kom til Keflavíkur. I striðslokin sluppu þó nokkrir framhjá reglugerðnum, með því að kaupa gamla báta frá Svíþjóð, blöðrurnar. Minnihlutarkistjórn Emils Jónssonar, sem kom til valda 1959 aflætti þessum reglugerðum. Þá réðust margir Suðurnesjamenn i að láta byggja fyrir sig báta, flesta 70-75 tonn, sem talin var heppileg stærð á vetrarvertið og duga semilega til sildveiða. Egill Þorfinnsson skipasmíður í Keflavík teiknaði flesta þessi báta. Baldur hf. réðst þá i að láta byggja 40 tonna bát. Það var hármarksstaður til veiða með dragnót í Faxafló og nothæf stærð á vetrarvertið. Eigendur Baldurs hf. vorum við Hróbjartur Guðjónsson. Ég átti hugmyndina að því að hafa báttinn frambyggðan, Hrói fellst á það.

Kostir við það voru nokkrir, samfellt vinnupláss á dekki, ein mannaþbúð í stað tveggja, síðast en ekki síst hentaði það fyrir skuttag, sem meinungin var að nota við veiðar með dragnót og humartroll.



Baldur var smíðabur inni í fyrrsta hási Djúpvogsbotrert í Svíþjóð. Hér er hann sjósettur 18. febrúar 1961.

Lengi sátu Suðurnesjamenn ekki við sama borð og aðrir ef þeir vildu láta byggja bát. Með reglugerðum var komið i veg fyrir að Suðurnesjamenn fengju fyrirgreiðslu í Fiskveiðisjóði og fleiri sjóðum sem landsbyggðin hafði aðgang að. Algengt var að fyrirtæki hér greiddu útgerðum úti á landi fyrirframleigu til þess að klára dæmið við að láta byggja bát, tveggja vertiða fyrirframleiga var algeng.

Með þeim veiðarferum höfðum við nái góðum árangri. Egill Þorfinnsson skipasmíður í Keflavík teiknaði Baldur, pratt fyrir nokkrar efasemdir í fyrrtu. Áður hafði frambyggður alhliða fiskibátur ekki verið byggður fyrir Íslandinga. Síldarverksmíðjur ríkisins í felagi við Fiskimálaneft höfðu keypt ms. Fanney, sérsmeðað skip fyrir veiðar með hringsnót, frá USA 1945, til reynslu. Sú tilraun mistökst alveg.

Innskot: Andrés Gunnarsson vélstjóri frá Patreksfirði setti fyrstur fram hugmyndir um yfirbyggðan skuttagara, árið 1945. Þegar áförmöld var að endurnýja togaraflotann var skipuð nefnd til þess að sjá um byggingu 30 nýrra togara. Þessi nefnd hafði engan áhuga á hugmyndum Andrésar. Hann ákvæði þá að fara til Englands til þess að kynna hugmyndina þar. Hann fókk far til Grimsby með okkur á bv. Júní vorin 1946. Ég var þá stýrimáður þar.

Andrés hafði með sér vandað líkan af yfirbyggðum skuttagara, sem varðveitt er á Sjóminjasafni Íslands. Ég pældi mikil í þessu líkani og dálæst að hugmyndinni. Andrés fór á milli skipasmíða-

stöðva við Humberfljót og í Aberdeen. Allsstaðar vildu menn reða við hann um hugmyndina, en lengra náiði það ekki. Andrés kom vonsvikinn heim með okkur í næsta túr.

Síðar kom í ljós að Englendingar fóru að vinna úr hugmyndum hans.

Aftur að efninu:

Þegar Egill hafði lokið við að teikna Baldur hófst mikil þras við siglingamálastjóra og Fiskveiðisjóð. Samningur um smíði á mb. Baldri var loks undirritaður 30. maí 1960 við Djupvíg Botvarv á Tjörn í Svíþjóð. Fjármálin voru frágengin en siglingamálastjóri gerði kröfu um að yfirbyggining yrði lægri eins og tilkaðist á bánum í suður Evrópu, Florida og viðar, stýrishúsid fremst og kortaklefi og eldhús aftan við það, útsýni á dekkid litlir sem ekkert. Á það var fallist í bili, til þess að smíði bátsins gæti hafist, en samningnum var ekki breytt og áfram gert ráð fyrir að hafa yfirbygguna eins og áförmöld var í upphafi. Bátinn átti að afhenda ekki síðar en í lok janúar 1961.

Áfram var hjarkað við siglingamálastjóra um stýrishúsid. Hann taldi að báturninn mundi ekki tolla á kjölmum með þessu hrugatildri. Mótrök okkar voru að skipstjóri yrði að hafa yfirsýn yfir það sem fram fer að dekkini. Stóðugleikann mætti tryggja með kjölfestunni.

Það var ekki fyrri en 28. desember að siglingamálastjóri gaf sig og upprunalega teikningin fókust stimpluð. Þá fyrst var haeft að byrja á yfirbyggjunnini.

Á þessum tíma var algengt að hafa yfirbyggingu á bánum þannig að kappinn var úr stáli en stýrhus og kortaklefi úr áli. Síðar kom í ljós að áli og stál fór illa saman. Það varð mikil vandamál á morgum báturnum og skipum. Á Baldri fókust að hafa alla yfirbyggunguna úr áli. Eftir 42 ár er yfirbyggining á Baldri sem ný, aðeins verið málum.

Baldur var sjósettur laugardaginn 18. febrúar 1961

Laugardaginn 11. mars var haldin af stað heim. Strax reyndi á sjóhæfni bátsins því við hreppum versta veður, alltaf á móti. Urðum að taka olli og hvila okkur eina nótt í Þórshöfn í Færeyjum og



Baldur kominn að bryggju í Keflavík í fyrrsta sinn 19. mars 1961. Mönnun leist misvel á. Kona í Garðinum furðuði sig á þessum bát sem bakkadí alltaf fyrir Skagann.

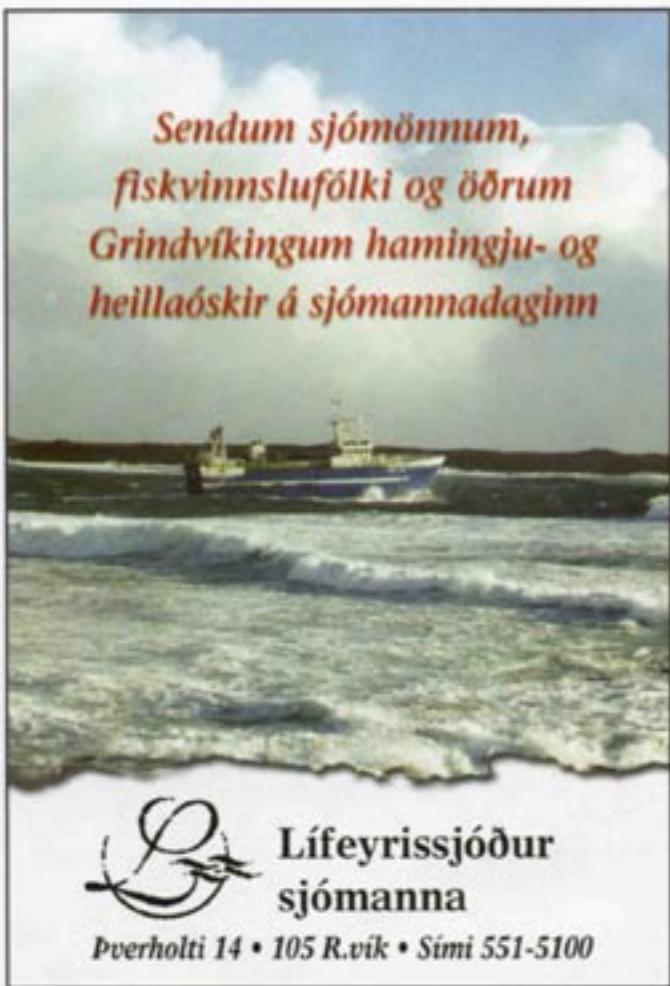
likoði mjög vel að vinna á bátnum. Þann 10. maí var byrjað á humarveiðum og þá var skuttag notað í fyrrsta sinn á íslensku fiskiskipi. Það sýndi strax yfirburði umfram síðutog. Fljólega fóru menn að setja gálgja aftan á stýrshúsin á bátnum til þess að geta verið elda ærlega málти. Báturninn reyndist alveg frábærlægur vel þá sem seðan.

Sunnudaginn 19. mars kl. 6 um morguninn var lagst að bryggju í Keflavík. Margir koemu að skóða bátninn, flestum þótt hann talsvert skrýttinn og margar athugasemdir



Baldur var frægur fyrir velgengni á dragnót. Myndin sýnir hvor verið er að taka gott hal af þorski sumarið 1963.

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



 **Lifeyrissjóður
sjómannna**

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



**Ábót, sigurnaglalína
og allar gerðir af beitu**



Ísfell ehf • Fiskimjöld 14 • P.O.Box 303 • 121 Reykjavík • Sími 5200-300 • ísfell@ísfell.is

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



**Samherji hf.
Fiskimjöl og lýsi hf.**
Sími 426-8699

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




**HITAVEITA
SUÐURNESJA hf.**



Það fengust oft góð kolahöл, þessi mynd var tekin um 1970. Sandkolinn var settar í tunnum svo það væri fljótegra að landa komum. Á Baldri var gott pláss fyrir tunnum.

með skuttag. (Skuttagaravædingin höfist hér ekki fyrr en um 1970). Á þessum tima var dragnótaveiði leyfð frá 15. júní í Faxaflóa. Stærð Baldurs var miðað við að geta tekið hátt í þeim veiðum, þó höfðum við ekki dragnótaspil í bátnum. Við vorum ákevnir i að nota trollspilið og vira í stað tóga á dragnótinni. Við vissum ekki til þess að það hafi verið reynt.

Fyrstu vikuna lentum við í brasi með virana, þeir vildu grafa sig í sandinn og allt varð fast, þá tökum við til brigðs að setja 60 faðma af nokkuð sveru tógi næst voðinni hvoru megin, þar með var málid leyst. Það fiskabist best á Baldur í dragnótina upp frá því. Notkun víra létti vinnuna mikil og slysa-hetta af tógunum var ekki lengur til staðar. Tögum töku mikil pláss á dekkini. Nú var allt fritt.

Sumarið eftir voru flestir dragnótabár í Faxaflóa kommir með gálgá festa aftan á stýrhisíð og notaðu víra og skuttag. Virarnir lækkuðu útgerðarkostnaðinn verulega og léttu vinnuna mikil. Saman varð um þá sem voru með humartroll, þeir settu gálgá aftan á stýrhisíð til þess að geta verið með skutdrátt.

Dragnótin var leyfð í Faxaflóa til

vara Baldur settur á veiðar með lína og réri með hana fram að netum, sem tekin voru um miðjan mars. Hagnæði af samfelldu dekki var verulegt við þær veiðar einnig, líka var nokkurt skjöl við vinna á dekkini af yfirbyggingu.

Baldur hf. átti mb. Baldur til ársloka 1986 en þá hatti félagið út-

gerð.
**Engin óhöpp höfðu heft hverki
menn né bát**

Á 25 árum var Baldur búinn að færa á land 18.526 tonn, auk sandkola o.fl. oft var það talsvert magn. Flestir hentu þessum afla en Huxley Olafsson í Fiskiðjunni í Keflavík átti frumkvæði að því að

vinnu ruslfiskinn í fiskimel. Nær öllu var landað í Keflavík. Árin 1972 til 1976 var verið á rækjuveiðum frá vertíðarlokum til áramóta. Þá voru tonninn færri. Mestur var afliinn á Baldur árið 1964, 1.387 tonn. Sigurborg hf. í Keflavík átti Baldur í tvö ár.



Um árabíl fórum við í röður á Baldri til fjárflounar fyrir Lionsklább Keflavíkur. Þessi mynd er úr einum þeirra og sést meðal annars á bak sýslumannsins. Í þessum ráðrum fengum við best 17,6 tonn.

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



Sími 426 8065 og 426 8181 - Fax 426 8701

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



Þróttur ehf.



Baldur hifður á land 29. ágúst 2003.

Síðustu 12 árin átti Nesfiskur í Garði mb.Baldur. Alltaf gekk vel að fiska á hann og sem fyrr óhappalaus með öllu. Frí því að Baldur var seldur 1987 fram til loks febrúar 2003, að hann var tekinn af skrá, færði hann að landi 9.147 tonn eða samtals 27.672 tonn, auk þess sem fór í fiskimél, jau 42 ár sem hann var gerður út. Frá árinu 1989 var mb.Baldur á dragnótaveiðum allt árið. Þróunin yfir i að hafa fiskibáta frambyggð var hæg framan af en frí því um 1970 hafa flestir eða allir minni bátar verið hafðir með því lagi. Útgerð vélbáta, sem framanaf voru 12- til 30 tonn en síðar upp í 80 tonn voru forsíðan fyrir vexti byggðanna á Suðurnesjum og stóðu undir betri afkomu fólks hér en viðast annarsstaðar langt fram eftir 20. öldinni.

Pessum bánum fækkar nú ör. Liklega er Gunnar Hámundarson úr Garði sá eini sem effir er af þeim bánum, sem gerðir voru út frá Keflavík á blómaskeiði vélbátanna. Það er því ekki seinka vænna að varðveita einn. Gunnar Hámundarson var byggður í Njarðvík 1954. Hans lítur út sem nýr sé og á honum röð eins og kvótinn leyfir. Vonandi verður hann varðveittur þegar útgerð hans verður haett.

**Baldur tekinn á land
til varðveislu**

þegar leið að því að vænta mátti þess að Baldur yrði úreltur, hafði

ég samband við ráðamenn i Nesfiski og fór fram að að fá báttinn þegar haett yrði að gera hann út. Þeir tóku því vel og stóðu svo við það með sómsa. Þegar búið var að leggja Baldri fór ég að undirbúa hreinsun og þer lagfizeringar á bátnum, sem ég hugðist gera. Það reyndist meira verk og kostnaðarsamara en mig óraði fyrir, en með hjálpi góðra manna tókst þetta og fóstudaginn 29. ágúst 2003 var Baldur hifður á land og fluttur í naust, sem honum hafði verið búið. Báturinn reyndist vera rúm 75 tonn að þyngd. Það þarf mikil teki og nákvæmni í verk sem þetta. Enn sem fyrr gekk allit snurðulaust með Baldur. Hann þykir sóma sér vel þar sem hann stendur nú sunnan við Grófina í Keflavík. Öllum þeim sem hafa unnið við og styrkt, að þetta hefur

tekist, fíri ég alúðar þakkir. Ólafur Björnsson
Ps. Í fyrsta tölublaði Stefara, rit Sjómannasambandsins, í júní 1958 skrifði ég grein um hagkvæmni frambyggðra báta. Ól.Bj.

Útgerð mb. Baldurs.
Baldur hf. Keflavík átti Baldur árin 1961 til 1986
Sigurborg hf. 1987 til 1989
Nesfiskur í Garði 2000 til 2003
Mb.Baldri var endanlega lagt í lok febrúar árið 2003
Útgerð hans í 42 ár mun hafa skilað hagnaði, oft góðum, öll árin nema tvö, sem útgerð hans var ekki með eðlilegum haetti. Teljandi óhöpp urðu aldrei um borð í mb. Baldri.

Skipstjórar á mb. Baldri KE 97
Ólafur Björnsson,

1961 og sumur til 1966
Jóhann Pétursson,
vetur og haust 1962 til 1965

Þorsteinn Þorsteinsson,
vetur og haust 1966 til 1971

Halldór Halldórsson,
sumurin 1967 til 1971 og 1991

Páll A Jónsson,
1972 til 1980

Kristján Ingbergsson,
1981 til 1990

Halldór Valdimarsson,
1991 til 1995

Björgvin Færseth,
1996 til febrúaríða 2003



Baldur kominn í naust, vonandi tekst að varðveita hann um ókomin ár. Fái er ekki til í honum.



Hátíðarræða Illuga Jökulssonar á sjómannadaginn 2003

Ágæta samkoma. Til hamingju með daginn.

Ég sé hér í prógranninu að ég eigi að halda „beitta tólu um mál-efni líðandi standar“. Ég er smeyku um að því miður muni eftirfarandi ræða varla geta flokkast undir það - enda, hver nennir svo sem að hugsa um kvótakerfið og aðra slíka hluti þegar sólin skin og Sinisa Kekic er farinn að skora þrennur?

En í staðinn, þá þakka ég kærlega fyrir þetta teknikerfi sem ég hef fengið upp í hendurnar til að auglýsa eftir plássi á bát, togara, eða ja, nánast hverju sem flytur. Því ég segi það satt, það hefur um langt skeið verið ein min heitust ósk að komast aftur á sjóinn, og ég sá strax í hendi mér að reðuhöld á Sjómannadegi í þeim einum og Grindavík varu vitaskuld kjörin



Ég minni aftur á að þetta var árið 1976 og nektardansmeyjar voru svo sannarlega ekki á hverju strái á Íslandi þá. Þótti því verulegur fengur að því að fá að horfa á þessa þeldókku stílku fara úr fótunum

atvinnuauglysing fyrir mig. Og hún er hér með lögð fram. Ég sé hér í prógranninu að ég vildi komast „aftur“ á sjóinn. Ef einfiver heldar nefnilega að ég sé aumur landkrabbi sem aldrei hafi migið í saltan sjó, þá er það miskilningur hinn mest. Minn sjómannarskeið er að visu ekki langur en hann spannar þó nokkuð vitt svíð.

Fyrstu sporin steig ég ekki nema til ellefuru ára þegar ég var í sveit

mennskuferli minum nokkrum árum síðar þegar ég fór að sumarlagi á varðskip.

Ég get talist það mér til tekna hér í þessari atvinnuumssókn að með mig um borð tókst varðskipinu. Ægi snemma sumars 1975 að skera á annan togvírrinn á þýskum landhelgisþjóti - þótt ég verði að viðurkenna að minn þáttur í togviraklipungunni var því miður ekki annar en sá að fiera Helga Hallvarðssyni skipherra kaffi upp í brú skómmu áður en hafist var handa, en ég var ekki annað en messagutti um borð. En kannski það hafi einmitt verið kaffið og það hvernig ég færði honum það sem blés Helga athafnasemminni í brjóst.

Vorið eftir 1976 fékk ég svo pláss á varðskipinu Baldri. Baldur var pólskar skutnogari sem Gæslan hafði leigt til að etja kappi við bresku freigáturnar í þriðja Þorskastríðinu sem þá hafði geisað af mikilli hörku um veturninn - og svo vel stóð Baldur sig að fjölmargar breskar freigátar, þær sem fyrrum höfðu rílað oldunum - eins og Bretar vilda sjálfrir kalla það - þær urðu frá að hverfa, sundurtættar á stefni og allar í maski, eftir að Baldur hafði náð að snúa í þær járbentum rassnum, rétt í þann mund að þær ætluðu að sigla í kaf þennan sakleysislega togaranefil sem þóttist þess umkominn að glima á sjónum við skip hennar háttigar.

Framganga Baldurs og áhafnar hans í Þorskastríðinu var söguleg og mér þótti persónulegur sómi að því að fá að slást í þann flokk - þótt enn væri ég aðeins messagutti - en því miður lauk Þorskastríðinu nánast nokkrum dögum áður en ég fór í fyrsta túninn - og ég fékk því aldrei teknikerfi til að reyna mig gegn flota hennar háttigar.

En þó varð vera min á Baldri söguleg, að minnsta kosti fyrir mig sjálfan, og einkum og sér í lagi einn taepur sólarhringur þar um borð - sólarhringur sem líður mér aldrei úr minni og ég hlýt að flagga sérstaklega í þessari atvinnuauglysingu, til marks um að fyrst ég holdi þennan sólarhring, þá hlýt ég að vera fær í flestan sjó - í bökstaflegri merkingu.

Pannig var mál með vesti að um leið og Þorskastríðinu lauk fór skipherrann á Baldri, Höskuldur Skarphébinsson, í fri og yfirsýri-



maðurinn átti að taka við skipinu á meðan. Hann var vinsell maður um borð, hvers manns hugljúfi og drengur góður, og var því andrumsloftið hið besta um borð. En svo kom babb i báttinn. Af einhverjum ástæðum virtist yfirstjórnin í landi ekki treysta yfirstýrimannum fyrir skipinu eða vildi að minnsta kosti gefa teknikerfi öðrum afleysingaskipherra. Því aðeins flænum dögum eftir að við fórum út á sjó vorum við kalladir inn til Þorlákshafnar þar sem nýr skipherra biði og teki við skipinu.

Þetta vakti andið áhafnarinnar því

skipherrann í engu gjalda þess þegar hann var svo skyndilega aftur demóteraður oni yfirsýrimann. Nýr skipherrann varð auðvitað fljött var við að hann var ekki vinsell um borð. Þá tök hann þann pól í heðina - eins og þvergið- ingar gera stundum - að i stað þess að reyna að vinna áhöfnina til fylgis við sig með lagni, þá var eins og hann reyndi beinlinis að ógra henni sem mest með því að reyna að standa sem best undir nafni sem hálfgerður tuddi. Það fengum við í áhöfninni að minnsta kosti á tilfinninguna. Og sönnunna fengum við eitthvað um viku

sinn - skal þá fyrsta fræga telja sjálfa Halla og Ladda - en þar sem þetta var sumarið 1976 þá stóðu þeir líklega á háttindi vinsalda sinna. En það sem taldist þó mest til tilbinda var að í fylgd með Sumargleðinum þetta árið var nektardansmeyrar frá Jamaika og fór morgum sögum af segurð hennar og kynþokka.

