

Hugvekja
Séra Elínborg Gísladóttir

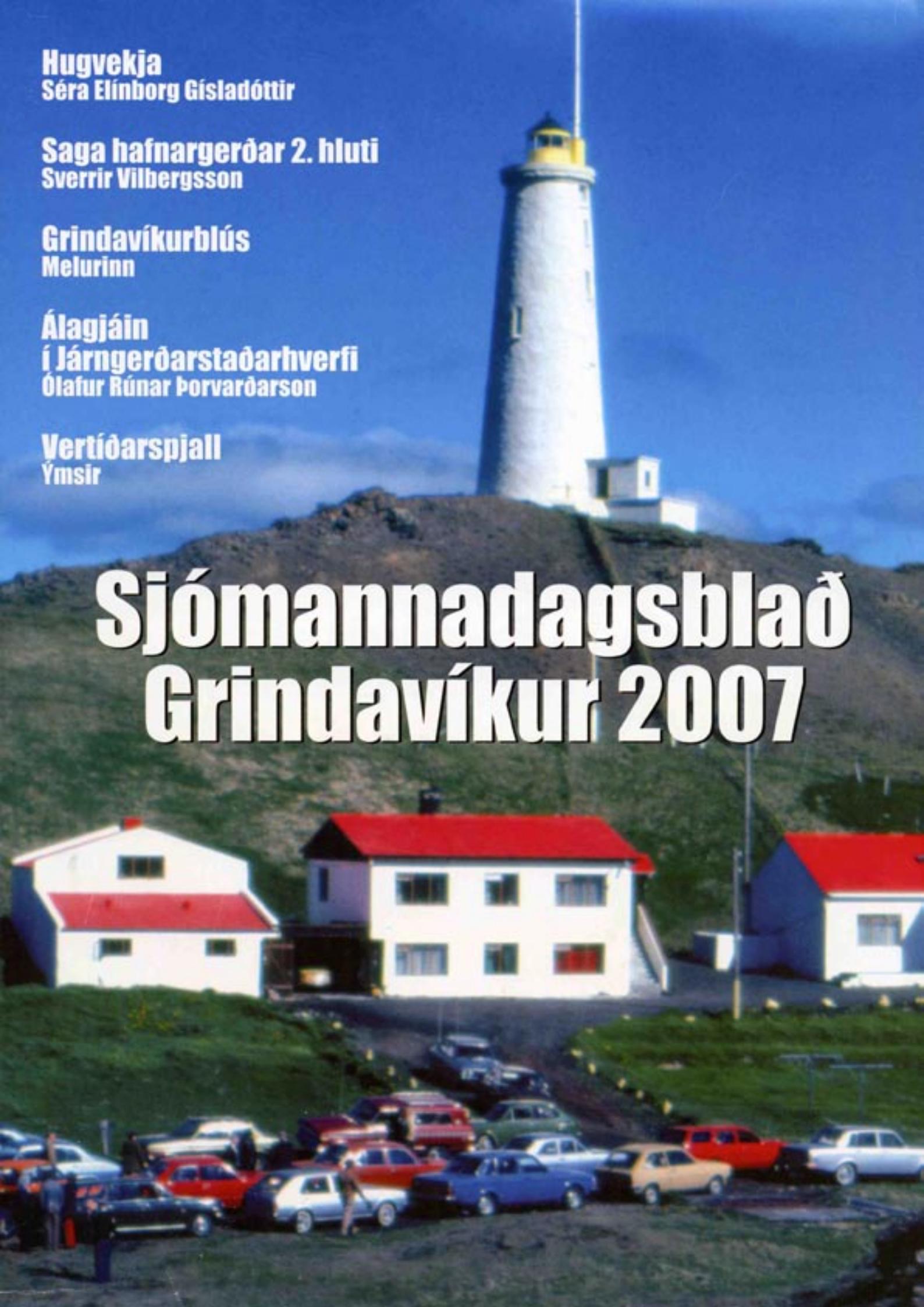
Saga hafnargerðar 2. hluti
Sverrir Vilbergsson

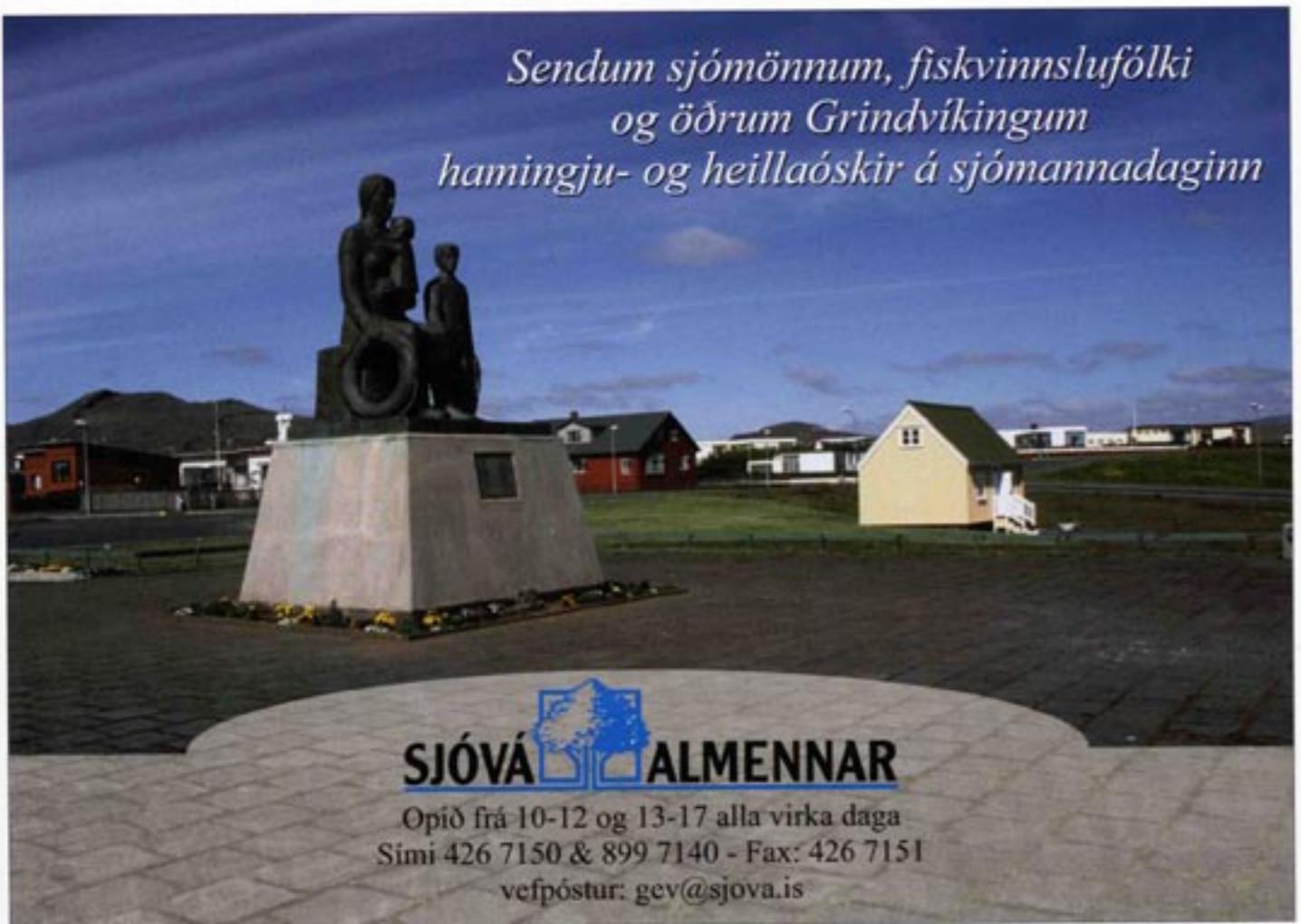
Grindavíkurblús
Melurinn

Álagjáin
í Járngerðarstaðarhverfi
Ólafur Rúnar Þorvarðarson

Vertíðarspjall
Ýmsir

Sjómannadagsblað Grindavíkur 2007





SJÓVÁ ALMENNAR

Opið frá 10-12 og 13-17 alla virka daga
Sími 426 7150 & 899 7140 - Fax: 426 7151
vefþostur: gev@sjova.is



NÝTT MERKI Í HÖFN

N1 HÖFNUSTÖÐVAR
N1 VERSLUNAR
N1 BÍLKJONUMA
N1 FÝRSTAÐKJANÖVNÚSTA

N1 er leidandi verslunar- og þjónustufyrirtæki á svölu aldirnýta og alflanga fyrir útgáf. Við byðum við hér til vínusvið fyrir spákvært megin, allt frá vefsínum og þær til afli en komma í neytendauðibúðin. N1 byggir á öruggu reynslu í rökleggi og þjónum við spákvært. Við tilkum ófáumum landstíra til hamingju með degum.

N1 - Meira í heilum.

Frá ritstjóra:

Sigurður Kristmundsson



Grindavíkurhöfn er með stærstu fisklöndunarhöfnum landsins. Hvergi er meira af fiskveiðheimildum miðað við íbúafjölda. Þrátt fyrir það verður að segjast eins er að höfnin í Grindavík er ekki að dafna og blómstra eins og hún ætti í raun að gera. Viða má sjá að Grindavíkurhöfn fær ekki þann virðingarsess sem hún á skilið. Hvers vegna ekki? Jú höfnin á ekki til nægilegt fjármagn til að byggja hraðar upp og viðhalda hafnarmannvirkjum. Hafnaryfirlöld hafa jafnt og þétt dregið úr þjónustu við notendur til halda fjárhagsáætlun.

Af þeim miklu útflutningsverðmætum sem sköpuð eru í Grindavík og af Grindvíkingum fá Faxaflóahafnir miklar tekjur vegna vörugjalda á útflutningi fiskafurða og geta leyft sér ýmsa hluti t.d. að koma að gríðarlegum samgöngubótum svo sem Sundabraut.

Grindavíkurhöfn er hinsvegar fjárvælt. Margt og mikið er eftir ógert til að bæta aðbúnað og auka öryggi hafnarinnar í Grindavík. Það er því sjálfsögð og sanngjörn krafa að þau verðmæti sem verða til í höndum sjómannna frá Grindavík skili sér í rikari mæli tilbaka, svo að öryggi, aðbúnaður, þjónusta við notendur og ekki síst ásýnd hafnarinnar, til fyrirmynadar fyrir sjómann og bæjarfélagið allt.

Kæru lesendur. Þetta verður í síðasta sinn sem ég mun ritstýra Sjómannadagsblaðinu. Það hefur verið skemmtilegt og gagnlegt fyrir mig að standa í þessu. Það eru ákveðin forréttindi að fá að kynnast þeim fjölmörgu sem leggja hönd á plág til að gera blaðið að veruleika. Eg vil þakka i gott samstarf við Melinn, Ólaf Rúnar og þá fjölmörgu aðra sem lagt hafa inn greinar og ljósmyndir. Það er einlæg von míni að Sjómannan og Vélstjórafélaginu auðnist að finna góðan ritstjóra sem hleypir nýju blóði í blaðið.

Gleðilegan Sjómannadag.

Útgefandi: Sjómannadagsráð Grindavíkur

Formaður: Hermann M. Sigurðsson

Ritstjóri: Sigurður Kristmundsson

Ábyrgðarmaður: Hermann M. Sigurðsson

Uppsetning: Kjartan Kristjánsson

Forsíðumynd: Reykjanesviti og húsvitavarðar.
Vitinn var reistur árið 1907 og er því 100 ára um þessar mundir.

Fors.Ljósm. Ólafur Rúnar Þorvarðarson

Verð í Lausasölu kr. 1000,-

Skrifstofa S.V.G.

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

Skrifstofan er opin alla virka daga frá 9-12

Form. Hermann M. Sigurðsson

Öll afritun texta og mynda er óheimil nemá með leyfi höfunda.

Efnisyfirlit

Á sjó í Jesú nafni.....	6-7
Séra Elínborg Gísladóttir	
Vertíðarspjall 2007.....	8-12
Ýmsir	
Álagján í Járngerðarstaðahverfi	16-17
Ólafur Rúnar Þorvarðarson	
Grindavíkurblús.....	18-22
Melurinn	
Óður til kötu.....	24-25
Hafsteinn Sæmundsson	
Heiðrun 2006.....	28-30
Nýjir Bátar.....	32-33
Sex ár í Austur Indónesíu.....	34-37
Viðtal við Guðjón Gunnlaugsson	
Sjómannadagsræða 2006.....	40-41
Sjómannadagurinn 2006.....	44-45
Sjómannskan er ekkert grín.....	48-51
Kristinn Benediktsson	
Fyrsta plássið.....	52-53
Fyrsta sjóferð Viðis Guðmundssonar	
Hvað er AIS?.....	54-56
Jóhannes Gunnar Sveinsson	
Saga hafnargerðar	
í Grindavík 2. hluti.....	58-73
Sverrir Vilbergsson	

SJÓMENN - ÚTGERÐARMENN

Afgreiðum 35 tonn á tímann
Eigum ávallt nægar birgðir af

SKIPSTJÓRAÍS

Þessum góða frá Ísfélaginu.

Afgreiddur beint um borð á bílpall
eða í aðrar flutningsumbúðir.

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

Ísfélag Grindavíkur hf.

Óskum sjómönum, útgerðarmönum og
fjölskyldum þeirra til hamingju með daginn.
þökkum fyrir ánægjuleg viðskipti.

EIGENDUR FARARTÆKJA Á HJÓLUM

- ✓ Átt þú fólksbil, jeppa, sendibil, vörubil, hjól, tjaldvagn, lyftara, fellihýsi, hjólbörur, gröfu, golfbil, dráttarvél, barnavagn, fjórhjól, hjólhýsi, rútu eða eitthvert annað farartæki með vanbúna hjólbarða?
- ✓ Ef svo er þá höfum við mikla reynsluna í meðferð hjólbarða þessara farartækja.
- ✓ Ótrúlegustu dekkjastærðir eru til á lagernum.



Hjólbarðaskiptingar - Hjólbarðasala - Hjólbarðaskiptingar

HJÓLBARÐAVERKSTÆÐI GRINDAVÍKUR

Víkurbraut 17 - Sími 426 8397



Lifepak CR plus er einföld útgáfa af hjartastuðtæki sem hentar vel á fjölförnum vinnu- og almenningsstöðum. Þau eru mjög auðveld í notkun og krefjast engrar sérfræðibekkingar. Tækið talar til notandans og gefur fyrirmæli á íslensku.

Hafðu samband við söluráðgjafa okkar!



Á SJÓ Í JESÚ NAFNI



Altaristaflan í Grindavíkurkirkju

Séra Elínborg Gísladóttir

Á Sjómannadaginn minnumst við sjómanna þessa lands, lífs og liðinna. Íslendingar hafa háð lífsbaráttu til sjós og lands allt frá upphafi byggðar. Baráttu sem oft hefur verið harðsótt og kostað fornir. Sjómenn eru á margan hátt útvvaraðasveit landsmanna í þeirri baráttu og vist er að velmegun þjóðarinnar hefur að miklu leyti átt rætur að rekja til þess afla sem færður hefur verið á land úr djúpi hafssins um aldir.

Frumkvæðið að sérstökum sjómannadegi kom frá Henry heitnum Hálfdanssyni (1904-1972) sem var formaður Félags íslenskra loftskeytamanna.

Þessi hugmynd Henrys átti án efa rætur í uppruna hans og lífsreynslu. Hann var alinn upp á Ísafirði á þeim tíma þegar sjósókn var hörd og erfið. Haustið 1924 fórust þrír bátar þar með allri áhöfn, alls 38 mönnum. Henry hefur þannig snemma kynnst hörðu sjómannslífi og áhættusömu. Árið 1928 varð Henry fyrir reynslu sem hann lýsti löngu síðar.

Hafði hann sem loftskeytamaður tekið við neyðarskeyti frá skipi. Þegar hann og skipsfélagar hans komu á vettvang urðu þeir áhorfendur að hörmulegu slysi. Þeir horfðu á skipið farast og fimmtán manns drukkna uppi í landsteinum án þess að nokkuð yrði að gert. Hefur þessi reynsla

án efa markað djúp spor i lífsstarf Henrys sem varð síðar ötull forvígismaður Slysavarnafélagsins og Sjómannadagsráðs. Ekki er óliklegt að Henry hafi þekkt myndina sem dregin er upp í guðspjalli sjómannadagsins. Í guðspjöllunum er brugðið upp mynd af sjómönnum á Galileuvatni og þeim aðstæðum, sem mæta sjómönnum allt til dagsins í dag.

En þar er á ferð litil bátskel og bylgjan há, angistaróp í olduróti.

Myndin lýsir ótta, skelfingu og öryggisleysi lærisveina Jesú. Þetta er myndin sem altaristaflan í Grindavíkurkirkju geymir þegar Jesús kymir vind og sjó. Stormur geysar á Glileuvatni lærisveinarnir í lítilli bátkænu sem bylgjurnar ganga yfir. Brugðið er upp mynd af lærisveinunum þar sem þeir upplifa smæð sína og vanmátt andspænis kröftum náttúrunnar, þeir óttast að farast í óveðrinu.

Táknmyndin sem brugðið er upp, gengur allt fram til dagsins í dag. Ekki er um að ræða eitt atvik, eitt kraftaverk, eitt andartak sem líður hjá og aldrei kemur til baka. Heldur er hér um að ræða sístæðan veruleika sem íslenskir sjómenn hafa upplifað um aldir á úfnum sjó við Íslandsstrendur.

Það er nálægð Jesú Kristi sem allt hverfist um í frásögnum guðspjallanna um ótta og mannraunir lærisveina hans á Galileuvatni fordum. Nálægð Kristi sem stillir alla þá storma sem geysa í lífi manna. Það er traustið á þessa nálægð sem sjómenn Íslands hafa haft með sér þegar lagt er í erfiða för á haf út við strendur lands, þar sem allra veðra er von. Þannig verður hver ferð með Kristi, ferð til stillu og friðar jafnvel í hinum öflugasta stormi vanmáttar, ótta og sorgar. Ferð til trúar og trausts.

Bænin er andardráttur trúarinnar og leiðir okkur til samfélags við Guð. Sjómenn Íslands hafa um aldir sótt styrk sinn í bæn og ákallað Drottinn, við þær erfiðu og lífhættulegu aðstæður sem þeir hafa búið við. Fjarveru frá fjölskyldum, vosbúð og ógn náttúruafla.

Hér áður fyrr var því svo háttað að formenn fölu gjarnan sjóferðir forsjón Guðs. Algengt var að hásetar væru kallaðir til sjós með orðunum Ég er að kalla til skips í Jesú nafni. Þegar allir voru komnir til skips, var til siðs að formaður bæði alla að standa í Jesú nafni. Fór þá hver maður á sinn stað, tók

ofan og krossaði yfir rúm sitt. Forn er einnig sá síður að biðja fyrir sjóferðinni með sérstakri sjóferðabæn. Var þá lesin sjóferðabæn, síðan Faðir vor og lok farið með blessunarorðin. Oft var lögð áhersla á að drengir lærðu sjóferðabænir áður en þeir fengu að fara á sjó og voru dæmi um að prestar létu þá læra bænirnar er þeir gengu til spurninga. Þannig hefur kristin trú veitt íslenskum sjómönnum traust í mótlæti og huggun í sorg um langan aldur.

Ég bið Guð að gefa ykkur öllum gleðilegan sjómannadag. Megi Drottinn Guð, veita sjómönnum nær og fjar blessun sína og vernd.