Ég minni aftur að þetta var árið 1976 og nektardansmeyjar voru svo sannarlega ekki á hverju strái á Íslandi þá. Þótti því verulegur fengur að því að fá að horfa á þessa þeldókku stílku fara úr fótum og sýna hvernig hún væri vaxin. Það var enda glatt á hjalla á ballinu og meni fognuðu sérstaklega þegar stílkun tök að fækka fótum - þótt orðið „stílka“ hafi kannski þegar til kom ekki reynst alveg nögu nákvæmt, því þetta var að minnsta kosti stílungskennaður - en þó lísig vel, það get ég vottab.

Þetta var í rauninni í fyrsta sinn sem ég sá nakinn kvenmann og því þótti mér þetta býsna forvitnilegt en svo laus var ég reynðar við að vera kominn með hvollavít þjarna sumarið 1976 að ég velti satt að segja mest fyrir mér óvenju glæsilegu og litríku ör sem hin haði á maganum, eflaust eftir botnlangaskurð, og veitti óðrum likamspörtum hennar eflaust ekki tilhýrilega athygli. En þeir félagar minir á Baldri sem þá parta skoðuðu þeim man betur, þeir voru audheyrlilega hestánaegdir. Nú, ballina lauk klukkan tvö um nöttnina, og eftir ball með Sumar-



gleðinni voru nú satt að segja festr til í að fara að sofa svo snemma, heldur vildu halda áfram að skemmta sér. Enda sáum við að Seyðfirðingar slógu upp partíum í öðru hverju hási til að halda gleðinni áfram. En gallinn var sá að í þeim partíum áttum við ekki að fá að taka þátt.

Nyi skipherrann hafði ákveðið – til að sýna hvað hann var harður húsþöndi – að Baldur skyldi leggja aftur úr höfn klukkan þrjú, að eins klukkustund eftir að ballinn lauk. Maður hafði gengið undir manns hönd til að fá hann til að breyta þessari færilegum ákvörðun – enda lá okkur ekkert á út á sjó þá um nöttina – ekkert brynt verkefni fyrirriggjandi og því hefðum við sem best getað legið á Seyðisfirði í mestu rölegheitum langt fram á næsta dag og þeir sem vildu stundað parti og gleðskap alla nöttina. En nýja skipherranum varð ekki haggð – hann vildi impónera yfirsjónum Gæslunnar fyrir sunnan með því að hann væri ekkert að lítla áhöfnina slarka heila nót þótt hún fengi fyrir náð og miskunn að skreppa á eitt ball – nei, það væri engin miskunn hjá honum – hann drifir mannskapin strax aftur út á sjó að gegna skylustörfum – jafnvel þótt engum sérstökum skylustörfum væri að síma út af Austfirðum þá nöttina.

Því stóð nýja skipherrann bráunþungur á brúarvængnum á þriðja timanum um nöttina og fylgdist með þegar áhöfnin lúpaðist um borð eftir ballið. Margir þeirra sem ekki áttu að vinna um nöttina höfðu leyft sér að skvæta nokkuð uppi að bjóða. Þetta var eins og

dundi á skipberranum að hætta við þessa tilgangslausu brottför og leyfa mannskapnum að skemmta sér. En skipherrann fyldi bara grön við því – nei, það skyldi farið út á minútum klukkan þrjú. Loks vantaði klukkuna aðeins örfaar minítur í þrjú og allir voru komnar um borð nema einn – hver einasti kjaftur með hundhaus og fannst illa með sig farið. En þessi eini sem vantaði, það var kokkur-

Ef hætt yrði við brottför væri Sumargleðin til i að halda ball i skipinu um nöttina og langt fram á morgun ef menn vildu, Halli og Laddi ætluðu að troða upp og nektardansmærin að fara úr fótunum svo oft sem einhver nennti að horfa.

inn. Kokkurinn var heilmikill karakter og sérlegur gleðipinni um lóði miði við – rétt eins og hann væri í rauninni guðfaðir Mafiuðar, þá var hann nú kominn til að gera skipberranum tilboð sem hann gat ekki hafnað. Þessi klukkutíma síðan ballinn lauk haði dugað kokknunum til að kynna allri Sumargleðinni, Raggi Bjarna, Halla og Ladda og síðast en ekki síst nektardansmærinni. Óg nú var hann kominn með að tilboði lið níður á hafnarbakka og Sumargleðin haði – sagði hann – fallist náðarsamlegast að halda gleðskapnum áfram um borð í varðskipinu. Ef hætt yrði við brottför væri Sumargleðin til i að halda ball i skipinu um nöttina og langt fram á morgun ef menn vildu, Halli og Laddi ætluðu að troða upp og nektardansmærin að fara úr fótunum svo oft sem ein-

hver nennti að horfa. Það fór ekki á milli mála að kokkurinn taldi einmitt þetta þá rúsinu í pylsósendanum sem skipherrann myndi varla geta stadið – þokkadisín frá Jamaica hafði fallist á að skemmta varðskipsmönnum alveg ókeypis þarna um nöttina. Það eina sem hún vildi fá sem endungjald væri að myndir væru tekna af henni þar sem hún gerði einhverjar óskilgreindar künstir með fallbyssu varðskipsins, en þessar myndir ætlaði hún síðan að nota í auglýsingaskini í öðrum löndum – og var alveg viss um að yrðu sér mjög til framdráttar.

Og til sönnunar orðum kokksins um að allt þetta stæði okkur til bodu, aðeins ef hann vildi fresta brottför, þá byrjaði nú Sumargleðin að tilast út úr límusínunum á hafnarbakkanum, Raggi Bjarna hafði náttúrulega verið sjálfur við stýrið á einni þeirra, aðrir voru með gitara og trommur og löðra, þarna voru Halli og Laddi komnar með skrýtna hatta – og þarna var sjálf nektardansmærin, fullkledd en starði löngunaraugum á... fallbyssuna.

Eins og ég sagði, þetta var tilboð sem skipherrann gat ekki hafnað. Annars vegar að fara út aðeins klukkutíma eftir ball með hundfúla áhöfn – hins vegar að ávinna sér avarandi elsku hvers einasta manns um borð með því að slá þar upp balli með Sumargleðinni, Halla, Ladda og bráðfjörugri nektardansmærin.

Þetta útlistaði kokkurinn allt í lóngu máli fyrir skipberranum á brúarvængnum meðan hásetarnir bíðu milli vonar og ótta með landfestarnar í höndumum. En þá fyrst sýndi nýja skipherrann úr hvurju hann var gerður. Því þó þetta væri sannarlega tilboð sem hann gat ekki hafnað, þá hafnaði hann því samt. Sagði þvert nei og kallaði til hásetana að leysa nú umsvifa-laust landfestar, við værum nokkrum minútum á eftir áætlun út af þessu þrefi í kokknunum. Og kokkurinn ætlaði ekki að trúi sínum eigin augum, aðrir í áhöfninni urðu ansi langleitir en kafteininum varð ekki þokað. Því voru landfestar leystar og Baldur þokaðist af stað út Seyðisfirð en á bryggjuni stóð Sumargleðin þrumulostin, Halli og Laddi eins og illa gerðir hlutir og Raggi Bjarna vissi

og kvíkur í hreyfingum og nú lá líka mikil við – rétt eins og hann væri í rauninni guðfaðir Mafiuðar. Þá var hann nú kominn til að gera skipberranum tilboð sem hann gat ekki hafnað. Þessi klukkutíma síðan ballinn lauk haði dugað kokknunum til að kynna allri Sumargleðinni, Raggi Bjarna, Halla og Ladda og síðast en ekki síst nektardansmærinni. Óg nú var hann kominn með að tilboði lið níður á hafnarbakka og Sumargleðin haði – sagði hann – fallist náðarsamlegast að halda gleðskapnum áfram um borð í varðskipinu. Ef hætt yrði við brottför væri Sumargleðin til i að halda ball i skipinu um nöttina og langt fram á morgun ef menn vildu, Halli og Laddi ætluðu að troða upp og nektardansmærin að fara úr fótunum svo oft sem ein-

ekki hvában á sig stóð veðrið. Og svo náttúrulega nektardansmærin bólvandi í hljóði yfir því að fá ekki að gera künstir með fallbyssunni.

Kokkurinn varð auðvitað óskullur og rauk í koju en skipherrann brá ekki svip og virtast láta sér vel líka þótt hann gerði sér grein fyrir því að akkúrat þá stundina, hefði varla nokkur maður grátið hann einu sínni þurrum tárum þótt hann dytти niður dauður. Hann fór bara fljólega í sina göðu kætu og fór að sofa svefni hinna réttlátu. Á leiðinni út Seyðisfirð sat mannskapurinn í matsalnum og reifst og skammaðist út í skipherrann svo ónugir urðu þeir sumir – það kom meir að segja til slagsmála um borð fyrst menn höfðu ekki nema hvera annan að skeyna skapi sínu á – það voru alvöru slagsmál og óskemmtileg en förum ekki nánar út í það – alla vega hanskudust að lokum allir í koju, heldur en ekki drungalegir. Svo var ég vakinn af háseta úr brúnni þremur tilum seinni og sagt að ræsa kokkinn og fara að útbúa morgunverð fyrir vaktaskiptin. Og þá fann ég að við vorum kommir í haugasjó og hreint og beint alveg snarvitlaust veður. Og stefndum inn í það enn verra.

Þetta var versta veður sem ég hef nokkurn tíma lent í á sjó og telji einhver að það sé kannske ekki mikil, þá get ég fullyrt að festr um borð í Baldri höfðu heldur lent í öðru eins. Jafnvel þaulvanir sjóhundar sem sigl höfðu um öll heimsins höf voru nánast eins og ósjálfbjarga börn af sjóveiki þennan hræðilega dag sem nú var að renna upp. Það bætti ekki úr skák að margir voru timbraðir eftir ballið en jafnvel þeir sem ekkert höfðu drukkið – einsog yfirsýrimaðurinn og svo náttúrulega ég – þeir voru illa haldnir. Ég fann fyrir sjóveikinni strax og ég vaknaði og ekki batnaði það þegar ég kom fram í eldhúsið.

Í fylnum sem ríkt hafði um borð í skipinu um nöttina haði enginn athugað að ganga rétt og skilmerkilega frá skápum og hirslum, og enginn hafði heldur látið sér detta í hug að við værum á leiðinni út í þetta óvedur. Því voru allir skápi ekki vita það. Og ég sannreyndi brátt að þetta gaft vel. Ástæðan var ekki sú að kornflexið fari vel í maga, raunart þvert á

arinnar næstum upp á miðja kálfá þar sem ég stóð ráðþrota í eldhúsini og átti að fara að undirbúa morganverð.

Ég hljóp náttúrulega að ræsa kokkinn en hann orgaði bara úrillur að ég skyldi skila því til skipherrans að hann væri veikur í dag, og myndi ekki hreyfa sig úr koju.

Ég spurði hvað ég ætti að gera í sambandi við morganverðinn og hann urraði bara á mig að ég skyldi búa til ommelettu og láta sig svo í friði. Ég átti dapra stund þarna í eldhúsini meðan ég reyndi að skófla brotnu leirtaui og matarleifum oni kirkur og kassa í vitlausu veðri og í leiðinni útbúa ommelettu – en fyrir eitt hvert kraftaverk voru eggjabirgðir skipsins eitt af því fia sem ekki hafði eyðilagst. Þegar vaktaskiptin urðu var boðið upp að einföldstu ommelettu sem sögur fara af – ég hræðið bara helling af eggjum saman og henti úti hráruna nokkrum sneidum af gömlu bjúga sem ég fiskaði upp úr gölfini – svo brenndi ég þetta á þönnu – en sem betur fer hafði enginn mikla matarlyst við þetta morganverðar-



moti, klósettferðunum fjölgði bara eftir því sem ég át meira kornflexi, en þannig slapp ég þó við það sem verst er við sjóveikina – þegar maður hefur ekki lengur neinu að aðla nema galli – og það reyndist rétt hjá yfirsýrimannum að það væri virkilega þægilegt og áreyntslitid að kasta upp kornflexi.

Einhvern veginn leið samt þessi dagur – ýmist að klósettum eða í eldhúsini – en að reyna að því þótt allir hlutir væru þar stöðugt að fleygiferð í þessum ógnarverltingi þarna úti ballarhafi. Þegar ég þurfti að hafa til kaffi og með því um tilteytið um morganinn bað ég upp að ommelettu með gömlu bjúga – þegar kom að hádegismatnum sem kokkurinn neitaði enn að skipta sér af, þá bað ég upp að ommelettu með gömlu bjúga – og fannst þeim sem mættu í matinn það óneitanlega heldur snautlegt – og í kaffitimanum klukkan tvö, þá bað ég lika upp að ommelettu með gömlu bjúga.

Þegar kom svo að kaffitimanum klukkan fjögur, þá voru þeir fáu sem mættu löngu haettir að reka upp stórr auga, þegar þeim var ekki boðið upp að annað en ommelettu með gömlu bjúga. Æftir þennan síðasta kaffitima þá var minni vakt loksins lokið og ég gat ræst hinn messaguttann og skipað honum að fast við kvöldmatinn og afganginn af þessum ómörlega degi. Og kastað mér svo sjálfüm í langbráða koju. Ég frétti seimna að í kvöldmat hefði verið boðið upp að ommelettu með gömlu bjúga.

Æftir þennan síðasta kaffitima þá var minni vakt loksins lokið og ég gat ræst hinn messaguttann og skipað honum að fast við kvöldmatinn og afganginn af þessum ómörlega degi. Og kastað mér svo sjálfüm í langbráða koju. Ég frétti seimna að í kvöldmat hefði verið boðið upp að ommelettu með gömlu bjúga.

En efist sem sagt einhver um að ég sé fær um að stunda sjómennum, þá er hér sönnunin komin, því þennan dag lifði ég ber-sýnilega af – fyrst ég er nú hingað kominn til þeim þáttum þeirju árum síðar. Og nú að aflokinni þessari raðu, þá tek ég sem sagt á móti atvinnutilboðum sem ég er ekki í vafa um að muni streyma að mér.



Góðir hátiðargestir!

Frá árinu 1970, þegar fyrsta heiðrun aldraðra fór fram á sjómannadaginn í Grindavík hafa 82 karlmann og 5 konur verið heiðruð fyrir störf þeirra. Með því að heiðra bæði konur og karlmann hefur Sjómannadagsráð Grindavíkur sýnt þá viðsýni að meta ekki aðeins störf þeirra sem róa út á hafið og sækja fiskinn að landi, heldur er samtakamáttur

allra sem í verstdinni Grindavík vinna það sem mestu ræður um velferðina.

Í dag heiðrar Sjómannadagsráð Grindavíkur fjóra einstaklinga fyrir vel unnin störf þau eru: Valgerður Sigurbjörg Þorvaldsdóttir, fyrrverandi skráningarástjóri, Bjarni Guðmann Ágústsson, vélstjóri, Kristinn Ingimar Karlsson, skipstjóri og Pétur Guðjónsson, skipstjóri.

Bjarni Guðmann Ágústsson

er fieddur 9. desember 1931 sonur hjónanna Matildar Sigurdardóttur og Ágústar Sigurðssonar sem bjuggu í Hraunteig.

Bjarni byrjaði 16 ára til sjós á Farseli frá Akranesi á sumarsíldveðum. Síðan réri hann á vetrarvertið með föður sinum sem var velmetinn formáður á bátum hér. Bjarni vann oft á sumrin við mürverk. Bjarni var á togaranum Gyllir frá

Flateyri í tvö ár.

Þegar Bjarni kemur aftur til Grindavíku eftir trollsjómannsku tímabilið fyrir vestan fer han í skiprúm hjá Ingólfí Karssyni á Þorbjörn G.K.

540 og síðan á Faxaborg með Helga Adalgeirssyni. Vélstjórnarréttindi aflaði Bjarni sér frá Fiskifélagi Óslöns 1963 og fór þá á Sigfús Bergmann með Helga Adalgeirssyni.

Árið 1967 stofna þeir braðurnir Saemundur og Gisli Jónssynir og Bjarni til útgerðarfélags um bátinn Blátind G.K. og var Bjarni vélstjóri um borð.

170 kaupa þeir félagar Hraunsvík G.K. 68 sem þeir gerðu út til ársins 1999 og hettu Bjarni þá sjómannensku.

Sjómann og vélstjórafélagi Grindavíkur er það mikill heiður að veita þér Valgerður Þorvaldsdóttir viðurkenningu fyrir vel unnin störf.

Ágústsson viðurkenningu fyrir vel unnin störf. Þeg óska þér allra heilla og farseldar um ókomin ár. Megi þú njóta heiðursins.

Valgerður Þorvaldsdóttir

er fieddur 7. apríl 1927, dóttir hjónanna Stefaniu Margrétar Tómasdóttur og Þorvaldar Kristins Klemenssonar sem bjuggu að Járngerðarstöðum hér í Grindavík.

Valgerður þekkir vel til vinnu sjómanna og þeirra kjara eftir að hafa unnið með og fyrir sjómann alla sina ævi.

Valgerður vann á skrifstofu Þorbjarnar hf. í sjó ár. Það var umfang skrifstofuhalds fyrirteikins ein skrifstofustílka með forstjóranum. Valgerður kvæntist 1955 Vilmundi Ingimarssyni vélstjóra sem lengi var formáður og síðan gjaldkeri Sjómann- og Vélstjórafélags Grindavíkur. Á þeim tímum kynntist Valgerður á amman hátt sjómannnum og stéttabaráttu þeirra. Vilmundur lést í desember 1985.

1977 tók Valgerður við lögskráningu sjómanna í Grindavík, lengst af inni á heimilini og oft voru margir sjómann i forstofunni í Viðihlíð í byrjun vetrarvertiðar þegar næstum allir bátar í Grindavík fóru á sjó sama daginn.

Valgerður þótti afar vandvirk, reglusöm og smiviskusöm í starfi og gekk eftir að öll gogn lægju jafnan fyrir áður en skráð væri.

Valgerður hettir sem lögskráningarstjóri 2001 eftir 25 ára farsela þjónustu.

Sjómann- og Vélstjórafélagi Grindavíkur er það mikill heiður að veita þér Pétur Guðjónsson

það mikill heiður að veita þér Valgerður Þorvaldsdóttir viðurkenningu fyrir vel unnin störf. Þeg óska þér allra heilla og farseldar um ókomin ár. Megi þú njóta heiðursins.

Kristinn Ingimar Karlsson

er fieddur í Hafnarfirði 11. ágúst 1931. Foreldrar hans voru Stefania Guðrún Sigurfinnsdóttir og Karl Þóðarson.

Kristinn byrjaði til sjós 16 ára gamall á bátum úr Hafnarfirði og síðan á togurum.

Til Grindavíkur kom Kristinn fyrst 1956 til sjóróðra í skipsrúm á Seborgu GK-86 hjá Óskari Gislasoni fra Vík þar sem hann réri í tvær vertíðar.

Skipstjórnarréttindi aflaði Kristinn sér í Styrmannaskólanum veturinn 1962-1963. Fljótega eftir sjómannaskólanámið för Kristinn á Mána GK-36 sem stýrimaður með Jóni Ella Guðjónssyni og segist Kristinn hafa röð með öllum braðrunum frá Höfn.

Til Grindavíkur flutti Kristinn og fjölskyldan 1966 með fasta búsetu, síðan hefur hann röð að mórgum bátum ýmist sem stýrimaður eða skipstjóri og oftast á eigin bátum.

Og enn er Kristinn að róa og fiska á bátum sínum Völu GK-425.

Sjómann- og Vélstjórafélagi Grindavíkur er það mikill heiður að veita þér Kristinn Ingimar Karlsson viðurkenningu fyrir vel unnin störf. Þeg óska þér allra heilla og farseldar um ókomin ár. Megir þú njóta heiðursins.

Gamlar heiðranir



Á sjómannadaginn voru þrír aldraðir sjómenn heiðraðir í Grindavík fyrir frábær störf. Peir eru frá vinstri: Eyjólfur, Árni og Þórarinn.

Sjómannadagsblað Grindavíkur

*Sendum sjómönum og fjölskyldum þeirra
hátiðarkveðjur á sjómannadegi*



Lyftarþjónusta
Grindavíkur



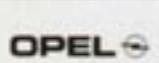
TRYGGINGAMIÐSTÖÐIN HF.

Flakkarinn



Fiskverkun

Staðarsundi 16 b - 240 Grindavík



Bílar Ó Sport

Brekksig 38 · Reykjavík · Sími 421 8808 · www.bilasokur.is

Tækknivík

Grófin 14 b - 230 Reykjanesbær

Leikskólinn Krókur

28-4 2004

Leikskólastjóri Hulda Jóhannsdóttir

Spurningin : Hvað gerir pabbi þinn á sjónum?



Helga Guðný Porgeirs dóttir
Svar: Veiðir fisk.



Pétur Bjarni Sigurðarson
Svar: Veiðir nokkra fiska og hákarl.



Edda Sól Jakobsdóttir
Svar: Pabbi á koju í bátnum og hann eldar mat.



Inga Bjarney Óladóttir
Svar: Hann vinnur á nýja bátnum.



Smári Stefánsson
Svar: Hann veiðir ýsu.



Hjörður Freyr Lárusson
Svar: Hann vinnur í fiskinum.

Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra hátiðarkveðjur á sjómannadegi

Samband Sveitafélaga á Suðurnesjum	Sjómannastofan Vör	Stjórnufiskur ehf. Grímsnes ehf.
Farsæll ehf. Farsæll GK-162	Reykjaneshöfn	Tannlækningastofan Víkurbraut 62
Selháls ehf. Þorsteinn Gíslason GK-2	Verslunarmannafélag Suðurnesja	Guðmundur Pálsson Sími 426 7321
Besa ehf Dúddi Gísla GK-48 Gísli Einars GK-104	Vestmannaeyjahöfn	Nortern Light Inn Sími 426 8650 & 426 7050
Jens Óskarsson Askur GK-65 Manni GK-38	Sjómannafélag Ólafsfjörðar	Grófuþjónusta P. Gíslasonar Sími 893 4343
Árni í Teigi GK-1	Verkalýðs- og sjómannafélag Keflavíkur og nágrennis	H.H. Smíði Bakkalág 20 Sími 894 3079
Grindin ehf.	Útvegsmannafélag Suðurnesja	Eignamiðlun Suðurnesja
Bókabúð Grindavíkur	Hafrannsóknar- stofnun rannsóknarstöð Stað	Nóna ehf. Nóna GK-166 Venni GK-167
Rafþjónusta Birgis	Farmanna og fiskimannasambandið	Sigurður Ó. Hilmarsson Landflutningar - Skutlan Sími 892 7113 & 695 3100
Jón og Margeir ehf.	Sveitafélagið Garður	MD-Vélar ehf. Stóras 4 210 Garðahær
Brimruð	Verkalýðs- og sjómannafélag Sandgerðis	Lloyd's Register shipping
EB - Þjónusta		
Aðal - Braut ehf.		
Veitingahúsið Sjávarperlan		



Frá sjómannadeginum í Grindavík fyrir 40 árum, róðrasveit Porbjörns GK-540

Talið frá vinstrí: Pormar Magnússon frá Brú, Guðmundur Guðmundsson frá Borgarholti, Bragi Ingvason frá Blómsturvöllum, Hreinn Sveinsson frá Hraunhamri, Kristinn Gamalíelsson frá Stað, Helgi Einarsson frá Eyvindarstöðum og Guðjón Einarsson frá Ásgarði.

HAPPDRÆTTI
das - þar sem
vinningarnir fást



Baráttan um landhelgina

Eins og menn rekur eflaust minni til var landhelgisbaráttan hörð og ströng. Þeir menn sem háðu þessa baráttu fyrir okkar hönd urðu fyrir verulegu sálarlegu á lagi. Þessu á lagi verður vart lýst með orðum einum saman svo vel sé. Þess vegna langar okkur til að sýna fáeinars myndir sem Jón Páll Ásgeirsson tók í þorskastriðinu um borð í Baldri bær lýsa betur hve háskalegt þetta strið var. Það var háð á opnu hafi í misjöfnum veðrum, sem oft eru hatröm hér á nyrstu slóðum. Illugi Jökulsson kveikti löngun okkar til þess að minnast þessa tíma með virðingu og þakkið. Sjómannadagsblað Grindavíkur vill fyrir hönd Grindvíkinga þakka þessum hetjum okkar þeirra störf í þágu þjóðarinnar allrar. Einnig þökkum við Jóni Pálli Ásgeirssyni ljósmyndara fyrir myndirnar. Ritstjóri.

4 mílur

- Deilumar 1948-56

1948

5.apr. - Landgrunnsög sampaðkt á Alþingi. Með lögum marka Íslendingar heildarstefnu í hafréttarmálum og leggja lagalegan grunn að frekari framkvæmdum til verndar fiskstofnunar.

1949

1949

Landhelgissamningi Bretta og Dana frá 1901 sagt upp með tveggja ára fyrirvara.

1950

22.apr. - Gefin út reglugerð um fiskveiðilandhelgi úti fyrir Norðurlandi, frá Horni að Langanesi.

1951

20.okt. - Höð nyja varðskip Íslendinga, Þór, leggst

að bryggju í Reykjavík.

18.des. - Alþjóðadómstólinn í Haag kveður upp dóm um rétt Nordmanna til að ákváðu 4 míluna landhelgi. Dómurinn styrkir mjög stöðu Íslendinga.

1952

19. mars. - Ólafur Thors, atvinnumálaríðherra, gefur út reglugerð um verndun fiskimáda umhverfis Íslands, samkvæmt landgrunnsögum frá 1948. Allar botnvörpuveiðar eru bannaðar innan 4 míluna frá grunnilum sem dreagnar eru þvert fyrir flóa og firði.

15.mai. - Reglugerð um 4 míluna landhelgi gengur í gildi. Mótmæli berast frá sjónum Bretlands, Frakklands, Hollands og Belgia. Löndunarbanan sett á íslenskan fisk í Bretlandi.

1953

14. okt. - Löndunarbanan rofið og Ingólfur Árnason landar fiski í Grimsby. Kaupandi er bresk maður, Dawson. Verslunar- og verðstöð bryst út milli hans og útgerðarmanna. Dawson tók við fjórum förmum.

31.des. - Ísland gerir hagkvízman fisksólusamning við Ráðstjórnarríkin (Rússland).

1956

20.ágúst. - Þjóðréttarnefnd Samcnuðu þjóðanna gerir að tillögu sinni að boða til alþjóðaráðstefnu 1958. Ályktunina má skilja þannig að heimilt sé að



ákváðu 12 míluna landhelgi.

15.nov. - Fjógarra ára fisklondonardeila Bretta og Íslendinga leyst og samningur gerður um landanir í Bretlandi.

12 MÍLUR

- ÁTÖKIN 1958-61

1957

12.april. - Ráðstefna haldin í Reykjavík um aðgerðir í landhelgismálum.

1958

24.maí. - Láðvík Jóseppson sjávarútvegsráðherra tilkynnir samkomulag ríkisstjórnarinnar um útfærslu landhelginnar í 12 mílur.

30.júní. - Sjávarútvegsráðherra undirritar reglugerð um 12 míluna landhelgi.

1.sept. - Reglugerðin gengur í gildi. Prátt fyrir það halda breskir togarar áfram veðum og njóta verndar breskra herskipa.

2.sept. - 9 skipverjar á varðskipinu Þór teknir hónum og fluttir um borð í bresku freigistuna Eastbourne, er þeir hyggjast taka togarann Northern Foarn. Múgur og margmenni safnast saman við Breska sendiráðið í Reykjavík.

4.sept. - Fjölmennur útfundur haldinn á Lekjartorgi þar sem bresku ofriki er mótmælt og hvatt til einurðar og festu í baráttumini fyrir rétti þjóðarinnar. Kínverska alþjóðulýðveldið ferir landhelgi sína úr 3 sjómiðum í 12.

5.sept. - Skipherrann á herskipinu HMS Russel sakar skipherrann á Egji um að hafa reynt að sigla herskipið niður.

13.sept. - Freigítan Eastbourne sigir inn á Faxaflóu í skjóli natur og skýtur út árabláti. Íslensku varðskipsmönnumunum er skipað að fara í báttin og róa 2 sjómiður til lands.

12.nov. - Enn kemur til átaka þegar Þór reynir að taka togarann Hackness. Skipherrann á HMS Russel hótar að sökkva varðskipinu.

1959

6.feb. - Eftir fjógarra daga stapp á miðunum tekst varðskipinu Þór að fera breska togarann Valafell



til hafnar. Breskt herskip taði um hríð að hann yrði tekinn innan 4 míluna. Dómur kveður á um 74 þús.króna sekt og að aflí og veðarfari verði gerð upptæk. Furðu vekur meðal Íslendinga hversu vagur dómurinn er.

1960

3.mars. - Breskir togarar sýna yfingang, er þeir toga yfir netatrossur báta í Ólafsvík og valda miklu tjóni.

14.mars. - Til að bæta andrímstofði á hafréttar ráðstefnumi sem hefst eftir 3 daga í Genf fiera breskir togarar sig út fyrir landhelgina.

26.mars. - Hafréttaráðstefnumi ljukur án samkomulags. Bretar senda herskip aftur á miðin.

30.april. - Ríkisstjórn Íslands gefur upp sakir breskum togaraskiptjórum, sem uppvísar hafa orðið að landhelgisbrotum á timabilinu 1.sept. 1958 til 29.april 1960.



1961

11. mars - Endi bundinn á þorskastríð með samningi, sem hljóður upp á að Bretar viðurkenna 12 milna lögsögu en fá að veða á ytri 6 milunum á tilteknunum tímum næstu þrjú ár.

50 mílur

- Átökinn 1972-73.

1972

15. feb. - Alþingi samþykkir útferslu fiskveiðilögsögunar í 50 sjömlur.

17. ág. - Alþjóðaðómstóllinn í Haag kveður upp úskurð um að Íslendingar eigi ekki lögsögu milli 12 og 50 milna. Ríkisstjórn Íslands mótmæfir úskurðinum og ákvæður að hunsa hann.

1. sept. - Reglugerð um útferslu fiskveiðilögsögunar gengur í gildi. Breskir togaraeigendur biðja um herskipavernd, en fái ekki. Því vesturþyk estirfisskip eru innan 50 mílnanna og eiga að koma í veg fyrir töku togaranna.

5. sept. - Togviraklippum fyrst beitt. Ægir klippir á víra breska togarans Peter Scott. Skipverjar lata kolamola, jörnbolta og brunaesi dynja á varðskipinsu í hefndarskipi. Í deilunni var klippit alls 82 sinnum aftan úr togurum.

1973

18. maí - Bresku togaraskipstjórmir fái nóg og neita að veða innan 50 mílna án verndar herskipa. Breska ríkisstjórinum ákvæður að senda freigítur á Íslandsmeið. Ákvörðunin kemur á óvart þar sem samningavísindur standa yfir. Íslensk stjórnvöld neita að neða við Bretta og banna breskum herflugvélum að lenda á íslenskum flugvöllum.

23. maí - Þvíjá breskar freigítur sigla inn fyrir 50 mílna mörkin - Lincoln, Plymouth og Cleopatra.

20. júní - Drátturbáturinn Lloydssan gerir tilraun til að sigla á Öðinn norður af Vestfjörðum.

27. júlí - Á fundum í Genf eru miklar umreður um fiskveiðimál og vaxandi stuðningur við 200 mílna



efnahagslösgögu.

29. ágúst - Átokin halda áfram að harðona. Banadys verður er vélstjóri á Ægi fer raftost.

11. sept. - Ríkisstjórn Íslands tilkynnir Bretum að ef herskip og dráttarbítar ségi áfram á íslensk skip, verði sjórmálasambundi slitið. Framkvæmdastjóri Nato á viðraður við íslenska og breska ráðherra og hvetar til að lausn verði fundin. Forsætisráðherra Bretlands lýsir yfir vilja til að leysa deiluna.

22. sept. - Íslendingar ná frumkvæði í áróðursstríðinu við Bretta, eftir að kvíkmyndatökumónum sjónvarpsins er boðið í flug með geslavelinni Sýr. Sama dag siglir breska freigítan Lincoln tvívegsl að Ægi áttu fyrir Norðfjarðarhorni og sýna myndir að hún hverbraut allar siglingareglur.

13. nóv. - Íslendingar og Bretar semja um vopnahlé og á Alþingi er samþykkt braðabirgðasamkomulag sem gildir í 2 ár. Sterstu togarar Bretta eru útlokaðir frá miðunum en aðrir togarar fá takmarkaðar veiðheimildir. Lauk þar með deilunum.



200 mílur

- Átökinn 1975-76

1975

15. júlí - Matthias Bjarnason sjávarútvegsráðherra gefur út reglugerð um að fiskveiðilögsagan verði ferð út í 200 mílum 15. okt., en þann 13. nóv. átti braðabirgðasamningur við Bretta frá því í 50 mílna deilunni að renna út. Breskir útgerðarmenn mótmæla hástófum og stjórn Vestur-Pýskalands og Efnahagsbandalag Evrópu láta í ljós ónægju.

15. okt. - Fiskveiðilögsagan ferð út í 200 mílum.

16. nóv. - Þór sker á víra togarans Primella, fyrsta skipið sem klippumur er beitt í deilunni.

17. nóv. - Samningavíðraður fara út um þófur. Bretar senda dráttarbíta á íslensku fiskimóðum.

25. nóv. - Samið við Vestur-Pýjóverja um takmarkaðar veiðicimildir. Bretar senda þríjár freigítur á miðin.

6. des. - Dráttarbíturinn Euroman siglir á Þór, eftir að hann hafi klippit á víra togara.

10. des. - Þór og freigítan Falmouth eigast við í rúma klukkustund á Vopnafjardargrunni.

11. des. - Þór skemmtist talvert við ásígingar þriggja breskra dráttarbíta í mynni Seyðisfjarðar. Þær linna ekki látanum fyrr en Þór skýtur kúlusotí í steinfið á Lloydsman, því fyrsta í 200 mílna deilunni.

1976

7. jan. - Freigítan Andromeda siglir harkalega á Þór. Mikil þykir að ekki urðu slys á mónum, en skipið skemmdist nokkuð. Tveimur dögum síðar lendir Þór í enn alvarlegri átökum er herskipið Leander siglir á varðskipið af miklu aflí eftir fjölmargar tilraunir.

11. jan. - Suðurnesjamenn loka herstöðvarhlíðum á Keflavíkurflugvelli í mótmelaskyni við framferði herskipanna.

19. jan. - Ríkisstjórin hotar að slíta stjórnálasambundi við Bretland. Bresk stjórnvöld kalla herskip sin út fyrir 200 mílur og bjóða Geir



Hallgrímssyni forsetisráðherra til viðraðna í London. Þær skila ekki árangri og 5. feb. hækta bresk herskip aftur á miðin.

19. feb. - Stjórnálasambundi við Bretland slitið. Fastaráð NATO fundar um mílið.

6. maí - Mikil harka einkenndi deiluna. Freigítan Falmouth siglir tvívegsl af krafti á Tý.

23. maí - Fundahöld í Oslo þar sem ráðherrar þjóðanna reða hugsanlegt samkomulag.

Júní - Samkomulag um takmörkuð veiðibréttindi Bretta í 6 mánuði. Eftir það mega þeir aðeins veða innan 200 mílna með samþykki Íslands. Síðasta þorskastríðin er lokið.

Hestu heimildir:

Alli Magnússon: Í knöppum sjó. Helgi Halvarðsson skipherra segir frá segðórum og svadliforum. Órn og Örygur 1987.

Sveinn Steindósson: Guðmundur skipherra Kærnesteð 1-2. Órn og Örygur 1984-85.

Heimasíða: http://www.ckhoen.is/betl_fjormilur.htm

Davíð Ólafsson: Saga landhelgismálsins. Barátan fyrir stakkun fiskveiðilögsögunar í 12 mílum. Sumarið R. kleifsson bjó til prentunar.

Hið íslenska bókmántafélag 1999.

Gíðchrist, Andrew: Þorskastríð og hvernig að tapa þeim Endurheimningar frá Íslandi 1957-1960. Þýðundi Jón O. Edwald. Almenna bókafélagið 1977.

Gíði Guðmundsson: Slysavarnafélag Íslands 25 ára. Slysavarnafélag Íslands 1953.

Göðjón Ágúrsson: Landhelgisgrsla Íslands 1926-1996. Sviþmyndir úr 70 ára sögu. Landhelgisgrsla Íslands 1996.

Gylfi Gröndal: Eldhress í heila oldi. Eirikur Kristófesson skipherra segir frá ævintýrum sinum og atburðum þessa heims og annars. Forlagið 1993.

Jón Eirksson: Skiptjórar og skip. Skuggsjá 1971.

Sigurður Sigurðsson: Spausarni spörfuglinn. Prófstur Sigtryggson skipherra segir frá. Órn og Örygur 1987.

Sveinn Steindósson: Guðmundur skipherra Kærnesteð 1-2. Órn og Örygur 1984-85.





Þrír heiðursmenn frá vinstrí: Hinrik Bergsson, Halldór Þorláksson og Ólafur Sigurðsson.



Sendum sjómönum,
fiskvinnslufólk og öðrum
Grindvíkingum hamingju- og
heillaóskir á sjómannadaginn

Verkstjóri:
Sími 426-8089

Útgerð:
Sími 426-8640

Hákon EA-250
Vörður PH-4
Oddgeir PH-222
Áskell EA-48

Forstjóri:
Guðmundur Þorbjörnsson

GJÖGUR HF.
HAFNARGÖTU 18

SJÓMENN - ÚTGERÐARMENN

Afgreiðum 35 tonn á tímann
Eigum ávallt nægar birgðir af

SKIPSTJÓRAÍS

Pessum góða frá Ísfélaginu.

Afgreiddur beint um borð á bilpalli
eða í aðrar flutningaumbúðir.

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

Eftir lokun visar símsvari á
vakthafandi afgreiðslumann i síma 426-8655.



Sjómannadagsblað Grindavíkar

Á sjó



á Sjómannadaginn 2003



Alltaf mikið að gera við höfnina



ÁÆTLUN UM ÖRYGGI SJÓFARENDA

Markmiðið er að treysta öryggi áhafna, farþega og skipa.



Helstu átaksverkefni eru:

- Menntun og þjálfun sjómanna.
- Öryggi farþegaskipa.
- Fræðsla og áróður um öryggismál.
- Öryggis- og gæðastjórnunarkerfi.
- Kynning á lögum og reglum.
- Rannsóknir á sviði öryggismála.
- Gerð fræðsluefnis og leiðbeininga.
- Söfnun og miðlun upplýsinga.
- Stöðugleiki skipa og báta.



Fræðsluefnið á að vera um borð í hverju skipi.

Siglingastofnun Íslands fer með framkvæmd áætlunarinnar í samstarfi við verkefnistjórn.

Aðilar að verkefnistjórn eru:
Samgönguráðuneytið, Slysavarmáflagid Landsbjörn, Landheigsgæsla Íslands, Samband Íslenskra kaupskipaútgarda, Landssamband Íslenskra útvegsmanna, Landssamband smábátamegunda, Fármanna- og fiskimannasamband Íslands, Vélstjórafelag Íslands og Sjómannasamband Íslands.

*Sendum sjómönum og fjölskyldum þeirra
hátiðarkveðjur á sjómannadegi*

Sjómannasamband Íslands

Sjómannafélag Reykjavíkur

HÚSASMÍDJAN

Grindavík - SÍMI 426 7500

KROSSHÚS
NETAGERÐ

FMS
FISKMARKAÐUR SUÐURMESJA

staparent

Útgerðarfélagið Einhamar ehf.



Á meðtylgjandi mynd nr 048 eru frá vinstri: Vilhjálmur Jóhann Lárusson, Björn Óskar Andrésson, Hlynur Sæberg Helgason og herra Ólafur Ragnar Grímsson, forseti Íslands

Afreksmerki hins íslenska lýðveldis

Laugardaginn 17. apríl 2004 sœmdi forseti Íslands þá Björn Óskar Andrésson, Hlyn Sæberg Helgason og Vilhjálmur Jóhann Lárusson afreksmerki hins íslenska lýðveldis fyrir björgun skipverjanna af Sigurvin GK sem först við innsiglinguna til Grindavíkur í janúar síðastliðinn. Þeir Björn, Hlynur og Vilhjálmur voru í áhöfn slöngubátsins Hjalta Freys og settu sig í mikla haettu við björgun skipverjanna tveggja.

Athöfnin fór fram í íþróttahúsi Grindavíkur á afmælishátið vegna 30 ára kaupstaðarréttinda Grindavíkur. Grindavíkurbær veitti þeim Birni, Hlyn og Vilhjálmi einnig viðurkenningu fyrir björgunina og aflatíði björgunarsveitinni eina

milljón króna til tækjakaupa af sama tilefni. Afreksmerki hins íslenska lýðveldis er veitt þeim sem sannarlega leggja lif sitt í hættu við björgun fólks. Þetta var í sjöunda skipti frá stofnun afreksmerkisins árið 1950 sem það er veitt og í fyrsta skipti sem íslenskir björgunarsveitamenn eru sœmdir afreksmerkinu. Þetta er því mikil viðurkenning á starfi björgunarsveitarinnar Þorbjörns sem hefur frá stofnun sveitarinnar árið 1930 bjargað 232 sjómönnum úr sjávarháská.

Birkir Agnarsson
Björgunarsveitin Þorbjörn,
Grindavík



BJÖRGUNARAFREK Í GRINDAVÍK

Meðlimir björgunarsveitarinnar Þorbjarnar unnu björgunarafrék síðastliðinn föstudag þegar Sigurvin GK fórst utan við brimgröðinn við innsiglinguna í Grindavík. Snöggur viðbragðstimi og góð þjálfun gerði björgunarmönnum á slöngubátnum

Hjalta Frey kleift að bjarga skipbrotsmönnum af Sigurvinum, en mikil brim var þar sem þeir voru í sjónum og þurftu björgunarmenn að sæta lagi við að komast að skipbrotsmönnum. Í leiðara Morgunblaðsins á þriðjudag er fjallað um björgunarafrékið og þar segir m.a.: „Atburðarrásin í innsiglingunni í Grindavíkurhöfn á föstudag sýnir að fyrir öllu er að geta brugðist bratt og örugglega við þegar mannlif eru í hættu. Til þess þarf baði bunað og þrautþjálfaða björgunar-

menn, sem lagt geta mat á aðstæður og gengið óhikað til verks. Um borð í slönguhátnum Hjalta Frey voru þrjir kormungir menn, Björn Óskar Andréasson, Vilhjálmur Jóhann Lárusson og Hlynur Sæberg Helgason sem fieddir eru 1981 og 1982. En

þótt þeir séu ungrir hafa þeir reynt ýmislegt. Allir þrjir hafa starfað með björgunarsveitinni Þorbirni frá 14 ára aldri og tekið þátt í björgunaraðgerðum. Þeir sögðu við Morganblaðið að þessi björgunaraðgerð hefði verið sú alvarlegasta. Það er ljóst að reynslan

frá fyrra aðgerðum gerði þeim kleift að bregðast rétt við þegar þeir lento í sinni erflöstu raun og bjarga tveimur mannslifum. Þeir eru sannkallaðar hetjur,” segir í leiðara Morganblaðsins.

■ Heimir Gunnar Hansson annar skipverjanna sem bjargaðist er Sigurvin GK hvolfdi utan við brimgröðinn í Grindavík sl. föstudag í viðtali við Víkurfréttir

Missti alla von

„Við fengum brotið á okkur og báturnir fór strax á hliðina og um leið reyndum við að komast út úr stýrshúsini. Það var kar fyrir hurðinn en við náðum að bréjða okkur leið,” segir Heimir Gunnar Hansson sem bjargaðist ásamt Svani Karli Friðjónssyni þegar bát þeirra hvolfdi utan við innsiglinguna í Grindavík um hádegi á föstudag.

Heimir segir að þegar þeir hafi verið kommir út úr stýrshúsina hafi brotin riðið yfir báttinum sem marradí i kafti. „Já eino brotinum fór Kalli útþyrðis en nærtaki á lunningunni og heldur sér þar. Ég næ einhverveginum að kippa honum inn fyrir og þar með var ég gjörsamlega búinn á því - orkan minn fór bara í það,” segir Heimir og bætur því við að hann hafi verið eins og tuskur eftir að hafa náið Svani í báttinum aftur.

Náiði björgunarvestunum

Þegar þeir voru báðir kommir um borð aftur fyrir Heimir fram í stýrshúsini til að nái í björgunarvesti. „Ég var svo orkulaus að ég sagði Kalla að ég hreinlega gæti það ekki. En síðan tók ég ákvörðun um að reyna og setti lagi á milli brota og stökk fram í stýrshúsini. Þar náiði ég í vestin og setti neydarsendinn í gang í leiðinni.“ Þegar Heimir var í stýrshúsini var hann hræddur

um að lokast aftur inni. „Ég var rosaða snöggrut,” segir hann, en þegar þeir reynðu að fara í björgunarvestini kom í ljós að það passaði ekki á Heimi og rennilásinn á vesti Svans voru bílaður. „Kalli hnýtti ólamar saman á sínum vesti og ég varð að halda höndunum saman svo ég rymni ekki í minu.“

Gekk erfiðlega að losa björgunarbáttinum

Þegar þeir voru kommir í vestin hófust þeir anda við að reyna að losa björgunarbáttinum og segir Heimir að það hafi gengið nokkuð erfiðlega. „Fyrst héldum við að við byrfum hnið til að losa líflimuma. Á meðan við reyndum riðu skaflarnir yfir okkur og manni leist bara alls ekki neitt á blikuna. En við náðum að losa báttinum,” segir Heimir en hann gerir sér ekki grein fyrir hvaða hugsanir flugu í gegnum hófuðið á þessum tíma. „Það virðist vera sem ég

hafi neytt síðustu kraftanna við að nái Kalla inn þegar hann hækki á lunningunni. Ég var búinn og bjóst ekkert við því að ég myndi hafa það af. Á vissu augnabliku hugsaði ég um hvort að einhver vissi um okkur og hvort það væru bátar nálegir.“

Björgunarbátnum hvolfdi eftir nokkrar sekundur

Loks komust þeir um borð í björgunarbáttinum en þeir héldast aðeins í nokkrar sekundur um borð í bátnum sem hvolfdi vegna brims. Heimir flæktist í kastlinum sem var um borð í bátnum og Svanur fór útþyrðis. „Eftir að bátnum hvolfdi fikk ég svakalega köfnunartilfinningu og fann ekki opíð til að komast út. Þegar ég komst síðan út þá sá ég felaga minn í sjónum þar sem hann rak að landi. Á bátnum er rekhlif þannig að ég var stoppt í sjónum á timabili. Ég sá hann ekki og há missti ég alla von,” segir Heimir og bætur því við að hann hafi enga hugmynd um hve lengi ham var í sjónum. „Mér fannst það allavega eins og heiði elistið. Ég sá einu sínni blá ljós í fjörunni og hugsaði með mér að folk vissi allavega af okkur.“



Heimir Gunnar Hansson sem bjargaðist ásamt Svani Karli Friðjónssyni þegar bát þeirra hvolfdi utan við innsiglinguna í Grindavík um hádegi á föstudag.
Vf-mynd: Birkir Árnarsson

Búinn á því

Frá því að Heimir sá ljósin í fjörunni leið nokkur timi þar til hann sá björgunarbátt Þorbjarnar, Hjalta Frey en skipverjar á björgunarbátnum settu lagi til að komast að Heimi þar sem hann hækki flæktur utan á björgunarbátnum úr Sigurvinum GK. „A þessum

timapunkti var ég orðinn það uppgefinn að ég hugsaði með mér að þeir gætu bara ekki bjargað mér því brimið var svo mikil. Var búinn að setta mig við að ég myndi allavega ekki týnast því ég var flæktur í linunni. Ég var bara ekki akveðnari en þetta - var bara gjörsamlega búinn á því.“

Með harðsperrur í hverjum vöðva
Þegar skipverjar Hjalta Freyr er á leiðinni út aftur eftir að hafa komið Heimi í land, sá skipverjar á Oddi V. og hafnslöngubátnum Villa Svan þar sem hann



Aðhafnir björgunarbáttanna á fundi að aðgerðum loknum.
Ljósmyndir: Jóhannes Kr. Kristjánsson

„Þetta var engin spurning, við urðum að fara“

—segir Hlynur Sæberg Helgason sem stjórnandi slönguhátnum Hjalta Frey þegar skipverjunum af Sigurvin GK var bjargað.

Hlynur hefur starfað með Þorbirni frá 14 ára aldri. „Ég byrjaði með unglingadeild Þorbjarnar sem heitir Hafbjörg og þegar ég var á 18 ári gekk ég til lífs við björgunarsveitina. Þetta er náttúrulega áhugamál og hujónastarf í leiðinni.“

Hlynur segir að allir hefðu gott af því að vera í svoна starfi. „Sumir velja sér skálastarf, íþróttir og sumir velja starf með björgunarsveitum sem ég gerði.“ segir Hlynur og þegar hann er spurdur hvort það sé mikil vinna að starta með björgunarsveit svatar hann. „Það fer náttúrulega bara eftir því hváð menn hafa mikinn áhuga að gefa þessu mikinn tíma.“

Þegar Hlynur og félagar hans

náðu báðum skipbrotsmönnum um lífandi um borð í Hjalta Frey voru þeir mjög prekaðir og segist Hlynur hafa hugsað um atvikið eftir á. „Máður varð dálitið klökkuð og fór að hugsa ef þeir hefðu ekki verið lífandi, hvemig hefði máður brugðist við þa?“ segir Hlynur en aðstæður á björgunarsveitnum voru mjög erfiðar. „Við vorum á Hjalta Frey á eftir stóra bátnum, Oddi V. Gislavini. En um leið og við sáum Heimi, þa var þetta ekki spurning - við urðum að fara.“

„Mér líður bara vel í dag og við erum allir mjög ánægdir með þetta.“ segir Hlynur og þegar hann er spurdur hvort hann sér tilbúinn í næsta útkali er svarið laggott: „Máður er alltaf tilbúinn.“

var á reki við grjótgarðinn og gátu björgunarmenn á Hjalta Frey náið honum um boð og haldið með hann til hafnar. Baði Heimir og Svanur voru mjög prekaðir og kaldir. „Líkamlega var ég gjörsamlega búinn. Ég var alveg tilfinningalaus fyrir nedan mitti. Í dag er ég algerlega luktur lammi og með harðsperrur í hverjum einasta vöðva. Það er alveg ljóst að adrenalínin hefur flætt í hvern einasta vöðva.“ segir Heimir og hann þakkar Björgunarsveitinni Þorbirni og þeim sem tilkynnti slysð björgunina. „Stríkarnir í björgunarsveitinni unnu algert björgunarafrék, það er alveg á hreinu. Ég bakka líka honum Sigga höfingja, en hann tilkynnti um slysð.“ segir Heimir og þegar hann er spurdur hvað sé næst á dagskrá hjá honum svarað hann: „Máður slakar á í nokkra daga í viðbót og síðan fer maður á sjóinn aftur.“

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



VÍSIR

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

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



Ávallt nýbakað - Ávallt ferskir
Beint úr ofninum - Bakað fyrir þig



Óskum sjómönum
og fjölskyldum þeirra
til hamingju með daginn.

Stingandi kráarstemning

Góður matur:

m.a. fiskur, pizzur, grill, léttir réttir, tex mex, kaffi o.fl.

Boltinn - breiðtjaldi

Alhliða veislubjónusta



Hafnargötu 6 - Grindavík - Sími 426 9999



Fjölbautaskóli
Suðurnesja

Sunnubraut 36 - 230 Keflavík - Sími 421 3100

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

Auk náms á vélstjórnbrautum (1. og 2. stigs) og veðarfæragerð (Netagerðarbraut) býður Fjölbautaskóli Suðurnesja fram nám á fjöldu starfsmáns-, iðn- og stúdentabrauta og starfrækir eina óflugustu Oldungadeild (kvöldskóla) utan höfuðborgarsvæðisins. FS er kjarnaskóli í netagerð og er því eini skólinn á landinu sem býður fram þetta nám.

Pá sinnir skólinn einnig viðamiklu þróunarstarfi og endurmenntun í greininni. Við viljum vekja sérstaklega athygli á því að haegt er að taka einstaka áfanga faggreina netagerðar í fjarnámi.

Innritun á haustönn 2004 fer fram í skólanum 10. og 11. júní.
EKKI er haegt að tryggja nemendum skólavist sem saekja um
eftir að umsóknarrestur rennur út.

Frekari upplýsingar fást á heimasiðu skólans, www.fss.is og á skrifstofu skólans.
Skólamelstari

Nýir bátar í Grindavík

Mikil gróska er í trillubátaútgerð hér í Grindavík. Margir nýir bátar hafa komið hingað á undanförmum mánuðum. Allir eru þeir stærri og betri en þeir bátar sem þeir leysa af hólmi. Sjómannadagsblað Grindavíkur óskar þessum bánum velfarnaðar og þakkar eigendum þeirra fyrir að bregðast vel við óskum blaðsins um upplýsingar og myndir. Myndirnar sýna meira en mörk orð og eins og sjá má eru þessir bátar mjög myndarlegir og eru eflaust það sem koma skal í þessari útgerð. Með breyttu

staðarmynstri þessara báta munu hafnaryfirvöld þurfa að útbúa betri aðstöðu fyrir þessa báta. Vonandi mun það takast þegar fram líða stundir. Þessir bátar skapa mjög mikla vinna í þærjafélaginu og eru margfeldis áhrifin augljós þeim sem sjá vilja.

Til hamingju
með daginn.
Ritstjóri

Daðey

er krókaflarksbátur og sértök að því leyti að hún er yfirbyggð og með beiningarvél af fullkomnuðu gerð um borð. Daðey kom fyrst til heimahafnar Grindavíkur þann 17. mars s.l. Hún var smíðuð hjá Mótun ehf. Njarðvík.

Brúttorúmlæstir 11.05
Brúttótonn 14.79
Lengd 11.77

Eigandi og útgerð er Marver ehf. Páll Jóhann Pálsson og Guðmunda Kristjánsdóttir. Heimilisfang er Stafholt Grindavík.



Útgerðarfélagið Einhamar ehf.

I Grindavík fíkk i nóvember 2003 alhentan nyjan Cleopatra 38 bát frá Bátasmiðjunni Trefjum í Hafnarfirði.

Nýi báturnum hefur hlitið nafnið Gisli Súrsson GK-8. Báturninn leysir af hólmi eldri Cleopótrubát i eiga útgerðarinnar. Eigendur útgerðarinnar eru fædgarnir Stefán Kristjánsson og Kristján Finnbogason. Skipstjóri á bánum er aflamaðurinn Grétar

Guðfinnsson. Að sögn Grétars reynist báturninn afþurðavel, sjóhaefni er ágæt og aðbunarbur eins og best gerist.

Aðalvél bátsins er af gerðinni Volvo Penta D12 650hp. Siglingateki af gerðinni Koden og Max Sea skipstjórmariðva koma frá Radiomáðun.

Báturninn er útbúinn til linuveida.

Spilbúnaður, renna og blöðgunarkar er frá Beiti og Line Tec frá Elcon, Esso umboð i Grindavík sér um olimál og Sjóvá Almsennar umboð i Grindavík um tryggingar.

Báturninn er 15 brúttotonn og er í krókaflarkskerfinu. Rými er fyrir 14 sérsmíðuð fiskkör frá Seoplast í lest sem taka 8-9 tonn. I bánum er innangeng, upphituð stakkageymsla. Sveftpláss er



Örninn GK 203 ehf.

Guðmundur á Höpi, GK: 204, skn: 2579, er plastbátur smíðaður af Mótun ehf. í Njarðvík árið 2003. Hann er, BRL: 11.76, ML: 11.34, og er krókaflarksbátur, vélast: Cummins, 2003/06, 316 KW, 430 HÖ. Útgerðarfélagið Örninn GK 203 ehf. gerir hann út á linu og handfieri frá Grindavík. Í áhöfn eru tveir menn, við beitingu í landi vinna 5-6 manneskjur. Útgerðarfélagið er fjögurra ára, stofnendur eru Þorlakur G. Halldórrsson og Þóralaug Guðmundsdóttir.

Örninn GK 203 ehf. óskar sjómönnum um land allt til hamingju með daginn.



Hópsnes

Eigandi: Stakkavík hf.
Smíðað hjá Mótun ehf.



Óli á Stað

Eigandi: Stakkavík hf.
Smíðað hjá Mótun ehf.



Venni

Venni GK 167, er 15 tonna bátur fyrir linuveiðar. Í prufusiglingu gekk báturninn 27 sjómilur án nokkurs álags. Eigendur Venna er fjölskylufyrirtæki Nóna ehf.





Hafnsögubáturinn Villi á útleið

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

Sjómannadagsblað Grindavíkur



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



Fiskvinnsla
Sími: 420-8000

BIFREIÐAEIGENDUR

KUHMO

gæðahjólbarðar
frá Kóreu
á góðu verði.

Komdu við eða
hringdu og
pantaðu tíma.



Felgur

Hvítar felgur
Krómfelgur
Álfelgur

Öll hjólbarða-
þjónusta.

HJÓLBARDÁVERKSTÆÐI GRINDAVÍKUR

SÍMI 426-8397

Sjómannadagsblað Grindavíkur



Grindavíkurbátar 1971-1975

Hæstið 1973 höfust miklar hafnarframkvæmdir í Grindavík. Alþjóðabankinn hafði þá veitt lán, um einn milljarð króna, til framkvænda í þrem höfnum á Suðurlandi vegna eldgossins í Heimaey. Til Grindavíkurhafnar var útlutuð um 325 milljónum króna til þess að „skapa aðstöðu“ fyrir Vestmannaeyjabáta. Hafist var handa um dýpkun innsiglingar og vesturhafnar og í framhaldi af þeim framkvændum var viðlegugarður fyrir 25 báta gerður austast í Höpinu. Gekk hann lengi vel undir nafninu Viðlagasjóðsbryggjan eða „Gosi“ en heitir nú Eyjabakki. Nokkrir bátar Vestmannaeyinga lögðu upp afla sinn í Grindavík meðan á gosina stöð. Þánum Grindvíkinga fjölgði á árunum 1971-1975. Voru það einkum bátar, sem keyptir voru úr öðrum landshlutum en um nýsmiði var einnig að ræða.

Umsvif við Grindavíkurhöfn fóru stöðugt vaxandi og voru ráðir hafnarverðir til þess að sjá um þjónustu við bútaflotann. Fyrstu hafnarverðir voru Gunnar Gislason og Guðmundur Eggertsson. Ragnar Magnússon og Vilmundur Ingimarsson síðuruðu síðan lengi sem hafnarverðir.

Hafnarstjóri Grindavíkurhafnar á árunum 1972-1973 var Ingólfur Karlsson, en áður hafði Sigurbur Þorleifsson gegnt því starfi. Um áramótin 1973-1974 tók Bjarni Þórarinsson við starfi hafnarstjóra. Á þessum árum varð hafnarstjóri oft að gegna störfum sem hafnsöguður, (löðs), og vera til taks er flutningaskip koma með farm til uppskipunar og- eða lestuðu fiskafurðir til útflutnings. Var þá Þorgeir Þórarinsson á m.b. Farseli oft fenginn til að flyja löðsinn til og frá borgi ábor en löðsbátar var keyptur til hafnarinnar. Vigtarmáður var

Daniel Haraldsson. Grindvíkingar höfu þáttöku í togarauferð að 1974. Þá hafði útgerðarfélagið Samherji h.f. verið stofnað í Grindavík en að því stöðu frystihúsin H.G. og H.P. Arnarvik og Fiskimjöl & Lýsi, Barðinn í Kópavogi og Bæjarútgerð Hafnarfjardar. Skut-togarinn Guðsteinn G.K. 140, sem smiðaður var fyrir félagið í Pólland, kom til landsins í maí 1974.



Eftir Ólaf Rúnar Þorvarðarson



Vörðunes G.K. 45

Smiðað í Danmörku 1963. Eik. 77 brl. Vél: Völund dieselvél, 300 ha. Báturinn var smiðaður fyrir Hafnarneð h/f i Þorlákshöfn og hét Friðrik Sigurðsson Á.R. 17. Seldur 1971, Sigurpáli Ádalgeirssyni, Ólafi Sigurpálassyni og Sverri Vilbergssyni, Grindavík og fækki þá nafnið Vörðunes G.K. 45. Hraðfrystihuus Grindavíkur keypti bátinn 1976. Árið 1982 var sett í hann Caterpillar dieselvél, 425 ha. Skipstjórar voru Sigurpáll Ádalgeirsson, Sverrir Vilbergsson, Gisli Þorláksson og Gunnar Sigurðsson. Báturinn var gerður út frá Grindavík til ársins 1988 en var þá seldur til Þorlákshafnar og hét þar Hafnarvík Á.R. 113. Hann var seldur til Vestmannaeyja 1989 og hét þar Sleipnir VE. 83. Báturinn var tekinn af skrá 29. september 1994.



Gunnar Ingi G.K. 250

Smiðaður í Danmörku 1934. Eik og fura. 16 brl. Vél: Tuxham, 60 ha. Kom til landsins 1935 og hét þá Hásteinn Á.R. 193. Eigandi var Samvinnufélag Stokkseyringa, Stokkseyri. Báturinn var lengdur í Vestmannaeyjum 1953 og maeldist eftir það 20 brl. að staerð. Árið 1958 var sett í hann 108 ha. MWM dieselvél. Seldur til Ísafjörðar 1967 og hét þar Þórveig I.S. 222. Eigendur á Ísafjörði voru Baldur Sigurbaldursson og Hergeir Valgarðsson. Báturinn var seldur Gunnari Ólafssyni og Kristini Í. Karlssyni, Grindavík, 1972. Þeir gerðu bátinn út frá Grindavík til ársins 1978 og hét hann þá Gunnar Ingi G.K. 250. Skipstjóri var Kristinn Í. Karlsson. Báturinn var seldur til Reykjavíkur 1978. Hann var talinn ónýtur og tekinn af skrá 1979.



Reykjaröst G.K. 17

Smiðuð í Danmörku 1965. Eik. 111 brl. Vél: Lister dieselvél, 495 ha. Báturinn hét upphaflega Sigurfari A.K. 95 og var gerður út frá Akranesi. Seldur 1971, Skipanausti h.f. Grindavík. Fókk já nafnið Reykjæröst G.K. 17. Báturinn var endurmaeldur 1971 og mældist þá 104 brl. að stærð. Skipstjórar bátsins í Grindavík voru Jón Ragnarsson, Ólafur Arnborg Þórðarson, Sigurður Sigurjónsson og Björn Eymundsson. Seldur til Stykkishólms 1976 og hét þar Sigurður Sveinsson S.H. 36. Árið 1978 var báturinn skráður á Djúpavogi og hét þar Illugi S.U. 275 en 1980 var hann seldur til Þorlákshafnar þar sem hann fókk nafnið Sturlaugur II. Á.R. 7. Báturinn var seldur til Hornafjarðar 1983 og hét þar Heinaberg S.E. 7 og síðan Hrisey S.F. 41. Hann var tekinn af skrá 20. ágúst 1991.