Séra Elínborg Gísladóttir

Trúin á Jesú Krist veitir kraft til að mæta verkefnum dagsins, hún býr yfir sigurmætti, hún er lífsviðhorf, sér lífið með honum og treystir honum.

Trúin er sigurafl mannlífsins, hún hjálpar okkur til að gefast ekki upp, en halda áfram, biðja og vænta góðs.

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

nett^o

Sími 426 8065 og 426 8181 - Fax 426 8701

Vertíðarspjall 2007



BRÉF FRÁ GÍSLA V. JÓNSSYNI SKIPSTJÓRA

Þetta hefur verið gott ár hjá okkur á Páli Jónssyni síðan um síðasta sjómannadag. Báturinn var í 3 mánuði síðastliðið sumar í Slippnum á Akureyri í stórklossum á millidekki og tókst sú breyting einstaklega vel.

Veiðar byrjuðu 10. ágúst eftir slippinn en þá var búið að fjlóga í áhöfninni úr 14 mönnum í 21. Þetta er gert til að báturinn þurfi ekki að stoppa þegar áhöfnin hvílist, en 14 eru um borð hverju sinni. Við höfum

haft það þannig að menn eru 4 túra um borð og 2 túra heima í frii. Þetta hefur komið vel út. Fiskverð hefur hækkað verulega á tímabilinu, þorskurinn um 60 % og ýsan um 50 %. Aðrar tegundir hafa einnig hækkað í verði, þó ekki eins og þorskur og ýsa. Hærra fiskverð hefur leitt til þess að lettara hefur verið að manna bátana. Þá að veiðunum. Samkvæmt venju vorum við að veiðum fyrir austan land frá því í ágúst og fram í janúar og landað á Djúpavogi en í Grindavík eftir það.

Bréf frá Pétri Vilbergssyni

Heilir og sælir allir sem þetta lesa. Á gamals aldri hef ég látið það eftir mér að vera atvinnulaus. Ekki svo að skilja að það hafi verið einbeittur vilji minn að vera það. En mitt í grámóðu leiðindanna sem því fylgir var hringt í mig og ég beðinn að fara lausaróður á Þorsteini Gislasoni GK-2. Þetta var í lok febrúar, laugardagur þegar fram átti að fara jarðarför ágætrar konu austur á Eyrarbakka. Bræðurnir Halldór og Guðjón frá Vik þurftu

nauðsynlega að fara þangað. Ég fór í þennan lausaróður sem var undir stjórn Gísla bróður þeirra. Þvílikur röður! 6 tonn af góðum þorski og öðru sem því fylgdi. Erfitt var það, eftir 18 ára fjarveru frá netum. Skrokkurinn fékk að finna fyrir því og mætti ætla að maður hafi aldrei áður á sjó komið. Aðgerð á dekki á opnum netabát hafði aldrei borð fyrir mig áður. En í framhaldi af þessu vildi Halldór skipstjóri fá mig til að róa með sér allan mars mánuð. Ég hafði svosem ekkert annað að gera svo ég sló til. PVÍLIKUR MÁNUÐUR PVÍLIKU PUÐ! Eitt sinn



Mynd: Þorsteinn G. Kristinsson

Aflí hefur verið svipaður og undanfarin ár en þess ber að geta að úthaldid er meira þar sem báturinn stoppar aldrei eftir landanir.

Veðrið hefur tafið veiðar meira en oft áður. Eftir að fyrsta stórvíðrið brast á í byrjun nóvember fengum við á okkur 5 stórvíðri af norðaustri á einum mánuði. Þá á ég við alvöru stórvíðri 30-40 m/s. Mér er sagt að það sé gömul trú fyrir vestan, að ef nóvember er óveðrasamur verði febrúar góður. Kerlingabækur myndi einhver segja, en samt, febrúar í ár var mjög góður hvað veður varðar, góðviðri megnið af mánuðinum. Sennilega tilviljun. Annars hefur tíðin eftir ármót verið leiðinleg, legið í suðvestan brælum vikum saman en nú er kominn apríl og sumardagurinn fyrsti í vikunni svo þetta hlýtur að fara að lagast.

Aflí hefur verið ágætur og er t.d. mars i ár sá mánuður sem við höfuð fengið hvað mestan afla eða um 500 tonn af slægðum fiski. Hún er athyglisverð sú þróun sem orðið hefur síðustu 25 árin á netaveiðum hinnar hefðbundnu vertíðar. Nú eru aðeins örfáir bátar sem stunda netaveiðar frá

stöðum eins og Grindavík og Þorlákshöfn.

Einhverntíma um 1980 var einn aflaskipstjóriinn í Grindavík tekinn tali af fréttamanni einhvers fjölmíðilsins. Annað hvort var tilefnið góður róður eða mikill afli á stuttum tíma en mig minnir samt að hann hafi verið hæstur þessa vertíð. Hann var spurður hvort mikil væri um að vera á miðunum, hvort mikil væri af netum í sjó. Svarið var „Já blesaður vertu það er svo mikil af netum og svo þétt lagt með allri suðurströndinni að það er hægt að hlaupa þurrum fótum á baujum frá Reykjanesi að Vestmannaeyjum“ Óðruvísi mér áður brá, hver hefði trúð því þá, að árið 2007 yrði langtínum saman ekki ein einasta netatrossa á Selvogsbanka og það í mars. Í janúar 1967 var Einari Sigurðsýni (Einari ríka) útgerðarmanni afhentur nýr bátur í Deest í Hollandi. Hann fékk nafnið Örfirisey RE. Síðan hefur báturinn verið í eigu nokkurra aðila, lengst í eigu Haraldar Böðvarssonar á Akranesi og hét þá Rauðsey. Síðustu 7 árin hefur hann verið í eigu Visis h/f og heitir nú Páll Jónsson GK og varð 40 ára í janúar síðastliðnum. Ég óska sjómönnum öllum til hamingju með daginn.

BRÉF FRÁ SVEINI ARASYNI

Heil og sæl öll sömun! Þegar þetta er ritað hafa kosningar ekki farið fram enn og allir keppast við að lofa öllu fögru, gulli og grænum skógum. Það er hætt við að stjórn fiskveiða yrði eitthvað skritin ef allt kæmi til framkvæmda. sem lofað er. Við sem höfum starfað við fiskveiðar sl. 18 ár þ.e.

þeir eru:
Skipstjóri Halldór Þorláksson
Styrmaður Gisli Þorláksson
Yfirvélstjóri Smári Jónsson
Vélarvörður Karl Snorrason
Kokkur Guðjón Þorláksson
Háseti Arni Bergmann Hauksson

Hafið hjartans þökk fyrir árangursrikan mánuð þar sem hver einasti vöövi likamans öskraði stanslaust á hjálp!

undir kvótalögum höfum verið að afla þessum útgerðarfyrirtækjum kvóta með því að taka þátt í kvótakaupum og að ávinna kvóta fyrir þau, svo þegar þegar búið er nýta menn til fulls (eða þannig), þá er mönnum hent í land með skottið á milli lappanna. Þeir eru ekki gjaldgengir lengur, þar sem allt gengur út á toppkeyrslu á mannskapnum og er undravert hvað þessir strákar sem eru á þessum skipum hafa náð miklum afköstum. Það virðist alltaf vera hægt að auka þau. Jæja, hvað um það? Það var kostulegt að fylgjast með því þegar kvótakerfið var að þróast að allar lagfæringar vegna smábáta kölluðu á stórkostlegar breytingar, þar sem menn fundu alltaf holar og spiluðu á kerfið, en hafði í för með sér líka stórkostlegar breytingar og framfarir í smíðum smábáta.

En það er skritið að þegar margir tala um ótækt sé með alla nýliðun í sjávarútvegi vegna þess kvótakerfis sem komið var á til fiskverndunar og hagræðingar, en enginn talar um þessa jálka sem búnir eru að vera til sjós í áratugi og taka þátt í þessari hagræðingu og kvótakaupum og hrökklast svo í land án þess að hafa áhuga á því í raun og veru, en gætu alveg nýst einhver ár enn í aðeins rólegri plássum. Mér finnst að það ætti enn einu sinni að gera breytingu á kerfinu og gefa þessum körlum færí á að stunda þá vinnu sem þeir kjósa þ.e. á sjó. Það væri sanngjarnat að þeir fengu að fiska með færum eða línu einn eða fleiri á og hámarka línlengd eða ferafjölda. Þá gætu þessir karlar stundað sína vinnu áfram. Skilyrði fyrir því að menn fengju slik



Mynd: Þorsteinn G. Kristinsson



Mynd: Þorsteinn G. Kristinsson

veiðileyfi væri að hafa stundað sjó í 20 ár eða meir og orðnið fimm tugir. Kvótinn yrði ekkert vandamál. Hann yrði bara tekinn af þeim sem hafa hann, því það er öruggt að þessir karlar eiga fyllilega sinn hlut í honum. Með því væri hægt að nýta þessa menn áfram. Nog er til af þokkalegum bátum sem henta í þetta og það yrði þessum mönnum óyfirstiganlegt að gera svona út. Svo þegar þeir hætta sjálfviljugir þá er ekkert vesen, enginn kvóti til að selja og nýliðun eðlileg, þar sem ekki þyrfti að óttastað of margir yrðu um hituna því fjöldinn væri alltaf takmarkaður af áðurgreindum skilyrðum.