Byr G.K. 27

Smiðuð á Seyðisfirði 1972. Eik og fura. 11 brl. Vél: Buch dieselvél, 96 ha. Hét upphaflega Hafliði Guðmundsson G.K. 210 og var gerður út frá Garði í Gullbringusýlu. Báturinn sökk við netadrátt skammt undan Höpsnesi, 12. apríl 1972. Áhöfnin, þrjir menn, bjargaðist um boð i Hafnartind G.K. 80. Báturinn náðist upp skómmu síðar og var endurbyggður. Hann var seldur Haraldi Hjálmarssyni, Grindavík, 20. september 1972. Var síðan gerður út frá Grindavík til ársins 1974 og hét þá Byr G.K. 27. Skipstjóri var Gunnar Þórðarson. Báturinn var seldur til Keflavíkur 11. nóvember 1974 og hét þar Byr K.E. 33. Seldur til Reykjavíkur 1976 og fókk þar nafnið Hugi R.E. 141. Frá Reykjavík var báturinn seldur til Flateyjar á Breiðafirði, þar sem hann hét Hugi B.A. 49. Var gerður út frá Flatey á árunum 1978-1988. Seldur til Grundarfjarðar 1989 og hét þar Kristján S. S.H. 23. Báturinn sökk 2,5 sjómilur vestur af Driftvík, 16. október 2002. Mannbjörg varð.



Pétursey G.K. 184

Smiðuð á Akureyri 1960. Eik. 72 brl. Vél: MWM dieselvél, 400 ha. Báturinn hét Steinunn S.H. 207 og var smiðuð fyrir Hallðór Jónsson, Ólafsvík. Var seldur til Hornafjarðar 1968 og hét þar Steinunn S.F. 10 og síðan Steinunn S.F. 101. Báturinn var gerður út frá Grindavík á árunum 1972-1977 og var þá í eigu Skúla Magnússonar, Sigurðar Rúnars Steinþímssonar og Eiríks Ásgeirs Þorleifssonar. Hét hann þá Pétursey G.K. 184. Hann var endurmaeldur 1973 og mældist þá 65 brl. að stærð. Skipstjóri var Skúli Magnússon. Báturinn var seldur til Húsavíkur 1977 og hét eftir það Þengill P.H. 114. Hann sökk út af Öxarfirði 15. janúar 1979. Áhöfninni, 4 mönnum, var bjargað um boð i varðskipið Óðin.



Þórveig G.K. 222

Smiðuð á Ísafirði 1943. Eik. 52 brl. Vél: Lister dieselvél, 120 ha. Báturinn hét upphaflega Ásbjörn M.B. 90 og var gerður út frá Akranesi. Haraldur Böðvarsson & Co. h.f. keypti báttinn 1953 og gerði hann út til 1963. Hét hann þá Ásbjörn A.K. 90. Árið 1960 var sett í hann MWM dieselvél, 300 ha. Hann var seldur til Reykjavíkur 1963 og hét þar Dreki R.E. 134. Sjóstjarnan í Keflavík mun hafa gert báttinn út um tíma. Árið 1972 var báturinn seldur Þórveigu h.f. Grindavík. Var hann gerður út frá Grindavík til 1974 og hét þá Þórveig G.K. 222. Skipstjóri var Baldur Sigurbaldursson. Caterpillar dieselvél, 350 ha. var sett í báttinn 1974. Hann var skráður á Blönduösi í júlí 1974 og hét þar Þórveig H.U. 222. Skráður eigandi bátsins í mars 1975 var Skipasmíðastöð Njarðvíkur. Báturinn var skráður í Þorlákshöfn í júní 1975 og hét þá Trausti Á.R. 71. Hann var talinn ónýtur og tekinn af skrá 11. desember 1979.



Sigurberg G.K. 85

Smiðað í Dummörku 1954. Eik. 51 brl. Vél: Alpha dieselvél, 265 ha. Báturinn var gerður út frá Vestmannaeyjum á árunum 1955-1969 og hét Freyja VE. 260. Hann var seldur til Reykjavíkur 1970 og hét þar Sigurberg R.E. 97. Sama ár var sett í hann Caterpillar dieselvél, 335 ha. Seldur til Grindavíkur 1971. Eigendur voru Guðmundur Óli Sigurgeirsson, Ólafur Ágústsson og Kári Hartmannsson. Þeir gerðu báttinn út til 1976 og hét hann þá Sigurberg G.K. 85. Skipstjóri var Guðmundur Óli Sigurgeirsson. Frá Grindavík var báturinn seldur til Þingeyrar í desember 1976. Fékk hann þar nafnið Sæhrimur I.S. 100. Á árunum 1978-1988 var hann gerður út frá Hvammstanga, Ólafsfirði, Tálknafirði, Þingeyri og Hafnarfirði. Þar sem hann hét síðast Sandafell H.F. 82. Báturinn var tekinn af skrá 27. maí 1988.



Sæfinnur G.K. 102

Smiðaður á Sauðárkrúki 1962 sem nótabátur. Eik og furu. 11 brl. Dekkaður 1963 og skráður sem fiskibátur. Vél: Bolinder dieselvél, 65 ha. Báturinn hét Sæfinnur S.K. 76 og var gerður út frá Sauðárkrúki til 1967. Seldur til Reykjavíkur 1968 og hét Sæfinnur R.E. 50. Báturinn var skráður í Ólafsvík 1970 og hét þar Sæfinnur S.H. 37. Var síðan gerður út af eigendum í Grindavík, þeim Sigurðr Þórbarsyni og Hafsteini Sigurðssyni, á árunum 1972-1975. Hét hann þá Sæfinnur G.K. 102. Skipstjóri var Hafsteinn Sigurðsson. Báturinn var seldur til Neskaupstaðar 1975. Hann var daendur ómytur og tekinn af skrá 3. desember 1980.



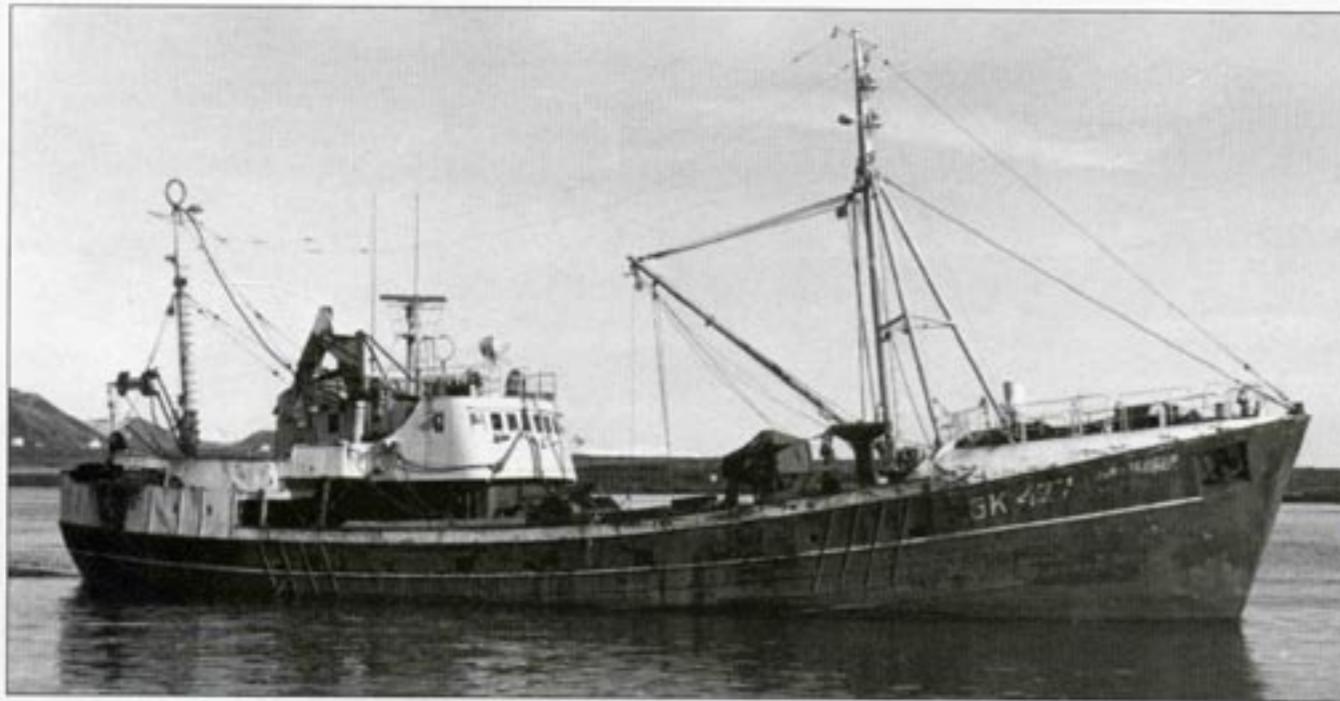
Gylfi Örn G.K. 303

Smiðaður í Hafnarfirði 1958. Eik. 60 brl. Vél: MWM dieselvél, 390 ha. Var smiðaður fyrir Hraðfrysithús Grundarfjarðar h.f. og hét Blöðfari S.H. 103. Seldur 1968 Hjálmarí Gunnarssyni, Grundarfirði og hét þá Siglunes S.H. 22. Árið 1970 var báturinn skráður í Ytri-Njarðvík og hét Keilir G.K. 24. Seldur til Grindavíkur 1972. Eigendur og skipstjórar bátsins í Grindavík voru Ólafur Sverrisson og Guðmundur Sverrir Ólafsson. Þeir gerðu báttinn út til ársins 1978 og hét hann þá Gylfi Örn G.K. 303. Báturinn var seldur Vogum h.f. á Vatnsleysuströnd í júlí 1978 og hét hann eftir það Keilir G.K. 24 og síður Keilir G.K. 241. Hann var afskráður 3. desember 1982.



Sigurþór G.K. 43

Smiðaður á Akureyri 1939. Eik og beyki. 35 brl. Vél: Alpha dieselvél, 100 ha. Báturinn hét upphaflega Gylfi E.A. 628 og var gerður út frá Rauðuvík í Eyjafirði. Árið 1957 var sett í hann G.M. dieselvél, 250 ha. Báturinn var gerður út frá Reykjavík á árunum 1966-1971 og hét hann þá Fröði R.E. 44. Hann var seldur til Grenivíkur 1972 og hét þar Eyfirðingur P.H. 39. Var skráður á Seltjarnarnesi 1974 og hét þá Fröði R.E. 111. Báturinn var seldur Steinþóri Þorleifssyni, Grindavík, 1975 og hét hann eftir það Sigurþór G.K. 43. Var hann síðan gerður út frá Grindavík. Skipstjóri var Steinþór Þorleifsson. Báturinn var talinn ómytur og tekinn af skrá 27. október 1983.



Járngerður G.K. 477

Smiðuð í Þýskalandi 1959. Stál. 249 brl. Vél: MWM dieselvél, 800 ha. Hét upphaflega Björgulfur E.A. 312 og var einn hinna svonefndu „tappatogara“, sem smiðaðir voru fyrir Íslendinga í Austur-Þýskalandi. Eigandi var Útgerðarfélag Dalvikinga h.f. Seldur Höpsnesi h.f. Grindavík, 1973. Fókk þá nafnið Járngerður G.K. 477. Skipstjórar voru Edvard Júliusson og Birgir Guðjónsson. Báturinn sökk að loðnuveiðum út af Jókulsá á Breiðamerkurá 16. febrúar 1975. Áhöfnin, 13 menn, komst í gummibjörgunarþáta og var síðan bjargað um borð í Þorstein R.E. 303.



Skúmur G.K. 22

Smiðuð í Noregi 1960. Stál. 149 brl. Vél: Wichmann dieselvél, 400 ha. Báturinn hét upphaflega Katrin S.U. 54 og var gerður út frá Reyðarfírði. Seldur Haraldi Böðvarssyni & Co. Akranesi 1961 og hét Skírnir A.K. 12. Var gerður út frá Akranesi til 1972 en var þá seldur Brynjólfii h.f. Keflavík og fókk nafnið Skúmur K.E. 111. Báturinn var skráður í Hafnarfírði 1973. Seldur Eybergi h.f. Grindavík 1974 og hét þá Skúmur G.K. 22. Báturinn var gerður út frá Sandgerði á árunum 1975-1980, en var þá seldur Flóka h.f. Grindavík. Hann var lengdur 1981 og mældist þá 146 brl. Fiskanes h.f. í Grindavík keypti bátinn 1986. Skipstjórar bátsins í Grindavík voru Þórdur Pálason, Ómar Einarsson og Smári Karlsson. Báturinn var seldur til Svíþjóðar 1987.



Hannes Hafstein N.S. 345

Smiðaður í Noregi 1963. Stál. 226 brl. Vél: Lister dieselvél, 660 ha. Var gerður út frá Dalvík á árunum 1963-1970 og hét þá Hannes Hafstein E.A. 345. Lengdur 1966 og mældist eftir það 207 brl. Seldur til Seyðisfjarðar 1970 og hét þar Hannes Hafstein N.S. 345. Þóðarfell h.f. í Grindavík keypti bátinn 1973 og gerði hann út til 1975. Skipstjóri var Magnús Ásgeirsson. Seldur Jóni Leóssyni og Baldri Sigurbaldurssyni, Grindavík í september 1975. Hét báturinn þá Birgir G.K. 355. Hann var síðan seldur Skildi h.f. Patreksfirði 1976 og hét þar Birgir B.A. 3. Báturinn var afskráður 1. desember 1981 og seldur í brotajárn til Englands 1984.



Anna G.K. 79

Smiðuð í Hollandi 1960. Stál. 150 brl. Vél: Kromhout dieselvél, 500 ha. Var gerð út frá Síglufirði á árunum 1961-1970 og hét Anna S.I. 117. Seld til Fáskrúðsfjarðar 1970 og hét þar Anna S.U. 3. Báturinn var seldur Sverri h.f. í Grindavík 1974. Ári síðar var sett í hann Samofa dieselvél, 660 ha. Hét hann þá Anna G.K. 79. Skipstjórar voru Hjálmar Júliusson og Einar Kjartansson. Báturinn var gerður út frá Grindavík til 1978 en var þá seldur til Stykkishólms og hét þar Anna S.H. 35. Frá Stykkishólmi var báturinn seldur til Akraness 1979 þar sem hann hét Anna A.K. 56. Hann var síðan aftur gerður út frá Stykkishólmi á árunum 1984-1990 og hét Anna S.H. 122. Var endurmældur 1985 og mældist þá 132 brl. Báturinn var seldur til Vestmannaeyja 1990 og hét þar Freyr V.E. 700 og síðar Sigurvik V.E. 700. Árið 1998 var báturinn skráður í Reykjavík og hét Stokksnes R.E. 123. Hann var seldur úr landi í október 2003.



Grímseyingur G.K. 605

Smiðaður í Þýskalandi 1965. Stál. 264 brl. Vél: Lister dieselvél, 660 ha. Hét upphaflega Bjartur N.K. 121 og var i eigu Síldarvinnsunnar h.f. á Neskaupstað. Seldur Fiskanesi h.f. Grindavík 1972 og fékk þá nafnið Grímseyingur G.K. 605. Skipstjórar voru Þorsteinn Erlingsson, Halldór Lárusson og Willard Fiske Ólason. Báturinn var seldur Reyni Jóhanssyni og Benóný Þórhallssyni, Grindavík árið 1976 og hét hann þá Vikurberg G.K. 1. Árið 1980 var báturinn skráður í eigu Ríkissjóðs Íslands sem rannsóknarskip og hét Bjartur G.K. 57. Visir h.f. í Grindavík keypti bátinn 1982 og fékk hann þá nafnið Sighvatur G.K. 57. Báturinn var yfirbyggður 1982 og ári síðar var sett í hann Caterpillar dieselvél, 862 ha. Var lengdur 1997. Báturinn er gerður út frá Grindavík og er í eigu Visis h.f.



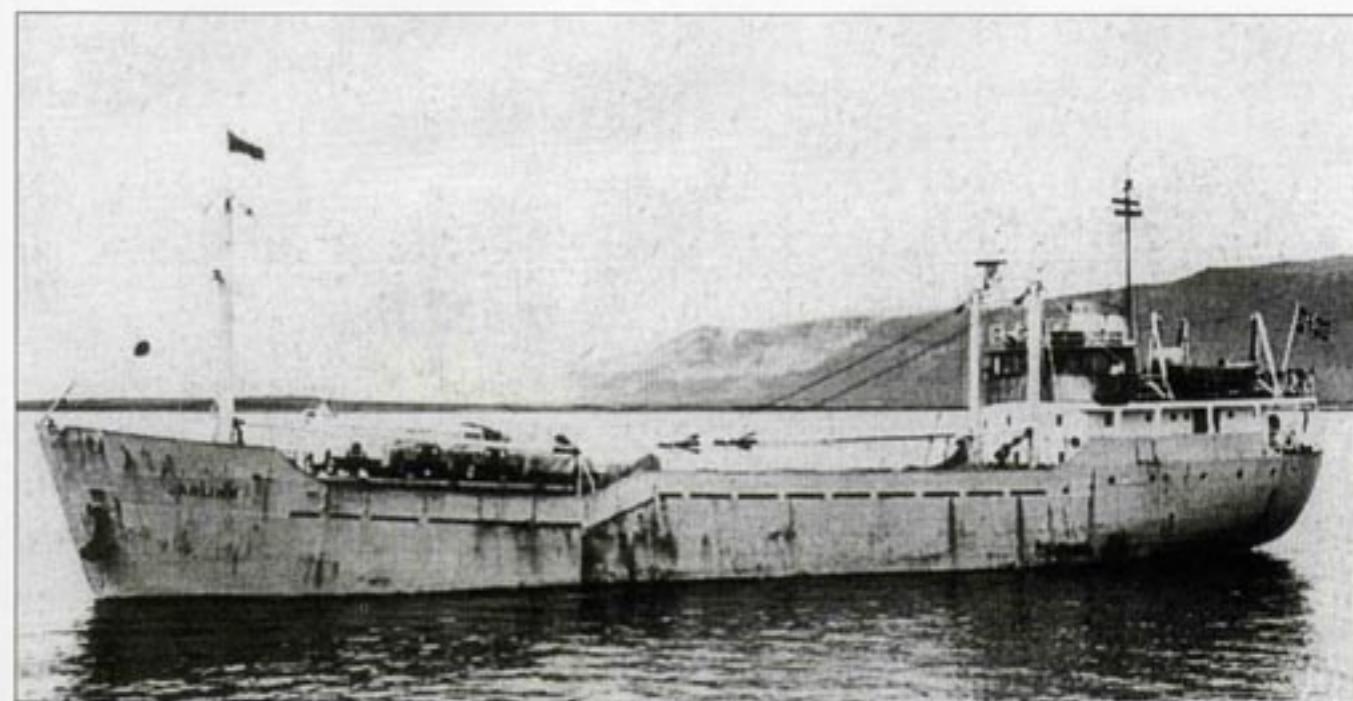
Jóhannes Gunnar G.K. 268

Smiðaður í Noregi 1960. Stál. 139 brl. Vél: Wichmann dieselvél, 300 ha. Báturinn var gerður út frá Hafnarfirði á árunum 1960-1971 og hét þar Eldborg G.K. 13 og síðar Reykjanes G.K. 50. Árið 1970 var sett í hann 375 ha. Wichmann dieselvél. Báturinn var seldur Sveini Þ. Sigurjónssyni, Grindavík, 1971 og fékk hann þá nafnið Jóhannes Gunnar G.K. 268. Hann var endurmældur 1972 og mældist þá 124 brl. Fiskanesi h.f. keypti bátinn 1977. Hann var gerður út frá Grindavík til ársins 1980. Skipstjórar voru Sveinn Þ. Sigurjónsson, Sveinn Pétursson og Órn Traustason. Báturinn var seldur til Sandgerðis í maí 1980 og hét eftir það Sandgerðingur G.K. 268. Hann var tekinn af skrá 23. júlí 1990.



Albert G.K. 31

Smiðaður í Noregi 1967. Stál. 306 brl. Vél: Lister dieselvél, 800 ha. Eigandi var Síldarvinnslan h.f. Neskaupstað og hét báturinn Birtingur N.K. 119. Seldur Þróttí h.f. Grindavík í desember 1972. Var gerður út frá Grindavík til 1996 og hét Albert G.K. 31. Skipstjórar voru Þórarinn Ólafsson og Sævar Þórarinsson. Báturinn var lengdur og yfirbyggður 1976 og mældist eftir það 335 brl. Árið 1977 var sett í hann Alpha dieselvél, 1450 ha. Hann var lengdur óðru sinni 1987 og 1989 var sett í hann MAN B&W dieselvél, 1470 ha. Seldur Samherja h.f. Akureyri í júní 1996. Báturinn heitir nú Oddleyrin E.A. 210 og er gerður út af Samherja h.f.



Jarlinn

Flutningaskip. Smiðð í Svíþjöld 1954. Stál. 499 brl. Vél: MG 8 dieselvél, 510 ha. Var í eigu Jarlsins h.f. í Reykjavík frá 15. júní 1964 til 17. ágúst 1967 en var þá selt Jarlinum h.f. Grindavík. Eigandi félagsins var fjölskylda Óskars Halldórssonar. Félagið rak um tima lifrarbraeðslu, útgerð og fiskverkun í Grindavík og byggði þar fiskverkunarhús er gekk undir nafninu „Silfurhöllin“. Skipið fékk síðar nafnið Suðri. Það var selt til Kýpur 1974.



Hafberg G.K. 377

Smiðað í Noregi 1962. Stál. 156 brl. Vél: Lister dieselvél, 400 ha. Báturinn hét upphaflega Guðrún Jónsdóttir Í.S. 267 og var í eigu Gunnvarar h.f. á Ísafirði. Var seldur 1971, Magnúsi Sverrissyni, Grindavík. Skipstjóri var Guðmundur Óli Sigurgeirsson.. Árið 1972 keyptu Einar Simonarson og synir hans, þeir Helgi, Guðmundur og Sigurpáll, bátinn. Hann var umskráður í janúar 1973 og fækki þá nafnið Hafberg G.K. 377. Skipt var um vél í bátnum 1976 og sett í hann Lister dieselvél, 495 ha. Hann var lengdur 1982 og yfirbyggður 1987 og mældist eftir það 189 brl. að stærð. Árið 1991 var sett í bátnum 900 ha. Grenaa dieselvél. Hælsvik h.f. sem var útgerðarfyrirtæki þeirra feda, gerði bátinn út til 1999. Skipstjórar voru Einar Simonarson og Helgi Einarsson. Fyrirtakið var sameinað Þorði h.f. árið 1999. Skipstjóri Hafbergs nú, er Guðjón Einarsson og eigandi Þorbjörn-Fiskanes h.f.



Porsteinn Gislason G.K. 2

Smiðaður í Þýskalandi 1959. Eik. 76 brl. Vél. MWM dieselvél, 400 ha. Báturinn var gerður út frá Keflavík á árunum 1960-1974 og hét Árni Geir K.E. 31 og síðar Porsteinn Gislason K.E. 31. Árið 1970 var sett í bátnum 400 ha. MWM dieselvél. Seldur til Grindavíkur 1975. Eigendur voru Jóhannes Jónsson, Halldór Þorláksson og Bjarni Helgason. Báturinn hét Þorsteinn Gislason G.K. 2. Árið 1977 voru skráðir eigendur bútsins þeir Halldór Þorláksson, Guðjón Þorláksson og Magnús Þorláksson, en 1982 var skráður eigandi Selháls s.f. Sett var 632 ha. Caterpillar dieselvél í bátnum 1988. Skipstjórar bútsins í Grindavík hafa verið þeir Jóhannes Jónsson, Halldór Þorláksson, Guðjón Þorláksson og Gisli Þorláksson. Báturinn er gerður út frá Grindavík. Eigandi er Selháls ehf.



Grindvíkingur G.K. 606

Smiðaður í Noregi 1966. Stál. 356 brl. Vél: Wichmann dieselvél, 900 ha. Báturinn var smiðaður fyrir Guðmund Jónsson, Rafnkelssöðum í Garði og hét Kristján Valgeir G.K. 575. Seldur til Vopnafjarðar 1967 og hét þar Kristján Valgeir N.S. 150. Fiskanes h.f. í Grindavík keypti bátinn 1971. Fókk hann þá nafnið Grindvíkingur G.K. 606. Hann var lengdur og yfirbyggður í Noregi 1975. Skipstjórar voru Björgvin Gunnarsson, Eggert Þorfinnsson, Helgi Ólafsson og Willard Fiske Ólason. Báturinn var seldur til Reykjavíkur 1978. Hét hann þar Gigja R.E. 340. Hann var lengdur óðru sinni 1979 og mældist eftir það 366 brl. að stærð. Þá var sett í hann 900 ha. Callesen dieselvél. Báturinn var seldur til Vestmannaeyja 1986, þar sem hann hét Gigja V.E. 340. Var gerður út frá Vestmannaeyjum til ársins 2001, en var þá seldur til Ísafjarðar og heitir nú Stakknes Í.S. 848. Eigandi er Torfnes ehf. Ísafirði.



Harpa G.K. 111

Smiðuð á Akranesi 1972. Stál. 103 brl. Vél: Caterpillar dieselvél, 573 ha. Eigandi var Gullvik h.f. Grindavík og skipstjórar voru Hafsteinn Sæmundsson og Helgi Ólafsson. Báturinn var seldur til Grundarfjarðar 1975 og hét þar Grundfirðingur S.H. 12. Hann var gerður út frá Grundarfirði til 1998, en var þá seldur til Ólafsvíkur og heitir nú Gunnar Bjarnason S.H. 122. Eigandi er Útgerðarfélagið Haukur h.f., Ólafsvík.



Guðsteinn G.K. 140

Smiðaður í Póllandi 1974. Stál. 742 brl. Vél: Sulzer dieselvél, 3000 ha. Eigandi var Samherji h.f., útgerðarfélag sem stofnað var í Grindavík 1974. Að því stóðu frystihásin í Grindavík H.G. og H.P., Arnarvík h.f., Fiskimjöll & Lýsi h.f., Barðinn h.f. í Kópavogi auk Bæjarútgerðar Hafnarfjarðar. Togarinn var seldur Samherja h.f. Akureyri 1983 og fikk þá nafnið Akureyrin E.A. 10. Bar síðar umdæmisstafina E.A. 110 og E.A. 510. Skipið var selt til Englands í október 2002.



Hrafn G.K. 12

Smiðaður í Noregi 1966. Stál. 331 brl. Vél: Caterpillar dieselvél, 800 ha. Hét upphaflega Héðinn P.H. 57 og var gerður út frá Húsavík. Var lengdur 1971. Seldur Þorþirni h.f. og Sveini Ísakssyni, Grindavík í maí 1975 og fikk þá nafnið Hrafn G.K. 12. Báturinn var yfirbyggður 1977 og 1980 var sett í hann Caterpillar dieselvél, 1125 ha. Eftir breytingarnar mældist hann 334 brl. Skipstjórar voru Sveinn Ísaksson, Guðmundur Gunnarsson og Þorsteinn Simonarson. Árið 1988 fikk báturinn nafnið Háberg G.K. 299 og var þá í eigu Siglubergs h.f. Var síðan gerður út af Fiskimjöll & Lýsi h.f. en seldur Þorþirni-Fiskanesi h.f., 2001. Sett var í hann Caterpillar dieselvél, 990 ha., 2001. Báturinn heitir nú Geirfugl G.K. 66 og er í eigu Þorbjörns-Fiskaness h.f.



Þórir G.K. 251

Smiðaður í Garðabæ 1972. Stál. 105 brl. Vél: Caterpillar dieselvél, 565 ha. Eigandi var Þórir h.f. Seltjarnarnesi, en báturinn var skráður í Grindavík. Hann var lengdur 1973 og mældist eftir það 125 brl. Skipstjórar voru Guðmundur Karlsson, Viðar Benediktsson, Hreinn Sveinsson, Guðmundur Sverrir Ólafsson og Sigurpáll Einarsson. Báturinn var seldur til Hornafjarðar 1978 og hét þar Þórir S.F. 77 og síður Þórir II. S.F. 777. Árið 1983 var sett í hann Caterpillar dieselvél, 750 ha. Hann var yfirbyggður 1986. Báturinn var gerður út frá Hornafjörði til 1996 en var þá seldur til Skagastrandar og heitir nú Ólafur Magnússon H.U. 54. Eigandi er Jökull ehf. Skagaströnd.



Íslendingur II. G.K. 57

Smiðaður á Fáskrúðsfirði 1955. Eik. 39 brl. Vél: Caterpillar dieselvél, 170 ha. Hét upphaflega Ingólfur S.F. 53 og var gerður út frá Hornafjörði. Seldur til Eyrarbakka 1958 og hét þar Faxi Á.R. 25. Báturinn var gerður út frá Reykjavík á árunum 1963-1973 og hét þá Íslendingur II. R.E. 336. Árið 1971 var sett í hann 240 ha. Cummins dieselvél. Seldur til Grindavíkur 1973 og hét þar Íslendingur II. G.K. 57. Var endurmældur sama ár og mældist 36 brl. Eigendur og skipstjórar bátsins í Grindavík voru Guðmundur Eggertsson og Hjálmar Haraldsson. Báturinn var seldur til Skagastrandar 1974 og fikk þá nafnið Jón Júli H.U. 24. Hann var síðan seldur til Tálknafjarðar árið 1975. Árið 1977 var sett í hann Cummins dieselvél, 238 ha. Báturinn heitir nú Jón Júli B.A. 157 og eigandi er Þóðberg ehf. Tálknafjörði.



Harpa G.K. 111

Smiðuð á Akranesi 1955. Eik. 67 brl. Vél: June Munktell, 270 ha. Báturinn hét upphaflega Höfrungur A.K. 91 og var í eigu Haraldar Böðvarssonar & Co. Akranesi. Árið 1962 var sett í hann 300 ha. June Munktell vél og 1971 Caterpillar dieselvél, 400 ha. Seldur Gullvik h.f., Grindavík, 1975 og hét eftir það Harpa G.K. 111. Skipstjórar voru Hafsteinn Sæmundsson, Guðmundur J. Guðmundsson og Guðgeir Helgason. Báturinn var gerður út frá Grindavík til 1986, en var þá afskráður.



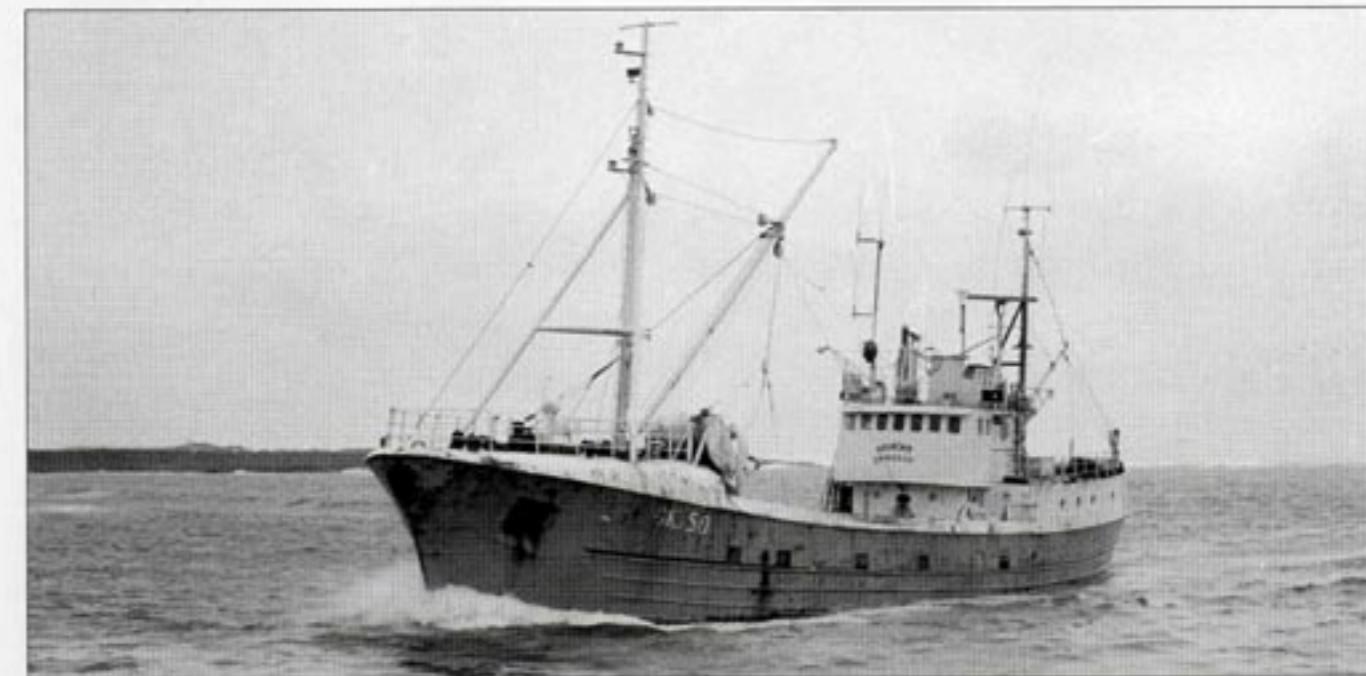
Sandfell G.K. 82

Smiðuð í Noregi 1963. Stál. 198 brl. Vél: Lister dieselvél, 660 ha. Báturinn hét upphaflega Arnfíðingur R.E. 212 og var í eigu Arnarvíkur h.f. í Grindavík (sbr. Sjómannadagsblað Grindavíkur 2003). Var lengdur 1966. Seldur Sandafelli s.f., Grindavík, 1971 og hét þá Sandafell G.K. 82. Skipstjórar voru Ólafur Finnþogason og Kristmundur Finnþogason. Báturinn var yfirbyggður 1977 og sett var í hann Wärtsilä dieselvél, 1100 ha. Mældist hann eftir breytinguna 185 brl, að stærð. Seldur til Breiðdalsvíkur 1985 og hét þar Sandafell S.U. 210. Á árunum 1988-1996 var hann gerður út frá Eyrarbakka, Ölafsfirði og Þorlákshöfn og hét þá Freyr og bar umdæmisstafina Á.R. 170, Ó.F. 36 og Á.R. 102. Visir h.f. í Grindavík keypti bátinn 1996 og hét hann þá Freyr G.K. 157. Báturinn heitir nú Freyr þ.H. 1 og er skráður á Húsavík. Eigandi er Visir h.f., Grindavík.



Höfrungur II. G.K. 27

Smiðuð í Noregi 1957. Stál. 208 brl. Vél: Völund dieselvél, 330 ha. Eigandi frá 1960 var Haraldur Böðvarsson & Co. h.f. Akranesi og hét báturinn Höfrungur II. A.K. 150. Árið 1973 var sett í hann Brons dieselvél, 750 ha. Höpsnes h.f. í Grindavík keypti bátinn 1975 og hét hann þá Höfrungur II. G.K. 27. Hann var endurmældar 1976 og mældist þá 179 brl. Seldur 1976 þorsteini Óskarssyni og Guðmundi Sævari Láruðssyni en 1980 var skráður eigandi bátsins, Stöng s.f., Grindavík. Árið 1984 var báturinn aftur skráður í eigu Höpsness h.f. Báturinn var yfirbyggður 1985 og 1986 var sett í hann Caterpillar dieselvél, 912 ha. Skipstjórar voru Edvard Júliusson, Valdimar Halldórsson, þorsteini Óskarsson og Þórður Pálsson. Höfrungur II. G.K. 27 var gerður út frá Grindavík til 1994 en seldur Saltveri ehf. Njarðvík 1995 og hét þá Erling K.E. 140. Báturinn var seldur til Stöðvarfjarðar í janúar 2004 og heitir nú Kambaröst S.U. 200. Eigandi er Vesturholt ehf. Stöðvarfirði.



Hrungnir G.K. 50

Smiðuð í Noregi 1963. Stál. 205 brl. Vél: Lister dieselvél, 660 ha. Hét upphaflega Bjarmi II. E.A. 110 og var gerður út frá Dalvík. Var lengdur í Noregi 1966 og mældist þá 262 brl. Báturinn strandaði á Loftstöðafjörðu, austan Stokkseyrar, 6. mars 1967. Mannbjörg varð og náiðist báturinn út af strandstöðnum rúmum þrem vikum síðar og var tekinn í slipp til viðgerðar. Hann var seldur Ishusi Hafnarfjarðar h.f. 1972 og hét þá Reykjanes G.K. 50. Dráttarbrautin h.f. á Neskaupstað keypti bátinn 1973 eftir að hann hafði strandað við Hválbak og gerði hann upp. Hann var seldur 1974, Ólafi R. Sigurðssyni, Magni Ásgeirssyni og Karli Helgasyni, Grindavík. Bjarg h.f. útgerðarfélag sem stofnað var af Ólafi R. Sigurðssyni, Jóni Leóssyni o.fl. keypti bátinn 1978 og hét hann eftir það Hrungnir G.K. 50. Árið 1981 keyptu Páll H. Pálsson og Ásgeir Lüðviksson hlut Jóns Leóssonar í bátnum og var hann þá gerður út af Visi h.f. Báturinn var yfirbyggður 1984, en þá hafði verið sett í hann Wärtsilä dieselvél, 1000 ha. Visismenn keyptu bátinn 1985. Skipstjórar hafa verið þeir Ólafur R. Sigurðsson, Pétur H. Pálsson, Ásgeir Magnússon, Páll Jóhann Pálsson, Smári Karlsson og nú Þórður Pálsson. Báturinn er gerður út frá Grindavík. Eigandi er Visir h.f.



Hafursey G.K. 84

Smiðuð í Danmörku 1946. Eik. 37 brl. Vél: Hundested, 100 ha. Var gerð út frá Siglufjörði á árunum 1954-1958 og hét Björg S.I. 96. Báturinn var seldur til Keflavíkur 1959 og hét þar Þorsteinn K.E. 79. Sett var 215 ha. MWM dieselvél í báttinum 1959. Hann var gerður út frá Neskaupstað á árunum 1962-1968 og hét Þorsteinn N.K. 79. Í nóvember 1968 var skráður eigandi bótsins, Landsbanki Íslands, Ísafjörði. Báturinn var seldur til Grindavíkur 1969, þeim Sigurpáli Ádalgeirssyni, Ólafí Sigurpállsyni og Sverri Vilbergssyni og hét þá Vörðunes G.K. 45 (sbr. Sjómannadagsblað Grindavíkur, 2003). Á árunum 1971-1975 var báturinn í eigu Skúla Magnússonar og Sigurðar Rúnars Steingrímssonar, Grindavík. Hét hann þá Hafursey G.K. 84 og skipstjóri var Sigurður Rúnar Steingrímsson. Í desember 1975 voru skráðir eigendur bótsins þeir Jón Eyjólfur Sæmundsson, Jón Ásgeirsson og Magnús Þorláksson, Grindavík. Hafursey sökk undan Hafnabergi 3. október 1976. Tveir menn voru já á bátnum og bjönguðust þeir um bord i oliuskipið Kyndil.



Sæfinnur G.K. 122

Smiðaður á Skagaströnd 1972. Eik og flura. 21 brl. Vél: Kelvin dieselvél, 185 ha. Báturinn hét upphaflega Már M.B. 3 og var skráður í Borgarnesi en 1973 var hann seldur til Ölafsvíkur og hét þar Jói S.H. 13 og síðar Jói S.H. 135. Seldur Sigurði Þórðarsyni og Hafsteini Sigurðssyni, Grindavík, 1975 og hét eftir það Sæfinnur G.K. 122. Skipstjórar voru Hafsteinn Sigurðsson og Guðmundur Finnsson. Báturinn var seldur til Bolungarvíkur 1977. Hann var talinn ónyttur og tekinn af skrá eftir bruna 1978.



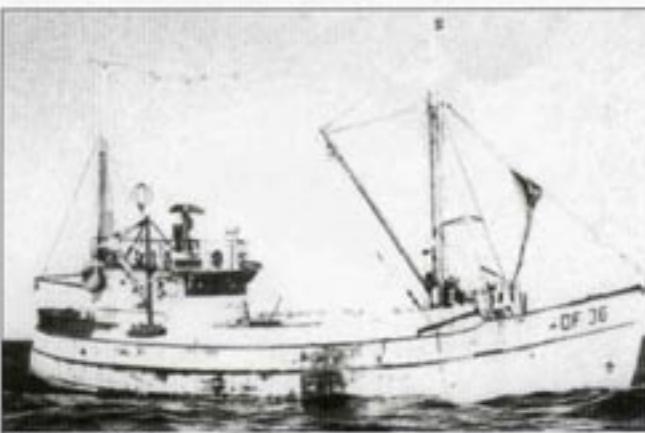
Hrafn Sveinbjarnarson III GK 11



Sigfus Bergmann GK 38



Már GK 55



Ásmundur GK 30

Í Sjómannadagsblaði Grindavíkur 2003, láðist að geta tveggja skipstjóra á Hrafn Sveinbjarnarsyni III. G.K. 11, þeirra Þorsteins Óskarssonar sem var með báttinum 1974-1976 og Ásgeirs Magnússonar sem var með hann 1976-1979. Einmig var Birgir Sigurðsson með Sigfus Bergmann G.K. 38 árið 1980 og Gisli Þorláksson var með Má G.K. 55 á humarveidum 1985. Vélbáturinn Ásmundur G.K. 30, áður Þorleifur Rögnvaldsson Ó.F. 36, var skráður í Grindavík 1967-1969. Hann var smiðaður í Danmörku 1957. Eik. 64 brl. Vél: Alpha dieselvél, 310 ha. Eigandi í Grindavík var Kristján R. Sigurðsson og skipstjóri Finnur Sigurðsson. Báturinn var seldur til Bolungarvíkur haustið 1969 og hét þar Flosi I.S. 15. Hann var gerður út frá Keflavík, Ísafjörði, Húsavík og Neskaupstað á árunum 1971-1995. Báturinn heitir nú Röstin G.K. 120 og eigandi er Karl Njálsson ehf., Garði.



Dýplun vesturbaynar 1974.



Humarbátar koma til hafnar í Grindavík 11. júlí 1975. Á bryggjunní er Vilmundur Ingimarsson, hafnarvörður.



Dorgair Þórarinsson um borð í báti sínum, Farsæli, nýkominn úr röðri.



4. maí 1974. Hjalti Þórðarhessón, Jón Sigurðsson, Geir Guðmundsson og Niels Poulsen, fylgjast með komu togarans Guðsteins G.K. 140 til landsins. Togarinn sigldi inn á Járngerðarstöðavík, þar sem þeyttar voru eimpipur, á leið skipsins til Hafnarfjarðar.



Gunnar
Gislason,
hafnarvörður



Guðmundur
Eggertsson,
hafnarvörður



Ingólfur
Karlsson,
hafnarstjóri



Ragnar
Magnússon,
hafnarvörður



Vilmundur
Ingimarsson,
hafnarstjóri



Bjarni
Þórarinsson,
hafnarstjóri

Heimildir:

- Hljóðritanir á viðstöllum við grindviska sjómenn - Ól. Rúnar 1970-1990.
- Íslensk sjómannalaðanök.
- Íslensk skip - Jón Björnsson 1990.
- Siglingastofnun Íslands.
- Sjómannalaðanak Skerplu.
- Viðtöl við sjómenn og útvegsmenn.
- Ólafur Sigurpásson, Grindavík.
- brautgöðr á raunastund 1985.