En víkjum að öðru. Mikið hefur verið gaman að sjá það í vetur, að ekki er þorskurinn útdauður ennþá og ótrúlegt að sjá eins og herna við suðvesturhornið hversu stór og fallegur hann er. Það hefði einhvern tíman þótt saga til næsta bæjar að línuþorskur 5-7 kg að þyngd og í svo miklum mæli, sem verið hefur nú í vetur. Menn fyllast bjartsýni um framtíðina þegar þeir verða vitni að þessu. Ég réri fyrir austan fram í lok febrúar og þar var nóg af smáþorski þannig að nýliðun er líka fyrir hendi þó maður sjái ekki smáþorsk hér fyrir sunnan, þá er hann örugglega til líka. Ýsan er af öllum stærðum og gerðum. En svo kemur fiskifræðin og lemur allt niður. Nú er allt svart. Nýliðun engin og þessi mikla fiskgengd þá væntanlega síðustu fjörkippirnir. Það er eins og blessaðir fræðingarnir ætlist til þess að fiskur sé alltaf á nákvæmlega sömu stöðum ár eftir ár og þar megi ganga að honum vísum til að telja þá í aldursröð, annars séu þeir ekki til. En hvað veit ég? Ég var nú

alinn upp við Húnaflóann og át að mestu landbúnaðararfurðir.

Við fengum svokallaðan pakkafisk (frosinn), sem ég uppgötvaði seinna að væri svokölluð fiskblokk. Stöku sinnum fékkst þó nýmeti úr sjó. Oftar fékk ég nýjan silung og jafnvel rauðmaga en þorsk og ýsu. Nú er Húnaflóinn fullur af fiski og þangað flykkjast bátar til veiða. Já allt er breytingum háð. Ég óska sjómönnum og fjölskyldum þeirra til hamingu með daginn og vona að við jálkarnir fáum svo okkar eftirlaunafisk. Með kveðju,
Sveinn Arason, trillukarl.

Hrafn - 2007

Það er komið árið 2007 og ég sé að ég er búinn að vera 20 ár á frystiskipum. Ég fór minn fyrsta túr á frystingu í september 1987 það var á loðnuskipinu Grindvíkingi, við vorum á rækjuveiðum á Dhornbanka. Það hefur ýmislegt gengið á og verið reynt á þessum tíma, maður er búinn að taka þátt

í allskonar æfingum, mikilli veiði og algjöru reiðileysi. Maður hefur haft miklar tekjur niður í nánast engar, kynnt mikið af góðum mönnum og svo mönnum sem maður vill sem minnst af vita. En fyrst og fremst hefur umgengnin um auðlindina batnað til muna og hún er í góðu lagi í dag og hefur örugglega ekki verið betri síðan fiskveiðar hófust við Ísland með nútimalagi. Á okkar skipi er til dæmis aldrei híft fyrr en allur aflu hefur verið unninn upp úr fyrra holi og ef við höldum að það sé kominn nægur afli í trollið þá lyftum við því upp í sjó og bíðum þar til búið er að vinna upp. Ég hef oft verið spurður að því hvernig ég geti unnið svona vinnu, hvort ég sé ruglaður og hvort þetta sé ekki skelfilega leiðinlegt. Sjálfsagt er ég eitthvað ruglaður stundum og oft er þetta hundleiðinlegt, en er ekki lífið bara þannig? Ég er oft spurður af því jafnvel af daglaunamönnum sem eiga 120 frídaga á ári og eru farnir í golf klukkan fjögur eða á hestbak klukkan fimm eða eitthvað ennþá tilganglausara hvað ég geti eiginlega gert í mánaðar frii hvort mér leiðist ekki? Þá verð ég yfirleitt þurr á manninn og svara



Mynd: Þorsteinn G. Kristinsson

með þjósti að ég ætli að reyna að byrja eitthvað á því sem aðrir gera í sínu 120 daga frii á ári og á kvöldin sem flestir hafa fyrir sig. Þetta er ekki alslæmt þó vissulega sé vinnan erfið, oft við vondar aðstæður. Þegar maður hefur verið í landi í mánuð og er á útleið eitthvað út í ballarhaf og FM stöðvarnar, þar sem sjálfumglaðir leiðindaskarfar höggva stöðugt á því hvað klukkan sé, á hvaða stöð þeir séu og hvað þeir verði lengi með okkur, hætta að heyrist og GSM símarnir hætta að hringja, þá er eins og það verði annað andrúmsloft, það er eins og allt verði einhvern veginn eðlilegt. Maður losnar við mikið af þessu áreiti sem einkennir nútímann.

Nú þegar horft er um öxl þegar tekið er að vora og litið yfir farinn veg er tvennt sem stendur uppúr, mikil ótið og hátt verð á afurðum þó hefur það verið að gefa eftir á vissum tegundum og krónan hefur verið sterk. Sumarmánuðirnir gengu ágætlega. Áherslutegundin var grálúða sem gengur afskaplega illa að veiða um þessar mundir en við áttum eftir dálitið af þorski þannig að sumarið bjargaðist í ufsa, ýsu og þorski sem meðafla. Grálúðan er trúlega sá fiskur á Íslandsmiðum sem sveiflast hefur hvað mest bæði hvað varðar veiði og verð á afurðum. Nú er svo komið að það eru aðeins aflmestu skip með ógnarþung veiðarfæri sem eiga einhverja möguleika en þeir eru ekki að veiða mikið magn það er bara hátt verð á lúðunni sem gerir veiðarnar arðbaærar. Við sem erum á þessum kraftlitlu pungum með grunnslöðar veiðarfæri eru bara fyrir á grálúðumiðunum.

Haustið einkenndist af ágætu fiskirii á litlum blettum í stuttan tíma í einu, þegar þannig er ástatt er lítill vandi að fá ekki neitt en einhvern veginn bjargaðist þetta nú. Í nóvember brældi og varði sú bræla með stuttum hléum fram yfir miðjan mars. Þetta er alversti vetur til sjósóknar í áraraðir

veðurlega séð. Janúartúrinn bjargaðist í karfa og gullaxi en óvenju mikil ýsuveiði fyrir vesturlandi hélt uppi febrúartúrnum. Togarar Þorbjarnar hafa ekki landað meira magni af ýsu í febrúarmánuði áður. Marstúrinn var góður á okkar mælikvarða þrátt fyrir rysjóttu tíð, góður ýsuaflí hélt uppi túrnum.

Það hefur verið mjög góð þorskveiði á grunnslöð á vertiðinni og er ekkert nema gott um það að segja, þegar þannig háttar heyrist gjarnan töluverð umræða um að bæta við veiðiheimildir. Ég er ekki þeirrar skoðunar að það eigi að rjúka til og auka kvóta i einhverri fisktegund þó að vel veiðist, á þá að minnka kvóta þegar það er tregt? Ég ætla að vona að þorskkvótinn verði ekki ákveðinn eins og loðnukvótinn þar sem kvótinn er gefinn út jafn óðum og eitthvað finnst. Ég er reyndar þeirrar skoðunar að það eigi að breyta kvótum sem minnst milli ára, það hlýtur að vera best fyrir alla markaðssetningu og áætlanagerð. Það eru margir sem að fiskveiðum koma, þar á meðal ég, þeirrar skoðunar að veitt sé óþarflega lítið af þorski á Íslandsmiðum. En ef að auka á þorskkvótann þá verður það að vera pólitisk ákvörðun tekin til langs tíma. Það er örugglega hægt að auka þorskkvótann í 250-300 þúsund tonn á ári í rólegheitum með svona 5% aukningu á ári.

Þegar þessar línum eru skrifsaðar eru við á Hrafni að byrja 4. veiðiferð ársins og það er ýsuveiði viða á suðvesturmiðum. Skipið er mannað góðum mönnum en þar hefur orðið mikil breyting til batnaðar á síðustu misserum. Vonandi sér fyrir endann á hnignunartímabili síðustu ára þar sem lágt afurðaverð, sterk króna og oft treg veiði gerðu það að verkum að illa gekk að manna frystitogara.

Ævar Ásgeirsson.



ÞJÓNUSTA :



HÖNNUN VEIDARFÆRA

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

UPPSETNING OG FRÁGANGUR VEIDARFÆRA

Sjáum um uppsetningu og frágang veiðarfæra að óskum kaupenda.

VIÐHALD VEIDARFÆRA

Yflrfórum allar gerðir veiðarfæra.

VÍRAR, HÓLKAR, 600TN VÍRAPRESSA

Eigum á lager flestar gerðir vinnsluvíra og kranavíra. Erum með 600tn vírapressu, og brykkjum bæði ál og stálhólka með hefðbundnum augum með eða án kóssa. Erum einnig með stálagu f/ víra og virmanillu.

ROCKHOPPERAR OG FÓTREIPI

Erum með rockhopperpressu. Setjum upp og lagfærum lengjur af öllum stærðum og gerðum, að óskum kaupenda. Eigum ávallt til á lager rockhopperdiska 10-24" í ýmsum byggðum. Einnig erum við með milligúmmi af flestum stærðum. Setjum einnig upp fótreipi fyrir dragnætur og humartrolli.

KEDJUR OG LÁSAR

Stálkeðjur 9-32mm og galvanisíðar 4-32mm frá Trygg í Noregi. Patentlása frá Parson og Silverline, og járnvara frá Markussen.

NET TÓ OG GARN

Net tó og garn frá Hamplöjunni, Cotesi og Euronet í Portugal.

ALL TÍ NETAÚTHALDIÐ

Eigum efni í færí, sérta, baujur, belgi, teina og fleirra

NETAFELLING OG AFSKURDUR

Tökum að okkur netafellingu og afskurð.

SKILJUR

Setjum upp og sjáum um viðhald á Sort-V smáfiskaskiljum og nækjuskiljum.

SJÓFATNAÐUR

Sjófatnaður, vettlingar, hnifar, brýni og ýmislegt fyrir útgerðina.

Frekari upplýsingar færðu á www.veidarmaer.is

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

Útgerð:
Sighvatur GK-57
Hrungnir GK-50
Jóhanna-Gísladotur IS-7
Kriðin GK-157
Páll Jónasson GK-7
Forstjóri: Páll H. Pálsson
Framkv.stj.: Þórir H. Pálsson




VÍSIR
Hafnargötu 16
Fax 426 8176 - Sími 420 5700

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



HITAVEITA
SUÐURNESJA hf.