Flestir ljósmyndanna, sem fylgja með þessari samantekt um Grindavíkurbáta 1971-1975, eru tekna af Ólafi R. Þorvarðssyni. Eftirprentanir á ljósmyndum og textum eru óheimilar án leyfis.

Norskur loðnubátur að koma til löndunar.



Vertíðin 2004 var að mörgu leyti mjög svipuð vertíðinni 2003 leidinlegt tóðarfari á köflum og aflabréði misjöfn.

Heildaraffli frá áramótum til marsloka var 40200 tonn á móti 74000 tonnum á sama tíma í fyrra og munar þær mest um afar lítlega loðnuvertíð en aðeins komu um 23000 tonn af uppsjávarfiski á land fyrstu 3 mánuði ársins á móti 60000 tonnum á sama tíma í fyrra.

Botniskaflinn er heldur meiri en í fyrra og góðu fréttirnar eru að þorskaflinn fyrstu 3 mánuði ársins er 8800 tonn sem er um 2200 tonnum meiri en í fyrra.

Sem fyrr voru það stóru línbátarnir sem báru af og er heigt að segja að mokaffi hafi verið hjá þeim alla vertíðina þrátt fyrir talsvert hefta söku hjá sumum þeirra. Véður setti strik í reikninginn hjá minni línbátum en aflabréði voru oft góð þegar gaf á sjó. Hjá netabátum voru aflabréði mjög líteg þar til til að að þáskum þá glæddist aði talsvert og hefur verið reytingur síðan en veiðistopp frá 12-21. apríl setti þó strik í reikninginn.

Frysiskipin hafa verið að fá góðan aðla en hjá öðrum togskipum hefur verið góð ýsuveiði, en lágt verð á henni hefur ekki gert þær veiðar spennandi. Að þessu sinni ætla ég ekki að rekja vertíðina nákvæmlega frá einu veiðarfari til annars heldur er ætlunin að láta myndir af athafnali við höfnina tala sínu máli og því vil ég ljúka þessari stuttu umsjóllun með því að óska sjómönnum og fjölskyldum þeirra allra heilla á sjómannadaginn.

Sverrir Vilbergsson

Bátarnir streyma í land.



Sjómannadagsblað Grindavíkur



Það er oft mikið um að vera.



Færeyskur loðnubátur og mjölskip í Vesturhöfninni.



Grindvikingur



Línuskipið Águst fer í róður.



Mjölskipið aðstoðað af Villa.



Hrungnir og lýsisskip.



Loðnuskipið Júpiter og mjölskip.



Grindavíkurblús

Þegar hann kom heim í fyrra eftir áratuga fjarveru hafði hann fest kaup á húsi á Eyrarbakka. Pau hjónin keyptu það án þess að vita neitt um húsið eða umhverfi þess. Þeim fannst eitthvað við þessa hugmynd sem hafði skotið rótum hjá þeim báðum án þess að fullnaegjandi skýring væri þar á bakvið. Hugmyndin kom eins og af himnum ofan eða jafnvel úr undirmeðvitund.

Kannski voru einhverjar rætur að segja til sín og róta upp gömlum tilfinningum. Pessar tilfinningar voru að mestu sárar og minningarnar engu skárri. Honum hafði liðið vel á Laugarvatni og langaði að ná sér í einhvern

íverustað eða sumarbústað á þeim slóðum. Eyrarbakki varð fyrir valinu. Það er þó í sömu sýslu og hægt að komast á örskammri stund til Grindavíkur eftir að Suðurstrandavegurinn verður ordinn að veruleika. Eyrarbakki er sögufrægur

Tíðustu gestirnir á Bakkanum úr þessum hópi eru tveir stórbændur og einn ráðherra.

stadir og undir flestum tilvikum höfuðstaður Íslands á miðöldum og jafnvel lengra frameftir. Sagt er að danski kóngurinn hafði platað biskupinn í Skálholtsstaðar sem hann vildi gera að höfuðstað þjóðarinnar með sjálfa Pingvelli í seilingarfjardlægð. Hann varð um síðir að stiga til jarðar og horfast í augu við sáran veruleikann eftir

ef íslendingum tækist að kveða niður ægivald Jóns Arasonar kaþólsks biskups á Hólum. Biskupinn Martein Einarsson dreymdi dagdrauma um íslensku hafnarborgina Eyrarbakka. Marteinn var miklu meiri listaður en biskup og átti auð-

siðaskiptin og segja af sér biskupsdómi. Pau hjónin dvelja nú á Eyrarbakka meira og minna öllum stundum og stjórna fyrirtækjum sínum og skipum í gegn um tölvar. Pau skreppta oft til Danmerkur enda mjög góðar samgöngur. Það kemur fyrir að þau fari tvívar í viku. Oftast er það þó ekki nema svona tvívar í mánuði. Pau hafa eignast vini á suðurlandinu. Margir gamli skólaflagar hafa gert vart við sig. Sumir þeirra eru mjög áberandi í þjóðlinnu, komnir á þing og jafnvel farnir að stjórn landinu leynt og ljóst. Það er oft setið í sólstofunni og skrafad yfir léttum veitingum og góðri tónlist. Tíðustu gestirnir á Bakkanum úr þessum

velt með að sjá fyrir sér

pessa hafnarborg með stórkostlegum byggingum í útjaðri Skálholtsstaðar sem hann vildi gera að höfuðstað þjóðarinnar með sjálfa Pingvelli í seilingarfjardlægð. Hann varð um síðir að stiga til jarðar og horfast í augu við sáran veruleikann eftir



hópi eru tveir stórbændur og einn ráðherra. Þeir gleyma sér oft yfir léttum veigum og skeggreða veroldina frá ymsum sjónarhornum.

Félagar hans úr menntaskólanum fóru margir á síld. Sumir voru að skipuleggja frekara nám og völdu vinnu í samræmi við það. Nokkrir fóru í vegavinnu og bryggjusmiði í Grímsey.

Guðjón Hermannsson komst á togarann Bjarna Riddara frá Hafnarfirði. Það var félagi hanns úr skólanum sem þekkti til í Hafnarfirði og hafði einhver sambönd við Ásgeir Stefánsson sem var forstjóri Akurgerðis hf sem átti þennan togara. Bjarni Riddari var fyrsti nýsköpunartogarinn sem kom til Hafnarfjardar. Hann var byggður í Englandi árið 1947. Hann var sexhundruð og fimmfítonn með þúsund hestafla olfukynntri

gufuvél. Ásgeir vissi hvernig ástatt var fyrir Guðjóni og hafði fengið lýsingu á heimilisástaðum hans. Það vakti líka athygli hversu gott stúdentsprófið frá Laugarvatni var hjá honum. Ásgeir út-

flestir annarstaðar frá. Fyrsti stýrimaður var samanrekinn kubbur með giðarlega stórar hendur. Hann var meðalmaður á hæð svipurinn strangur og röddin af margföldum styrk miðað við

Hann var meðalmaður á hæð svipurinn strangur og röddin af margföldum styrk miðað við meðalmann. Hann var gríðarlega myndugur, sem nálgðist hroka og virtist hafa ótakmarkaða virðingu um bord.

vegaði honum herbergi í verbú i Hafnarfirði rétt á meðan hann beið eftir að geta flutt um bord í togarann. Mæting var klukkan sex fimmtdaginn 2. júní. Stýrimaðurinn tók á móti honum og létt hann hafa koju. Hann minnti svolitið á amerískan kvíkmyndaleikara, þann sem lék grikkjann Zorba. Sú bíómynd var mjög vinsel um

þessar mundir ásamt annarri sem kallaðist West side story og enn annari sem var Ben-Hur.

Grindavík kom oft upp í huga Guðjóns þessa daga sem hann var í verbúðinni í Hafnarfirði. Þetta var í fyrsta sinn sem hann fór ekki til Grindavíkur eftir skólanum. Vetrarvertiðin gekk mjög vel. Það voru margir splunkunýir bátar þarna á sinni fyrstu vertið og slógu allir meira og minna í gegn. Hvert aflametið var slegið á fætur öðru. Það var líka tölverð breyting á veðarferum. Menn voru að byrja með nælon teina og plastflot í staðinn fyrir glerkúlur og sísalteina. Hrafn Sveinbjarnarson GK 255, Þorbjörn GK 540, Áskell PH 48 frá Grenivík og Sæfaxi NK 102 frá Norðfirði voru allir að berjast um toppinn og aldrei hafði fiskast meira.

Viltu komast í nám sem er ekki bara bóknám?

Námið veitir fjölbreytta
atvinnumöguleika til sjós og lands
og tækifæri til áframhaldandi
háskólanáms.

Nemendur geta aflað sér stigvaxandi
starfsréttinda sem nýast t.d. í sjávarútvegi,
flutningum, orkufyrirtækjum og iðnaði.

Námið er lánshæft hjá LÍN.

Umsóknir og nánari upplýsingar:
Menntafélagið ehf, Sjómannaskólanum við Háteigsveg
Sími 522 3300

Menntafélagið ehf er nýr rekstraraðili
Vélskóla Íslands - Stýrimannaskólans í Reykjavík.



www.mennta.is



Stýrimannaskólinn
í Reykjavík



Vélskóli Íslands



Bandarfsk flugvél var skotin niður yfir Rússlandi. Nikita Khrústsjov leiðtogi Rússu sagði að hún hafi verið í njósnauflugi. Flugmaðurinn bjargaði sér í fallhlif og var tekinn til fanga. Parna var Kalda stríðið í hámarki.
Real Madrid vart Evróumeistari í fótbalta í fimmra sinn þetta vor. Það hefur engum tekist að vinna Evrópublikarinn úr höndum Spánverjanna fram að þessu. Úrlitaleikurinn var á móti Vestur-Pýska fótboldaliðinu Eintracht Frankfurt. Leikurinn fór fram á Ibrox í

Glasgow. Real Madrid vann sjö tvö. Burðarásar í liði Madrídinga voru Ungverjinn Puskás, með eitraða vinastrifótinn og Argentínumaðurinn Di Stefano. Puskás skorði fjögur mörk

og Di Stefano þrjú. Þjóðverjinn Armin Hary vann það einstaka Þróttálfrek að hlaupa hundrað metrana á tíu sekúndum sléttum. Það hafði engum tekist, það var að vísu með-

Höfum tekið við umboði fyrir
DESMI

Sendum sjómönnum og fjölskyldum beirra okkar bestu kveðjur á sjómannadegi



Frá hugmynd að fullunnu verki
Stóras 6 • 210 Garðabær
Sími: 569 2100 • Fax: 569 2101
www.hedinn.is • hedinn@hedinn.is

Höfum tekið við umboði fyrir
DESMI

Gæðavara á góðu verði

Alla stáðar þar sem fylja þarf vólvu
Heldarlausnir í dælum
Löðriðtar dætur, lærriðtar dætur og girdætur
Afkost upp í 4000 m³/h (60 Hz)
þrystingur að 220 mWC (60 Hz)

FRAMTAK BLOSSI ehf
Umstæðasíður 4-14 Höfðiðarbraut
Sími: 551 4630 • Fax: 551 4631
Meinir: www.framtak.is



vindur en innan lögglegra marka. Það var mikil talað um íþróttir enda Ólympíuleikarnir í Róm framundan.

Togarinn Bjarni Riddari var

grámálaður með brúnni yfirbyggingu. Tuttugu og átta menn í áhöfn. Þeir voru að tinað um borð af vörubil. Varastykki í trollin voru sett ofan í netalestina og járnvörunni, bobbingum og lásl-

taka til veiðarfæri sem lágu á dekkini, þeim hafði verið sturtad um borð af vörubil. Varastykki í trollin voru sett ofan í netalestina og járnvörunni, bobbingum og lásl-

um var komið fram í hosiló. Þetta tók sinn tíma allt saman en klukkan tíu var Bjarni Riddari kominn út á Faxaflóann og stefnan var tekin fyrir Jökul. Skipstjóriinn hét Jónas. Hann var hægur náungi með sixpensara og hafði pipuna sína ofan á derinu og undir smellunni sem er á svona höfuðfotum.

Hann léti fara lítið fyrir sér og fór í koju um miðnættið þegar Muggur kom á vaktina. Þeir stóðu oftast tólf tíma í senn þessir heiðursmenn, skipstjóriinn og fyrsti stýrimaður. Kallinn kom samt upp um morguninn klukkan sex og ákvæð að kasta í Kolluálnum. Hann hafði engar fréttir og gerði þetta svona í leiðinni. Það var hift eftir einn og hálfan tíma. Trollið var rifið og enginn fiskur. Þetta var venjulegt Granton troll með klafa, höfuðlinulegg, fótrepislegg rossi og átján faðma gröndurum upp í tólf feta tréhlerana með járnskó. Það voru undirslegin troll á bæði borð en frekar togað á stjór.

Kallinn skellti á skeið og stefni vestur í Víkurárlum.

Menn fóru að gera við trollið. Muggur var hamhleypa í netabætningum. Hann stóð í miðju trollinu þar sem rifið var og skar úr, hann var samt vandvirkur og hreinsaði hnútana, það var sjaldgæft á togara. Strákurninn var settur í nálkörfuna og vönu menninrir fóru að bæta. Það var ekki mikil að gera hjá stúdentinum, honum var kalt þar sem hann beiði eftir að afgreiða nálarnar í kallana.

Það var frekar fáliðað á dekkini þar sem margir voru að jafna sig eftir landleguna. Guðjón fór að reyna



að taka í kríulöpp sem var rétt þar sem hann stóð í netinu. Hann reyndi að setja nálinna fasta og bæta. Hann kunnii auðvita ekerti í neti, ruglaði sífellt saman upptökum og síðum. Muggur sá hvað fram fór og steig sífellt í netið hjá honum eins og hann væri að trufla strákinn af ásetningi. Stúdentinn sem kominn er af skapstórrí fjölskyldu úr Grindavík var ekki ánaður eins og á stóð.

Næst þegar feitur fóturinn á stýrimanninum birtist, kiptti Guðjón í netið undan kallinum og stýrimaðurinn tókst á loft og flaug yfir dekkid og lenti með bakið á bobinngalengjunni og meiddi sig greinilega. Togarinn valt í stjór um leið og stýrimaðurinn fél. Þetta gerði byltuna ennþá verri. Muggur

staulaðist á fætur og sendi stúdentinum eitrað augnaráð þar sem hann stóð með vasahnífinn í munnvíkinu. Hann haltraði burt og léti sig hverfa undir þiljur. Það sló þögn á mannskapinn og trollviðgerðin tók enda án þess að nokkur sagði orð.

Par lento þeir í fiski, fjórir til átta pokar í hali af málfiski. Þeir ráku í stór hól á nöttunni, átján tuttugu tonna hól.

Peir köstuðu í Víkurárlum en þar var ekki að hafa svo enn var haldið áfram norður á Hala. Par lento þeir í fiski, fjórir til átta pokar í hali af málfiski. Þeir ráku í stór hól á nöttunni, átján tuttugu tonna hól.

Fyrstu nöttina flaut belgurinn upp með hlerunum. Þeir

fylltu togarann á þremur sólárhringum. Þeir lögðu af stað í land með fullt dekk og kláruðu ekki fyrr en þeir voru komnir suður fyrir jökul.

Skipstjóri og fyrsti stýrimaður voru í stýrishúsini og

stóðu samt hvor sína tólf tímana. Skipstjóriinn byrjaði á hádegi og stóð fram að miðnætti en fyrsti stýrimaður frá miðnætti og fram að hádegi.

Í vélarúminu voru fyrsti og annar vélstjóri og tveir kyndrar. Í matsalnum var fyrsti og annar kokkur.

Annar kokkur var sá sem gerði allt og það var líka hann sem fékk allar skamminnar þegar misjafnlega taugaveiklaðir sjómenn af öllum stigum þurftu að fá útrás fyrir ósanngjarna geðvonsku sína. Braðslumaðurinn var einn mikilvægasti maður um borð þar sem tekjur sjómannanna byggðust mikil upp á lýsinu. Það var líka einn maður sem sá um öll fjarskipti. Hann var kallaður loftskeytamáður.



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




ÞORBJÖRN FISKANES
SÍMI 420 4400 - FAX 420 4401

Samskiptin voru á merkjamáli sem byggðist upp á svokölluðu Morse kerfi. Peir stoppuðu í þrjá tíma í Hafnarfirði til að gera klárt fyrir siglinguna. Nokkrir úr áhöfninni sem voru fjölskyldumenn úr Hafnarfirði fóru í siglingafrí. Mönnum var skipt niður á vaktir fyrir siglinguna. Petta voru þrjár vaktir. Tvær stýrisvaktir og ein dagvakt. Stýrimennirnir fyrsti og annar stjórnunúðu stýrisvöktunum og bátsmaðurinn var yfirmaður á dagvaktinni. Dagvakin hafði nóg að gera. Peir fixuðu trollstykkin og splæstu alla leggi og grandarana. Togarinn var fljótandi netaverkstæði í siglingatúnunum. Muggur stýrimaður átti fyrstu vakt og gerði þá kröfу að stóudentinn Guðjón Hermannsson stæði fyrstu vakt með honum. Menn voru ekki í neinum vafa, nú yrði látið sverfa til stáls fyrir byltuna. Muggur er ekki maður sem letur hafa sig að fíflí fyrir framan sína menn.

Fyrsta vaktin fór að mestu í

að kenna stráknum á kom-

pásinn. Það var farið fyrir

Reykjanes og stefnan tekin á

Pentilinn. Pentlandfjörður-

inn er sundið á milli Orkneyja og Skotlands.

Mönnum til mikillar furðu,

þá tók Muggur upp vinalegt

tal við stóudentinn. Stýrimaðurinn var fjölskyldumaður

og bjó í Hafnarfirði. Hann

átti fjögur börn. Tvö þeirra

voru ennþá í barnaskóla í

Hafnarfirði það voru stelp-

urnar en strákurinn sem var



næstelstur var í Flensborg.

Eisti strákuriinn var langt

kominn með verkfrædi við

Kaupmannarhafnarháskóla.

Öllum að óvorum urðu þeir

félagar Guðjón og Muggur

mestu mátar. Stýrimaðurinn

allan tímann á meðan peir

fóru í gegn um Pentilinn.

Véðrið var mjög gott eins og

alla leiðina. Peir lento í bull-

andi móstraumi í sundinu

milli Orkneyja og Skotlands.

Togarinn tommaði varla á

Pað var algjör sumarblíða.

Peir félagarnir fóru nú að

rífa upp fiskerið. Guðjón

hélt að nú kæmi skellurinn

sem hann hafði alltaf búist

við. Kallinn fór inn í

bestikkið og náði í kort af

vestfjarða-kjálkanum.

Hann taldi upp öll helstu

nöfnin og byrjaði á Látra-

bjarginu og fór norður eftir,

Blakknes, Kópanes, Sléttan-

nes. Hann hélt áfram fróð-

leiknum eins og hann væri

að nálgast eithvað sem hann

leitaði að. Barði, Sauðanes,

Göltur, Deild og Stigahlið.

Svona færði hann sig norður

eftir vestfjörðunum, Græna-

hlið, Rytur, Adalvík, Straum-

nes, Fljótavík og Kögur.

Hlöðuvík, Hælavík og Horn-

Samskiptin voru á merkjamáli sem byggð-

ist upp á svokölluðu Morse kerfi.

Peir stoppuðu í þrjá tíma í Hafnarfirði til

að gera klárt fyrir siglinguna.

kenndi stóudentinum að breta

á stímvöktunum. Hann var

nú farinn að leika sér að

kriulöppunum og fullsær að

koma saman miklu stærri

götum.

Stóudentinn stóð við rattið

móti straumnum. Þetta tók

nú enda og Guðjón fór niður

til að ná í kaffi fyrir stýri-

manninn. Peir voru nú

komnir út á Mariusfjörðinn

og tóku stefnuna á Helgol-

andsbuktina og Weser.



En tegunst, en hafði um heða morgunstund,
er himininn speglast bláin í dýpum ásum,
og æmstólknið breygður um vog og sund,
og þurutvissgar kirkar af fleygum sélum,
en órondan glör, stublú og mikilleit,
og þunkar eru mikla orlagathar.
Það er eins og guð se að gefa os fyrirhef
og gerum himini uppi ur dýpum staði.

NAUSTmarine
AUTO-GEN -
ATTW VINDUKERF
Aukði að -
eigin ekdot!

Phone: +354 565 0000 - Fax: +354 565 0150
E-mail: naustmarine@iceland.net www.naustmarine.com



bjarg sagði hann og varð skyndilega hugsi. Svo taldi hann upp nöfnin suður af Hornbjargi. Parna voru nöfn sem Guðjón hafði aldrei heyrت nokkurn mann minnast á.

„Guðjón Hermannsson „! sagði hann nú allt í einu þarna í miðjum Nordursjónum og dró andan djúpt. Nú var hann tilbúinn með eitt-hvað sem hann hafði fundið þarna á landakortinu á hrjóstrugri strönd sem hló framan í Norður-Íshafið norðaustan á Vestfjarðakjálkanum.