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

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





ÁLAGJÁIN Í JÁRNGERÐARSTAÐAHVERFI

Syðst í Járngerðarstaðahverfi í Grindavík, nálægt enda Kirkjustígs, var allt fram á sjöunda áratug síðustu aldar djúp gjáarsprungu með vatni í. Gætti þar flóðs og fjöru likt og í sjónum. Gjain var u.þ.b. 50 metra löng og lá í stefnu frá suðvestri til norðausturs. Meðfram henni að suðaustanverðu var göngustígur. Umhverfis gjána voru túnblettir og garðar, sem tilheyruðu bæjunum Hlíði, Garði, Vík, Garðhúsum og Eiði. Áður fyrr voru á þessum slóðum torfbæir og mætti þar nefna Hrafshús, Skemmuna, Suður-Gjáhus og Norður-Gjáhus. Fólkið á bæjunum skolaði þvott sinn og útvatnaði saltfisk í gjánni við svonefndan Djúpastig.

Það sem var ef til vill merkilegast við þessa gjá, voru álarnir, sem gengu upp í hana frá hafi eftir rásum neðanjarðar. Oft

mátti sjá þar 10-15 ála utan í klettaveggjunum rétt undir vatnsfirborði. Bjarni Sæmundsson segir í bók sinni, Fiskarnir, að állinn sé tíðast fremur lítill fiskur, hrygnurnar 45-65 cm (250-500 g), en geti orðið miklu staðri. Stærsti áll sem vitað sé um hér, hafi verið um 110 cm að lengd og væp 4 kg að þyngd. Haengarnir séu miklu minni, í mesta lagi 45-50 cm. Álar, sem veiðast í gildrur í vatnsstæðinu við Járngerðarstaði, eru oft 60-80 cm að lengd. Í téðri bók segir Bjarni Sæmundsson enn fremur: „Í flæðitjörnum í Grindavík koma álarnir á sumrin, þegar kyrrt er veður, úr gróðrinum úti í tjörnum og inn á sandinn með löndum, einkum á kvöldin með aðfallinu, þegar stórstreynt er og liggja þar langan tíma grafkyrrir, ef þeir mæta eigi styggð. Í gjánum eru þeir oft á sveimi uppi við yfirborð um hábjartan daginn, en flyja

niður í dimmuna ef þeir óróast. Annars má fá þá til að bíta á agn á svona stöðum á björtum degi, án þess að þeir skifti sér af návist þess, er heldur í færið.- Þegar kólna fer á haustin, leitar állinn sér að hentugum vetrarbústað, þar sem er ber og blautur botn og grefur sig þar niður og leggst í dvala....“.

Ég minnist þess, er við nokkrir strákar í Járngerðarstaðahverfi hófum álaveiðar í gjánni. Við útbjuggum háf úr þéttriðnu neti og höfðum sild sem agn, er við bundum við snærið ofan við háfinn. Létum við síðan háfinn með sildinni síga niður í gjána og það leið ekki á löngu uns torfa af álum var komin í sildina. Kipptum við þá háfnum upp og fengum oft 4-6 ála í hali. Hvoldum við úr háfnum í grasið en álarnir tóku þá gjarnan strikið og skriðu ofan í vatnið á ny.

Um nafn á þessari umræddu gjá er ekki vitað með vissu. Í daglegu tali var hún alltaf kölluð gjáin. Að likindum var hún hluti af gjáarsprungu, sem gengur upp í gegnum Járngerðarstaðahverfi frá sjó í norðaustur. Hlutar gjáarsprungunnar eru þó nafnkunnir eins og Flúðagjá, Vallargjá, Brúnkugjá og Stamphólgsgjá. Ef til vill hefur hún verið nefnd Gjáhúsagjá?

Þar sem umræður um náttúruvernd eru ofarlega á baugi um þessar mundir, er alls ekki úr vegi að hugsa til þess, að álagjáin var í raun náttúruperla. Liklega var þarna eini staðurinn á öllu Íslandi og þó viðar væri leitað, þar sem hægt hefði verið að sýna ferðafólk ála í náttúrulegu umhverfi. Það hefði mátt girða gjána af til að forða óvitum frá vá, en benda má á, að á bæjunum í kring ólust upp tugir barna á árum áður, án þess að vandræði hlytust af út af gjánni.

Heimildir:
-Fiskarnir eftir Bjarna Sæmundsson.
-Ljósmyndasafn Olafs Rúnars.



En gjáin var fyllt upp og það má teljast kaldhæðni örlaganna, að efnið, sem notað var til þess, var tekið úr Melhól. Melhóll var einstakur eldgýgur eða eldvarp austan Þorbjarnar og setti mikinn svip á umhverfið. Fyrrum var Melhóll kennileiti, er menn sátu á ákveðnum fiskimiðum. Hann er nú nánast horfinn.

Þetta var e.t.v. útúrdúr, en er ekki verið að ræða um stofnun eldfjallagarðs á Reykjanesskaga?

Víða í landi Grindavíkur má sjá minjar, sem vitna um sjómennsku og búskaparhætti genginna kynslóða. Þann arf, sem og náttúru landsins, ber að umgangast með virðingu.

Eftir Ólaf Rúnar Þorvarðarson



GRINDAVÍKURBLÚS



Ljósmynd: Hávarður Gunnarsson

Pær voru bara sex. Sagði hann. Holurnar á golfvellinum voru bara sex. Hann var mjög stór örlítið herðalotinn, hvíthærður en hafði misst allt hárið á hvirflinum. Maðurinn talaði mjög skírt með áberandi sunnlenskum "hv" framburði. Hann lagði bílnum sínum upp með hólnum þar sem Kobbi leggur oft. Nokkrir fastagestir stóðu hjá honum og spjölluðu og bentu. Það fór ekki á milli mala á öllu fasi að mörg ár voru liðin frá þeirra síðasta fundi, samt virtust þeir vera kunnugir.

Hann er verkfræðingur við byggingu Reykjanesvirkjunar og sagðist oft þurfa að fara út á Reykjanes, verkfræðistofan er á Laugaveginum. Aðkomumaðurinn sagðist aldrei fara út á virkjunarsvæðið nema Grindavíkurleiðina, jafnvel þó vegurinn væri ekki upp á það besta.

Hann sagðist oft nema staðar hérrna á Tóftum, einkum á morgnanna, þá er lognið oft magnþrungið. Hér sér maður fjallahrínginn, Pórðarfellið, Lágafellið, Porbjörninn, Hagafellið og Gálgaklettana þar sem útilegumennirnir úr Pjófagjá voru hengdir. Pjófagján klífur höfuð Porbjarnarins. Sagði hann svona eins og við sjálfan sig.

Austan við Hagafellið er Fagradalsfjallið með Langhólinn og Kastið.

Næst kemur Vatnsheiðin, Fiskidalsfjallið og Húsafell. Þar fyrir austan er Festi, Borgarfell, Lyngfell, og Slaga. Lengra austur er Núphlíð og Geitahlíð sem er alveg eins í laginu og Fagradalsfjallið séð frá Tóftum sagði karlinn og var allt í einu kominn í skáldskap.

Hið unga vor yfir austurfjöllumskín
Það ylmar og hljómar í blæ!
Til fjallsins liggja nú
fótspor míni og þín,
Meðan fólkisefur enn í bæ.

Við göngum hljótt,
því við hlíðum á þann söng,
sem hljómar í blænum svo kátt,
í morgundýrðinni er leiðin ekki löng
við þann letta glaða hörpuslátt.

Heyrðu hjartans vina,
Nú hlæja augun þín!
Skærri en himnaljós
Fegri en vorsins vænsta rós
Erftu drauma minna dís,
ástin míni.
(Jón frá Ljárskógunum)

Hann söng viðlagið fyrst lágt en svo hækkaði rómurinn og endingin var leikræn. Kvæðið benti til þess að verkfræðingurinn

ætti sér fortíð í Grindavík. Hver veit nema hann hafi á námsárum dvalið í Grindavík og átt einhverja unga stúlku hér í meinum. Hver veit nema hann hafi verið að búa til bryggjur í nýrri höfn, eða var hann að leggja ratmagn, vatn eða síma hér áður fyrr. Eitt er víst að hann var mjög kunnugur og mjög leyndardómsfullur.

Verkfræðingurinn fór hér um í vor klukkan sex um morgun. Starfsmenn golfvallarins vöknudu líka snemma það var gosbrunnur á hverri einstu flöt. Mikið var gaman að sjá vökvunina út um allan völlinn. Græni golfvöllurinn var sérstaklega glæsilegur, röndóttur og fallega sleginn. Æn það var fleira að sjá. Selurinn flatmagaði í fjörunni og Súlan stakk sér grimmt í víkinni. Það var greinilega allt fullt af lífi í sjónum, sennilega síldartorfur sem fuglinn svalaði sér á þarna í morgunkyrrðinni.

Krían fór mikinn við hólinn sem er norðan við veginn rétt þar sem Dalbær stóð á sínum tíma. Parna var refur brúnn með svolítinn hvítan blett á hálsinum undir hökunni. Hann horfði svolitla stund á verkfræðinginn og kruherinn stakk sér án afláts niður að óargadýrinu. Refurinn tók á rás norður á böginn með stórt loðið skottið eins og stílfjöður á eftir sér.

Refurinn gerir gren í urð
Gengur út til veiða.
Oft er bágð og bjargarþurrð
I búi fram til heiða.

Flæmdur er hann á fjöllin einn.
Fátt er þar til bjarga.
Vininn á hann ekki neinn,
En andstæðinga marga.

Skeytir hann ei um boð né bann
Bítur fé í högum.
Dræpur hvar sem hittist hann
Að hunda og manna lögum.

Mannúðin okkar manna
Er mikil og dásamlig.
Við göngum svo langt í gæðum,
Að guð má vara sig.

Við segjum að allt sem andar,
Sé ættingjar guðs og manns,
Ef sjáum við fugla og fiska,
Við finnum til skyldleikans.

Og fjölgunarráð eru fundin,
Og friðunarráð eru sett,
En refurinn er sem áður
Utan við lög og rétt.



Félagsmenn taka saman höndum



Mikið var lagt í brautimar



Enginn rigning, utan sem innanhús



Tilbúnir í hring



For ... menn...

Pví hann er meðbiðill manna
Til matarins, það er nóg.
Og svo er hann ekki ætbur
Sem út yfir tekur þó.

Við elskum allt sem lifir,
Ef okkur skilist gat,
Að ef til vill gæfi það orðið
A einhvern hátt að mat.

En það, sem ei verður etið,
aldrei lagavernd fær.
Svo langt kemst mannúð manna
sem matarvonin nær.

(Örn Arnarson)

Karlinn var kominn í feikna ham, fastagestirnir helltu úr eyrunum sitt og hvað. Peir vissu ekki alveg hvernig þeir áttu að haga sér undir öllum þessum kveðskap. Það var eins og verkfræðingurinn yrði að koma þessu frá sér. Hann var gjörsamlega heillaður af umhverfinu á Tóftum, eins og stinginn svefnþorni, Pangað til Venni tók að skarið og fór að tala um allt aðra hluti, nær jörðinni.

Seinni hluta sjöunda áratugarins og í upphafi þess áttunda var Ungmennafélagið með æfingaaðstöðu fyrir fótboltann þarna á flötunum, sagði Björgvin Gunnarsson skipstjóri. Það var ekki til grasvöllur í Grindavík og Tóftadalurinn nýttist ágætlega fyrir knattspyrnuvöll, góður undirbúningur fyrir leikina við þau lið sem begar voru komin með grasvöll sem heimavöll.

Annað markið var rétt sunnan við púttvöllinn og hitt í námunda við fimmtu flötina. Petta var finasta aðstaða, ekkert á móti því sem nú er en góð samt á þeim tíma. Venni gjóði augum á karlinn til að gá

hvort hann tæki því illa að skipta svona skyndilega um umræðuefni. Pví fór fjarri, karlinn efldist um helming og greip boltann þar sem Venni gaf hann.

Það fór að bera svolítið á mönnum með kylfur á Krosshúsatúninu um miðjan sjöunda áratuginn, sagði hann. Sumir þeirra fóru meira að segja út á Tóftadal með þessar græjur. Pétur Antonsson var nýfluttur í Garðhúsin og Halldór Ingvarson bjó á efri hæðinni í Krosshúsum.

Það vissu fáir hvað þarna var á ferðinni. Sumir Grindvíkingar fóru öðru hvoru í siglingar og voru eitthvað inni í heimsmenningunni. Peir sögðu að betta héti golf. Íþróttin væri fyrir heldra fólkioð sem vildi ekki vera innan um sauðsvartan almúgann. Peir sem stunda þessa íþrótt verða að eiga feitar buddur, því allt í kring um golf er rándýrt, sagði aðkomumaðurinn sposkur.

Já sagði Venni ég man vel eftir þeim þarna niðurfrá. Peir áttu nú ekki margar kylfur þeir Pétur og Halli. Peir voru þarna að leika sér hvor með sitt sjójárnið. Peir stóðu á hólnum hjá Krosshúsum og slógu þaðan út á Gjáhúsatúníð. Stundum hitti þeir vel og þá lento boltarnir alveg niður við hlöðuna í Vík, þar sem súgþurrkunin var.

Það var mikil veiðarfæratjón, boltarnir týndust, grasið var svo mikil. Þessi nýbreytni á þorpsbrag þeirra félaga vakti athygli. Sumir bysnuðust yfir þessum leikaraskap fullorðinna manna en aðrir gáfu þessu mikinn gaum. Það voru einkum ungr piltar sem bjuggu í nágrannahúsum, þeir voru svona átta eða níu ára gamlar. Strákarnir göptu af undrun og fengu að prófa að slá. Það var ekki laust við að þetta frumkvæði Péturs og Halldórs hafi sað fræjum í ungar sálir með mikinn íþróttáhuga.

Sigurgeir Guðjónsson var sá sem fyrst náði verulegum árangri af þessum piltum. Hann er margfaldur klúbbmeistari hjá Golfklúbbi Grindavíkur sem varð tuttugu og fjórr ára þann fjórtanda maí í fyrra. Jósef Olafsson er núna í stjórn Golfklúbbs Grindavíkur og Sigurjón P. Magnússon var vallarstjóri hjá Klúbbnum á sínum tíma, sagði Venni stoltur af frændum sínum.

Í upphafi áttunda áratugarins komu hjón úr Reykjavík og settust að á Reynisstað. Það var ekki vegna þess að þau væru að flytja búferlum úr höfuðborginni. Nei þau heilluðust bara af Staðarhverfinu og keyptu þetta litla hús sem var í niðurníðslu. Þau langaði að hafa þarna sumarbústað eða frístundahús. Það er aldrei vetur í Staðarhverfinu, í vesta falli haust. Þess vegna var hægt að nota húsið í frístundum árið um kring.

Pessi hjón heita Elísabet og Jóhann Möller. Fljótlega eftir að þau tóku sér bólfestu í Staðarhverfinu fóru þau að hreinsa Dalinn. Arum saman rak ýmis konar drasl á fjörurnar og fauk upp á bakana. Umbúðir félruu í sjóinn af skipum sem áttu leið framhjá. Það voru áletranir á mjólkurfernum og kexpökum á ýmsum tungumálum sum með rússnesku letri. Það bar mikil að þessu hreinsunarátaki þeirra hjóna. Þau rókuðu draslinu saman í hrauka sem minnti á áramótabrennur. Þau kveiktu svo í öllu saman.

Petta minnti sögufróða á landnámseldanna, Þar sem menn brenndu elda eftir ákveðnu skipulagi til að helga sér land fyrir sig og fjölskyldu sína. Þau hjón voru auðvitað að nema land í ákveðnum skilningi. Pegar hreinsunin stóð sem hæst tóku menn eftir graenum blettum vítt og breitt um dalinn. Þau hjónin sáust bera áburð hér og þar. Síðan fóru þau fljótlega

að slá þessa bletti og skömmu síðar komu bollar og flögg rétt eins og við sjáum núna á golfvellinum.

Jóhann kom í sjoppuna til Halldórs til að taka bensín. Peir áttu þarna langt samtal við bensíndæluna hjá BP í Grindavík á vordögum 1979. Petta samtal leiddi til þess að Jóhann Möller boðaði nokkra Grindvíkinga á sinn fund vestur að Reynisstað. Fundarefnið var að stofna Golfklúbb. Þar sem völlurinn var bara sex holur þurfti að takmarka fjöldann í klúbbnum. Petta vakti athygli grindvíkinga og áður en nokkur vissi fjölmennu beir út á Tóftadal með golfkylfur. Það átti sér stað íþróttaspengja. Golfklúbbur Grindavíkur var stofnaður með formlegum hætti í barnaskólanum í Grindavík þann fjórtanda maí árið nítjánhundruð áttatu og eitt, sagði verkfræðingurinn móður og masandi eftir mikla ræðu sem hann hélt í einni lotu án þess að viðstaddir kæmu að nokkru orði. Peir kinkuðu hins vegar kollti til samþykkis ótt og tit.

Fyrsti teigurinn var ekki langt frá þar sem annað markið var á fótboltavellinum. Hann var rétt sunnan við púttvöllinn. Fyrsta flötin var sú sama sem núna er númer fimm. Já þetta var par fjögur hola enda þótt hún væri ekki nema rétt rúmlega hundrað metrar að lengd. Þarna stóðu menn á teignum og munduðu sitt sterkasta vopn til þess að komast í tveimur höggum inn á grín.

Annar teigurinn var rétt vestan við flötina og önnur flötin var þar sem fyrsta flötin er í dag, inni í kvosinni. Priðji teigurinn var rétt aftan við kvennateiginn á annarri braut, alveg úti í fjörunni. Flöt á priðju brautinni var í námunda við hvíta hælinn þar sem segir að tvöhundruð metrar séu eftir inn á nuverandi flöt nr. Tvö.

Góður félagsskapur



Gamli maðurinn var frakkaklæddur og benti í allar áttir. Hann var mjög staðkunnugur. Guðmundur Kristjánsson og Jakob Eyfjörð hlustuðu og bættu inn orðu stöku sinnum. Steinþór Þorvaldsson var þarla líka og svo auðvitað Björgvin Gunnarsson. Venni mundi vel eftir vellinum svona. Fjórði teigurinn var nákvæmlega þar sem varnargarðurinn endar, sagði hann. Eg meina varnargarðurinn sem Suðurverk gaf okkur á sínum tíma, bætti hann við. Þetta var nokkuð löng par fjögur hola, flötin er sú sama og nú er númer tvö, hélt hann áfram og snéri sér að gamla manninum sem kinkaði kolli.

Venni hélt áfram fimmtí teigurinn var uppi á hólnum þar sem þriðja brautin byrjar í dag. Ég meina þar sem slegna brautin byrjar við verðum alltaf að slá yfir þennan hól til þess að komast inn á slegna braut í dag. Já sagði Gamli maðurinn í frakkanum en fimmtí brautin var par þrjú, sagði hann og skimaði vestur eftir. Fimmtí flötin er sú sama og nú er númer fjögur. Sjóttbrautin var löng par fimm hola. Sjótt teigurinn var á svipuðum slóðum og vetrarteigurinn er stundum á fimmtí brautinni í dag. Það var slegið austur á bóginn og yfir Pústa, flötin á sjóttu brautinni var nákvæmlega þar sem þúttvöllurinn er í dag, sagði verkfræðingurinn.