„Vinur minn þarna að vestan var í þínun sporum fyrir nokkrum árum“ sagði stýrimaðurinn.“ Hann hét Bjartmar og hafði svipað fas og þú. Bjartmar sagði mér átakanlega sögu um mikil af-

reksverk sem farið hefur mjög lágt“ sagði Muggur. „Það er vegna þess að þetta fólk er með cindæmum jarðbundið og fullt af litillati og hógværð og lítið gefið fyrir að hreykja sér hátt ... bætti hann við með svolitum trega í röddinni. Stýrimaðurinn var þreyttur. Hann átti til að vera bljúgur og auð-

hversdagslegir hlutir hjá fólk sem býr mjög einangrað i Drangavík á norðurströndum. Bærinn er mjög afskekktur og hefur verið í eyði af og til síðustu aldirnar. Næsti bær að sunnanverðu er stórbýlið Ófeigsfjörður og þangað er fjögurra klukkutíma gangur“. Muggur malaði í morgunn-

Muggur malaði í morgunnskínumi og lét Guðjón um rattið, kyndarinn á frívaktinni gat ekki sofið og var mættur í stýrishúsið og hlustaði af mikilli athygli.

mjúkur þegar þannig var ástatt fyrir honum.

„Petta er fólk sem er alið upp á mörkum hins byggilega heims. Það sem við köllum næstum því náttúruhamfarir geta jafnvel verið

skínumi og lét Guðjón um rattið, kyndarinn á frívaktinni gat ekki sofið og var mættur í stýrishúsið og hlustaði af mikilli athygli.

„Næsti bær fyrir norðan eru Drangar. Pangad er brigga-

tíma gangur frá Drangavík. Bærinn stendur við Drangavíkina sunnan við Drangaskörð. Drangaskörðin eru yst á Drangafjalli. Pau eru stórfengleg og sérstæð náttúrusmíð. Pau blasa við af bejarhláðinu í Drangavík. Drangajökull er inni á hállendinu fyrir ofan bœnn en hinummegin við jökulinn er Ísafjardardjúpið og bær sem heitir Ármúli við Kaldalón. Par var Sigvaldi okkar tónskáld og Grindavíkurlæknir á sinum tíma. Suður frá Drangavík eru Eyvindarfjörður, Hrútey, Ófeigsfjörður og Ingólfssjörður“.

En malar Muggur. „Bóndinn í Drangavík hét Guðmundur Guðbrandsson.

Hann var fæddur í Veiðileysu í Strandasýslu sjóunda febrúar árið 1888. Foreldrar hans voru Guðbrandur Guðbrandsson bóndi og hreppstjóri í Veiðileysu og kona hans Kristín Magnúsdóttir. Húsfreyjan í Drangavík hét Ingibjörg. Hún var dóttir Guðmundar Jónssonar bónda í Byrgisvík á Ströndum og konu hans Sigríðar Ingimundardóttur. Pau

Drangavíkurbjón Guðmundur og Ingibjörg eignuðust tju börn. Pessi börn fæddust flest í Drangavík, á þessum afskekktta stað á norðausturströnd Vestfjarðakjálkans beint út í Norður-Íshafið ekki langt frá heimsskautsbaug, sagði stýrimaðurinn.

„Það var nærrí ómóglegt að ná í lekni eða ljósmóður og því varð bóninn að sinna þeim stórfum þegar konan var að fæða börnin í þennan heim. Allt gekk þetta nú vel hjá þeim þrátt fyrir allt. Fyrir ofan bœnn eru ferleg fjöllin og skerjótt ströndin fyrir neðan, oft freyðandi

brim alveg inn undir bænn. Yfir veturinn á þessum árum varð ísinn oft landfastur. Parna var enginn vegur, enginn sími og ekkert rafmagn. Það voru engin nútímaþagindi á nokkurn hátt. Það kemur engum á óvart þegar menn hugsa til þess fólks sem býr á svona stað í tuttugu ár eins og Guðmundur og fjölskylda hefur gert, að það lætur sér ekki allt fyrir brjósti brenna. Parna hlýtur að hafa verið nöturlegt í skammdeginu þegar næstum aldrei skímar svona norðarlega. Það er auðvelt að skilia draugasögur og aðrar svip-ðar þar sem minnsta þúfa getur orðið að trölli og alskonar hljóð verða í myndunaraflini að bráð. Parna verða til sögur um sáskrímsli og fjörlalla. En það fær ekkert raskað ró þessa fólks. Það býður öllu byrginn. Traust þess á guði er fullkomíð og það vandar sig allan tíman og passar sig að breyta eftir orði guðs. Guðmundur Guðbrandsson bóndi í Drangavík var þekktur fyrir að missa aldrei blótsyrði á vör“.

Nú þurfti að stýra togaramum og víkja fyrir skoskum snurvoðarbáti. Báturinn var þessi sígilda tegund með frammastrið alveg fram í stefni. Hann var svartur tvistefnungur svona fimmti tonn með gulu stýrihusi. Togarinn þurfti að víkja þar sem báturinn var með merki uppi sem sagði að hann væri undir veiðarfærum. Petta gekk allt vel, það var eins gott að gleyma sér ekki í sögustund hjá Muggi.

„Það var 8. apríl árið 1932. Norðanvindurinn af hafinu í



Drangavík var bitur og gustmikill. Petta var ísaveðráttá, enda nálgædist stór ísbreiða ströndina óðum. En fólkid gaf því líttin gaum, þetta var alvanalegt þegar fór að liða á veturinn. Tveir synir hjónanna, annar 14 ára og hinn 11, voru að leika sér úti. Peir höfðu farið með sleða upp í fjallid upp og austur af bænum og voru að renna sér. Rúmlega sjö um kvöldið var kallað til þeirra, að koma strax heim. Aldrei þessu vant fóru þeir heim eins og skot án þess að mögla. Hálftíma seinna fór faðir þeirra til fjárhúsanna sem voru í sömu átt, upp og austur af bænum til að gefa fénu. Síðan lagði hann af stað til lambhússins, sem var

Birnir sem komu með ísnum frá Grænlandi voru íslenskum bændum engir aufúsugestir

enn austar í túninu. Hann hélt á fótum með niðurskorinni síld í annarri hendinni og leiddi fjögurra ára son sinn með hinni. Þegar þeir fedaðar voru kommir svona hálfa leið á milli hússanna varð bónandan ábyrgi íslenski bóndi hafði. Það varð að drepa björninn. Það varð ekki um neitt annað að ræða. Fjölskyldan var óll í gríðarlegri lífshættu. Birnir sem komu með ísnum frá Grænlandi voru íslenskum bændum engir aufúsugestir





Bæjarstjórn Grindavíkur og Hafnarstjórn

**SENDIR SJÓMÖNNUM, FISKVINNSLU-FÓLKI
OG ÖDRUM GRINDVÍKINGUM
HAMINGJU- OG HEILLAÓSKIR
Á SJÓMANNADAGINN.**

TOYOTA
SUÐURNESJUM

VIÐ SNÚUMST Í KRINGUM ÞIG

TOYOTA

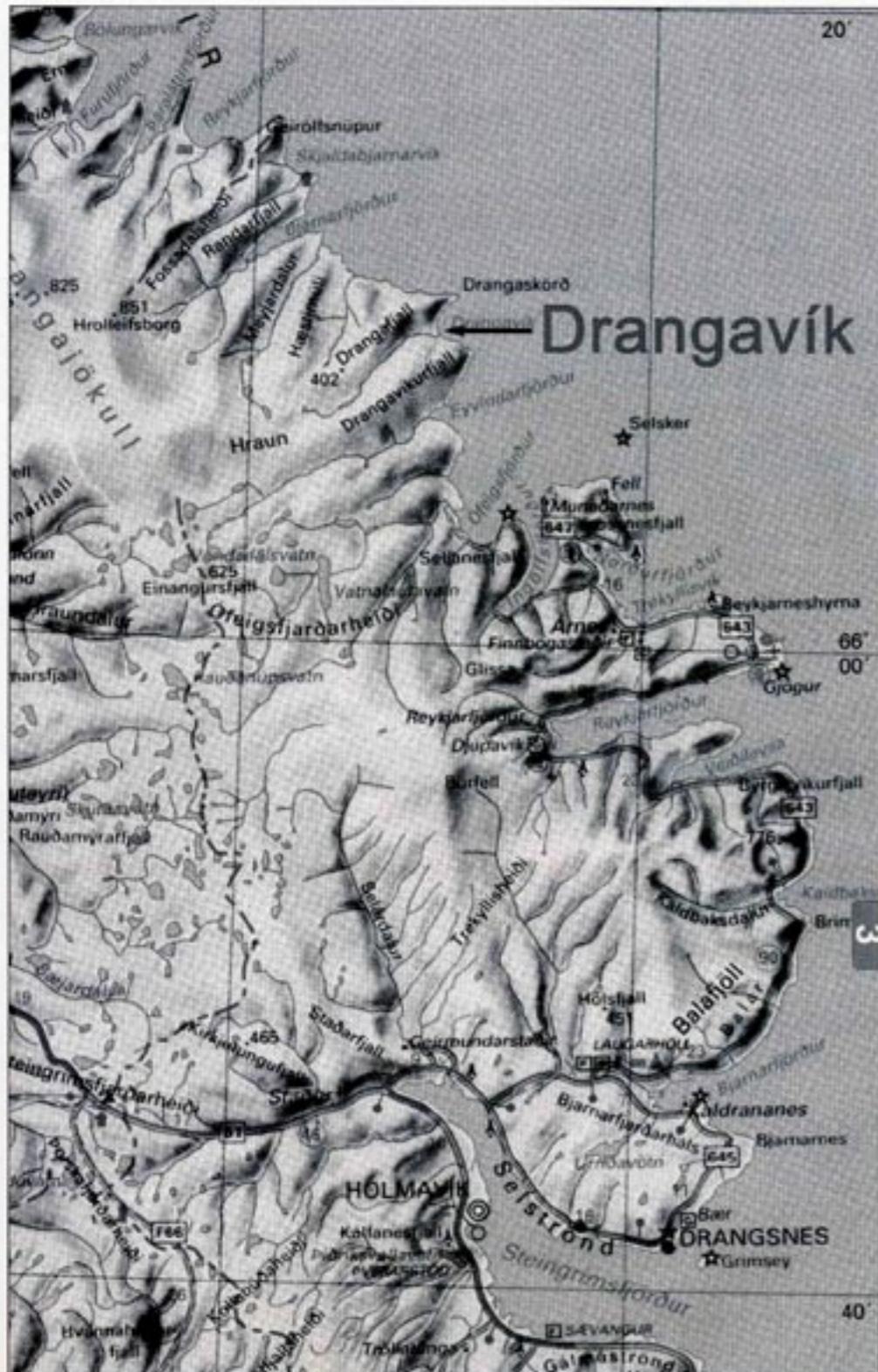
NÝR OG NOTADIR BÍLAR VID ALLRA HÆFI - Við hjá Toyotasalnum á Suðurnesjum leggjum ríka áherslu á að viðskiptavinurinn finni það sem hann leitar að og njóti viðskiptanna við okkur. Hjá okkur færðu alla þjónustu sem viðkemur bílum, tökum bila í umboðssölu, bjóðum upp á einka- og rekstrarleigu og bílalán til allt að 7 ára. Komdu í heimsókn til okkar í Toyotasalinn, hringdu í síma 421 4888 eða kiktu á www.toyota.is og sjáðu hvað við getum gert fyrir þig.

Toyotasalurinni: Fitjum Njarðvík s: 421 4888 www.toyota.is ai@toyotasalurinn.is

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



H
HEKLA



20

Drangavík

Guðmundur lét Ólaf halda á krassanum. Ólafur fékk líka ljá, vafinn vel að ofan til þess að það væri haegt halda á honum og beita fyrir sig sem vopni. Ljáinn var mjög beittur. Það var naumast haegt að tala um fleiri hluti í vopnabúri bónadans í Drangavík. Þó fundu þeir skóflu fyrir kennarann til að verja sig með. Honum verður varla láð svo illa vopnaður sem hann var, þó að hann kynokaði sér við að vera í fremstu víglínu í fyrirhugudum bardaga við soltinn ísbjörn sem er bæði vitur og afrenndur að afli. Bjarn-dýr eru líka svo höggviss að varla skeikar.

Meðan mennirnir undirbjuggu atlöguna að birninum horfði heimilstólkid skelfingu lostið á og fylgdist með athæfi bjarnarins. Það var auðséð að dýrið hafði fundið slóð drengjanna þar sem þeir léku sér fyrir augnabliki síðan. Bjarndýrið rakti slóðina heim undir hlöðuna sem stóð bak við fjárhúsin. Síðan stökk það upp á hlöðumæninn eins og ekkert væri og renndi sér svo niður á fjárhúsþókin sem höfðu bursta-bjarsnið. Það voru þrjár burstir. Síðan stökk það niður af þakinu og rölti heim að fjárhúsdyrunum þar sem Guðmundur hafði skilið sildarfötuna eftir. Ísbjörninn byrjaði að háma í sig sildina úr fötunni. Það sem villidýrið var í ætinu lögðu þremningarnir af stað í björgunarleiðangurinn. Inni beið konan skelfingu lostin með börnin. Hún þorði ekki að líta út og bannaði krökkunum að gera það. Hún vissi að mennirnir voru í griðarlegri lifshættu. Ingibjörg vildi ekki sjá og vildi heldur

miðum aldri sem hét Ólafur Ólafsson. Hann var niðursetningur í Drangavík. Ólafur var hraustmenni og gat unnið einföldustu störf ef honum var vel stjórnað. Guðmundur bónið var mjög einbeittur þegar hann lagði á ráðin og gerði áætlun og skipulagði aðförlina að bjarn-

dýrinu. Guðmundur átti tvíhleypta haglabyssu sem hafði verið gott vopn til margra ára. Parna var hún að hálfu leytti fötluð, þar sem annað hlaupið var ónýtt og útdragarinn á hinu bilaður. Guðmundur var góð skytta. Hann hafði skotið mikil af sel, fugli og tófu þarna norð-

urfrá í gegnum árin. Hann hlöð nokkur skot með selahögum og hafði þau eins sterkt og hann þorði. Hann setti eitt skothylkið í byssuna en hin í vasann. Til þess að geta skotið oft úr byssunni þurfti hann að hafa krassa til þess að losa tóma skothylkið úr byssunni.

ekki láta börnin horfa á ef svo skyldi fara að villidýrið yrði föður þeira eða félögum hans að bana. Hún þorði varla að hugsa þá hugsun til enda ef svo feri. Þærinn var ekki traustur og hún á valdi dýrsins með öll börnin.

Efsti drengirnir hlyddu þó ekki móður sinni. Hugaræsingin var aganum yfirsterkari. Hvað eftir annað gægðust þeir út um gluggann til þess að sjá hverju fram yndi. Bóninn Guðmundur ásamt félögum sinum gengu fyrst umhverfis bænn og allstóran sveig við ísbjörninn. Hann varð strax var við mennina og snusaði í átt til þeirra en lét þá vera að sinni. Dýrið var upptekið við að úða í sig úr sildarfötunni enda mjög soltið. Björgunarsveitin fór nú upp á hlöðuna og þar varð kennarinn eftir með skófluna sina. Guðmundur bónið og Ólafur héldu áfram yfir á nyrstu burstina á fjárhúsinu. Á þessu auganbliki kom styggd á björninn og hann komst í vígahug. Hann blés og urraði grimmdarlega en tók svo eldsnögg við-bragð og stökk á móti þeim. Guðmundur hafði miðað og hleypti nú af byssunni framán í björninn og hefur sennilega kjálkabrotið hann. Við þetta fél dýrið aftur fyrir sig, en stóð upp aftur og hopaði svona þrjátíu metra norður á túnið og nam staðar. Björninn hristi hausinn og var greinilega meiddur. Petta tók smástund þannig að Guðmundur fékk tíma til að hlaða byssuna. Guðmundur miðaði nú á dýrið á þessu feri og skaut öðru skoti um leið og björninn prjónaði á móti þeim. Ísbjörninn fell til jardar og lá hreyfingalaus. Guðmundur

var snöggur að hlaða á nýjan leik og skaut þriðja skotinu á björninn og þá var hann allur. Annað skotið hafði hitt nákvæmlega í hjartastað af þrjátíu metra fær og hefur sennilega drepið dýrið.

Guðmundur var snöggur að hlaða á nýjan leik og skaut þriðja skotinu á björninn og þá var hann allur

Þriðja skotið reyndist þess vegna vera öruggisskot.

Togarinn

silaðist áfram í

blíðunni

í

nordursjónum.

Kyndarinn

var með

tárin

að

hlaða

byssuna.

Guð-

mundur

miðaði

nú

á

dýrið

á

þessu

feri

og

skaut

öðru

skoti

um

leið

og

björninn

prjónaði

á

móti

þeim.

Ís-

björninn

fell

til

jardar

og

lá

hreyfingalaus.

Guðmundur

vildi

ekki

sjá

og

vildi

heldur

hávaða.

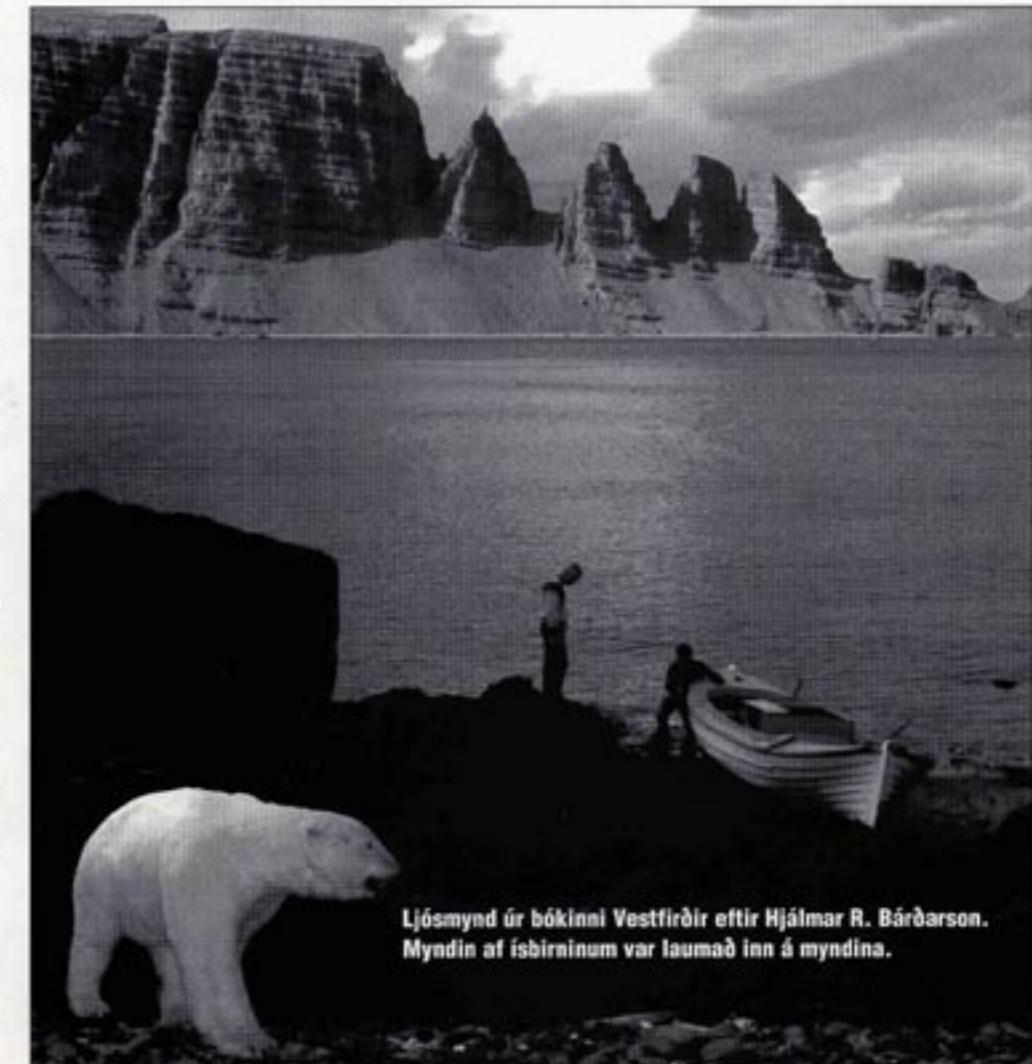
nætti að bryggju í Bremerhaven. Annars misstu þeir sölu og yrðu að biða í sólarhring.

Eldurinn snarkaði í kamínunni á Eyrabakka. Bændurnir voru að búa sig til heimferðar en ráðherrann sat þrumulostinn og starði á eldstaðið. Það var langt liðið á nöttina þegar síminn hringdi allt í einu skerandi hávaða.

020504 meðurinn

Heimildir: Guðmundur G. Guðmundsson Lesbók Morgunblaðsins þritugasti og annar árgangur, annað tölublað, sunnudaginn 13. janúar 1957. Barði Guðmundsson. Steinþór Þorvaldsson.

Nú var komið að vaktaskiptum í Nordursjónum. Það var kynnt vel undir kötlumum því menn voru að strekkjast við að komast fyrir klukkan eitt eftir mið-



Á BYRGÐ - ÖRYGGI - TRAUST



Skipaþjónusta Skeljungs



Meðan þið sinnið ykkar starfi...

erum við til þjónustu reiðubúin - þú getur treyst því!

Skeljungur hf.

Þjónustusimi: 560 3900