Hann hélt áfram og snéri sér að skipstjóranum Björgvini Gunnarssyni. Þú varst á fundinum í skólanum sagði hann, Venni þú ert stofnfélagi er það ekki? Jú, sagði Venni ég var viðstaddir þennan fund þegar Golfklúbbur Grindavíkur var stofnaður í Barnaskólanum þann fjórtánda maí árið 1981. Við kusum Svein Sigurkarlsson lögfræðing til þess að verða formaður,

Halldór Jóel Ingvarson kennari var kosinn til þess að verða ritari og Sigurgeir Guðjónsson skrifstofumaður var gerður að gjaldkera. Varafotmaður var Bjarni Andrésson vélstjóri, vararitari var Sævar Þórarinsson skipstjóri og varagjaldkeri var Halldór Þorláksson skipstjóri. Endurskoðendur voru kosnir Eiríkur Alexandersson og Björgvin Gunnarsson, sagði Venni ég gleymi þessum fundi ekki svo glatt.

Ég get líka sagt ykkur frá því bætti hann við að Elísabet og Jóhann Möller á Reynisstað lögðu alla sína vinnu inn í golfklúbbinn. Þau gerðu nákvæma skyrslu um sína vinnu og efni sem til þurfti. Það var ekki ætlun þeirra hjóna að fá eitthvað í staðinn, nei þau gerðu þetta til þess að klúbburinn gæti lagt skyrsluna fram þegar kæmi að því að fá fé úr íþróttasjóðum til þess að byggja upp golfvöllinn. Þá kynni þetta vinnuframlag þeirra hjóna að hafa nokkuð fjárhagsgildi fyrir klúbbinn, sagði stofnfelaginn Björgvin Gunnarsson.

Félagarnir stóðu þarna í hrókasamræðum fram eftir degi. Það var bent og það var skimað og það var uppi hönd til þess að leggja áherzlu á sérstök atriði. Grindvíkingarnir buðu gestinum upp á hressingu í Golfskálanum. Par fóru fram viturlegar samræður um húsið sem byggt var árið 1930. Jörðin að Húsatóftum var á sínum tíma Konungsjörð. Þarna var einu sinni bóni sem hét Jón Sæmundsson. Hann átti fjölda barna með tveimur konum. Einn sona hans hét Sæmundur Jónsson og fluttist að Járngerðarstöðum. Sonur hans var Bjarni Sæmundsson fiskifræðingur. Annar sonur Jóns var Einar Jónsson og fluttist að Garðhúsum. Sonur hans var Einar G. Einarsson kaupmaður í Garðhúsum.

Pann þrettánda nóvember árið 1905 seldi Einar Jónsson bóni í Garðhúsum jörðina að Húsatóftum til Einars Jónssonar hreppstjóra Grindavíkurhrepps fyrir tvö þúsund og sexhundruð krónur. Félagarnir ræddu þetta fram og til baka og röktu sögu jarðarinnar eftir krökum og kimum fram á þennan dag.

230706 melurinn



Jón og Margeir ehf



Leggðu góðu málefni lið

Leggðu góðu málefni lið er heiti á þjónustu í Einkabanka og Fyrirtækjabanka Landsbankans sem auðveldar þér að hefja mánaðarlegan stuðning við góð málefni. Það þekkja það flestir að greiða mánaðarlega af húsinu og bilnum og fyrir ráfmagn og hita. Nú er auðvelt að bæta góðum málefnum við þann lista og gerast áskrifandi að þeim. Þú getur styrkt yfir 75 góðgerðarmálefni; velur einfaldlega styrkupphæðina og hversu lengi þú vilst styrkja. Hver króna skilar sér til góðgerðarfélaganna og notendur bera engan kostnað við stuðning sinn. Með einfaldri aðgerð er svo haegt að haetta stuðningi. Landsbankinn hefur boðið þessa þjónustu síðan 1. júlí sl. og síðan þá hafa hundruð Íslendinga gerst áskrifendur að góðu málefni.

gottmalefni.is



Bílaverkstæði

Smurstöð

Verslun

Vélsmiðja

Renniverkstæði

Nýsmíði



VÉLSMIÐJA
GRINDAVÍKUR



VÉLSMIÐJA BÍLVERKSTÆÐI SMURSTÖÐ VERSLUN

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

ÓÐUR TIL KÖTU



Grein eftir
Hafsteinn Sæmundsson

Það var Caterpillar vélín í Mai sem kveikti í mér þann mikla áhuga fyrir vélum sem ég hef haft fram á þennan dag. Þetta var sex strokka eitthundrað og fimmtán hestafla dieselvél. Það sem var óvenjulegt var að áfost við hana var lítil tveggja strokka bensinvél sem hafði það hlutverk að snúa þeirri stóru í gang.

Ég var eitthvað um fermingu þegar Ragnar stjúpi minn var vélamaður á Mai og hafði ég feikigaman að horfa á þegar hann var að ræsa Köturnar. Fyrst var þeirri litlu snuíð í gang og fór hún strax upp á fullan snúning með miklum hávaða og látum, síðan var slegið undir ventlana á stóru Kötu, tannhjólinu á litlu rennt inn á tannkransinn á stóru og síðan kúplað að. Eftir nokkra snúninga fór stóra Kata að taka við sér og malaði síðan eins og köttur með þessu fallega kraftalega hljóði sem gjörsamlega dáleiddi mig.

Það kom að stjúpi leyfði mér að setja Köturnar í gang, í mínum huga var þetta það stórkostlegasta sem ég hafði fengið að gera á ævinni. Teningnum var kastað, ég ætla mér að verða vélstjóri.

Mai var smíðaður í Noregi árið 1918 og var keyptur til Grindavíkur



Mynd: Hafsteinn Sæmundsson

árið 1945 af Einari Dagbjartsyni, Jóni Gíslasyni og fleirum.

Upphaflega vélín sem var í Mai var fjörutíu og átta hesta Gray, eins strokks glóðarhausvél en árið 1947 var sett í bátinn hundrað og fimmtán hesta Caterpillar. Það hafa verið mikil viðbrigði fyrir Einar að fara sínum stóru og sterku höndum um stjórntækin á Kötu enda voru þau ekki tekin neinum vettlingatökum. Fljótlega fóru sögur í loftið af miklum gangi á Mai. Hann var vel lagaður, fleygmyndaður að framan, með aftursleikt hekk og dró lítið á eftir sér. Ef einhverjir bátar þó stærri væru, ætluðu sér fram úr Mai var yfirleitt nóg að setja olíugjöfina í botn og dró þá fljótt í sundur en ef stórir og miklir gangbátar fóru að halda í við Mai þá var hægt að sýna þeim í two heimana. Lokið var tekið frá oliuverkinu á Kötu, tannstönginni ýtt í botn og skaftinu á flatningshnif stungið á milli tannstangar og dæluhúss, það passaði. Innsiglið á oliuverkinu? Það var horfið. Nú tók Mai heldur betur kipp, menn urðu að halda sér svo þeir félleu ekki um koll á

dekkinu. Gangurinn á Mai var alveg gifurlegur, boðaföllin eins og brimskaflar og svo þrúgaðist hann niður að aftan að menn stóðu í sjó í ökkla fyrir aftan stýrishús. Það þarf ekki að spryra að því að sá sem ætlaði sér framur Mai bókstaflega hvarf asturundan. Ég ætla ekki að giska á hvað mörg hundruð hestöfl náðust úr Köturnni. Lygi? Nei, þetta er alveg satt, spryjið bara Guðmund í Ásgarði, Sæmund í Baldurshaga og Einar í Hamri, þeir hafa allir verið á Mai.

Einu sinni fékk ég að fara í netaróður á Mai og það vakti athygli mína að Einar skipstjóri var ekki í andófinu, hann var fram á dekki að greiða úr. Eitthvað var ég að þvælast fram á dekki að reyna að ná fiski úr neti en gekk heldur óhönduglega því ég var búinn að þvæla þorskinum svo í netinu að Einar varð að koma mér til hjálpar. Hann var ekki lengi að los ann "svona áttu að gera þetta" sagði hann og hefur sennilega hugsað sem svo "þessi drengur verður aldrei liðtækur sjómaður".

Árið 1955 var Mai seldur til Sandgerðis og var talinn ónýtur 1962. En Katan var sko ekki aldeilis ónýt því sama ár var hún sett í Freyju GK. 494, tuttugu og niu tonna bát í Sandgerði. Árið 1984 hét báturinn Þróstur BA. 48 og var skráður á Bíldudal og sama ár var hann úreltur, honum siglt inn á Fossfjörð og sökkt þar.

Hef ég það eftir fróðum mónnum að Katan hafi verið í finu lagi þegar hún hlaut sína votu gröf þrjátíu og átta ára gömul. Ég hef nagað mig í handarbökin yfir að hafa ekki fylgst betur með þessum bát. Ég hefði viljað taka úr honum Kötna áður en honum var fargað og koma henni fyrir á góðum stað í Grindavík. Ég hefði svo getað dundað mér við það i ellinni að snúa litlu Kötu í gang, slá undir ventlana á stóru Kötu, renna tannhjólinu inn á tannkransinn á stóru, kúplað að litlu og hlustað á stóru Kötu fara í gang, heyra malið í henni mér til ánægju og sáluhjálpar. Hún hefði orðið sextiu ára á þessu ári. Ég hefði haldið veislu og boðið t.d. Guðmundi í Ásgarði, Sæmundi í Baldurshaga og Einari í Hamri.

Lifid er saltfiskur.....
Sæg saltfiskins rekja í glasildgu 650 m² í svartlitaðu hásnæti

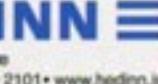
Saltfisksetur Íslands í Grindavík

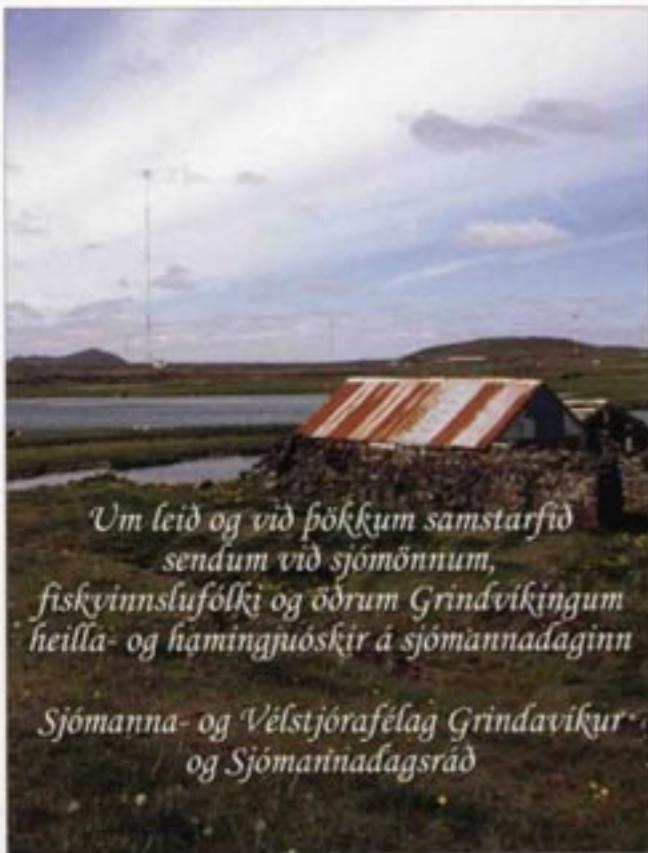
Öppnunar dags kl. 07.30-18.00
Aðgangsmyndir 100 kr. Þá eru jafnvel 270 fjarðar
Saltfisksetur Íslands í Grindavík - Höfnargata 12a - 240 Grindavík • tlf: 420 1190 • www.saltfisksetur.is

Sjómanna dagurinn



Sendum sjómönnum
og fjölskyldum þeirra
okkar bestu kveðjur

 HÉÐINN 
Síðursíða 6 • IS-210 Garðabæ
Sími: 569 2100 • Fax: 569 2101 • www.hedinn.is



Sendum sjómönum og fjölskyldum þeirra
hátiðarkveðjur á sjómannadegi



Fiskverkun
Staðarsundi 16 b - 240 Grindavík

SG
BÍLAR
S: 421 4444

Ingvar Helgason
Síðuumbód Reykjanesbæ
Bílahúsið.is
Hofsgötu 52 - 240 Reykjanesbæ - Sími 421 4009
www.bilahusid.is

Grindverk ehf

Berjarima 24 - 112 Reykjavík - 4267779

Tæknivík

Grófin 14 b - 230 Reykjanesbæ



HEIÐRUN 2006

Björgvin Gunnarsson, Dagbjartur Einarsson og Willard Fiske Olason

Björgvin Gunnarsson

Björgvin Gunnarsson er fæddur í Grindavík 9. apríl 1936. Foreldrar hans voru Gunnar Ólafsson og Ólöf Jónsdóttir. Björgvin byrjaði sjómennsku á Hrafni Sveinbjarnarsyni með Sigurði Magnússyni og voru þeir á reknetum.

Hann lauk fiskimannaprófi frá Stýrmannaskólanum vorið 1957. Eftir skóla var Björgvin tvö ár stýrimaður á Arnfirðingi RE og fór fljótlega að leysa af sem skipstjóri. Hann var með Flóaklett GK 430 í stuttan tíma svo og Sæborgina á reknetum og fram á vertíð. Hann var skipstjóri á Hrafni Sveinbjarnarsyni GK 255 í þrjú á og síðan stuttan tíma með Björgulf frá Dalvik. Árið 1963 létt Þorbjörn h.f. byggja nýtt skip i Noregi Hrafn Sveinbjarnarson III. Björgvin sótti hann til Noregs og var með hann þar til hann tók við skipstjórn á Geirfugli vorið 1966. Í ársbyrjun 1971 kaupir Fiskanes h.f. Kristján

Valgeir. Þeir skíra hann Grindviking GK 606 og er Björgvin skipstjóri á honum þar til að þeir láta byggja nýjan Grindviking árið 1978 og er Björgvin skipstjóri á honum fram til vors 1983. Hann var þó ekki alveg hættur til sjós því hann var tvær vertíðir með Gauk GK, skip sem Fiskanes átti, og leysti einnig tímabundið af á Geirfugli. Björgvin var mikill aflamaður í öll veiðarfæri, og afar farsæll skipstjóri allan sinn feril. Þegar Björgvin hætti á sjónum varð hann útgerðarstjóri hjá Fiskanesi allt fram til þess tíma að fyrirtækið var sameinað Þorbirni um aldamótin síðustu. Þar með lauk farsælum sameiginlegum þrjátíu og fimm ára útgerðarferli þeirra Fiskanes félaga.

Eiginkona Björgvins er Inga Bjarney Óladóttir frá Grimsey og hafa þau búið allan sinn búskap hér í Grindavík. Björgvin. Sjómanna- og vélstjórafélagi Grindavíkur er það mikill heiður að veita þér viðurkenningu fyrir vel unnin störf til

hagsbóta fyrir íslenska sjómenn og sjávarútveginn. Við óskum þér allra heilla, og guðs blessunar, og farseldar um ókomin ár, og megir þú njóta heiðursins.

Dagbjartur Einarsson

Dagbjartur er fæddur í Grindavík 26. júní 1936. Foreldrar hans voru Laufey Guðjónsdóttir frá Vestmannaeyjum og Einar Dagbjartsson útgerðarmaður og sjómaður fæddur á Velli í Grindavík.

Dagbjartur byrjar sjómennsku með því að fara á tvær reknetavertíðir 1952 og 1953. Hann fer síðan í siglingar á flutningaskipinu Kölu 1953 og er þar fram á mitt ár 1955, en fer þá um haustið í kaupavinnu í sveit fram að jólum. Hann fer síðan á sína fyrstu vertíð með föður sínum 1956, og síðan aftur í kaupavinnu. Haustið 1957 fer Dagbjartur í farmannadeild Sjómannaskólans og klárar farmanninn á tveimur árum. Sumurin 1957 og 1958 er hann á sildveiðum með föður sínum á Merkúr. Vorið 1959 fer hann stýrimaður á Hafrenning með Þórarni Ólafssyni á sildveiðar norður fyrir land. Um áramótin 1959 og 1960 þegar Þorbjörn kemur nýr til landsins fer hann með Þórarni þangað og er með honum í fjögur ár.

Dagbjartur er skipstjóri á Þorbirnum í tvö ár 1964 og 1965. Þegar þeir Fiskanes félagar kaupa Geirfugl GK í ársbyrjun 1966 byrjar hann sem skipstjóri á sildveiðum þar en Willard tekur síðan við á netunum. Eftir það er hann í nokkur ár á Geirfugli á sildveiðum á sumrin en með aðra báta á vertíðinni. Má þar nefna að hann var með Arnfirðing RE í tvær vertíðir, og síða Þrótt GK og Drifu RE sitt hvora vertíðina. Fiskanes byrjar með fiskverkun í janúar 1971 og þá fer Dagbjartur alfaríð í land.

Fiskanes gerði út fjölda báta og var með umfangsmikla fiskverkun og aðra starfsemi allt til aldamóta að það sameinaðist Þorbirni. Allan þann tíma var Dagbjartur forstjóri fyrirtækisins. Dagbjartur hefur mikið látið að sér kveða í bæjarlífini hér í Grindavík, sat um tíma í bæjarstjórn svo eithvað sé

nefnt. Hann var í stjórn Sölusambands íslenskra fiskframleiðenda í allmorg ár og þar af stjórnarformaður í um það bil tíu ár. Eiginkona Dagbjarts er Birna Óladóttir frá Grímsey og hafa þau búið allan sinn búskap hér í Grindavík.

Dagbjartur. Sjómanna- og vélstjórafélagi Grindavíkur er það mikill heiður að veita þér viðurkenningu fyrir vel unnin störf til hagsbóta fyrir íslenska sjómenn og sjávarútveginn. Við óskum þér allra heilla, og guðs blessunar, og farseldar um ókomin ár, og megir þú njóta heiðursins

Willard Fiske Ólason

Willard Fiske er fæddur í Grimsey 1. mars 1936, foreldrar hans voru Óli Bjarnason og Elín Sigurbjörnsdóttir.

Willard byrjaði ungur að sækja sjó. Átta til níu ára gamall fór hann að róa á árabát og síðan á trillum frá Grimsey. Í framhaldi af því var farið suður vertíð. Fyrst var hann tvær vertíðir á Arnfirðingi. Eftir það lá leiðin í Stýrmannaskólann þar sem hann tók fiskimanninn á einum vetri og kláraði hann vorið 1958. Þegar skólanum lauk fór hann stýrimaður á vélbátinn Fjalar VE hjá nafna sínum Willard Fiske og var þar í tvö ár. Eftir það var hann sýrimaður hjá Björgvini mági sínum á Flóakletti GK og Hrafní Sveinbjarnarsyni GK, og tekur síðan við skipstjórn á honum. Í ársbyrjun 1966 stofna þeir félagar sem hér standa Fiskanes h.f. ásamt Kristjáni Finnbogasyni vélstjóra og kaupa Geirfugl GK 66. Til að byrja með er Willard stýrimaður og skipstjóri á Geirfugli en tekur við skipsstjórn á honum þegar þeir félagar kaupa Grindviking GK. Hann er síðan um það bil tvö ár með Grímseyng GK eftir að þeir kaupa hann. Eftir það er Willard með Grindviking, fyrst í stað í samstarfi með Björgvini, en eftir það um tíma einn eða þar til Rúnar systursonur hans kom að málum og þeir skiptust á um að vera með hann allt þar til Willard batt landfestar endanlega árið 2000, eftir um það bil fimmtíu ár á sjó.

Eiginkona Willards er Valgerður Gísladóttir og hafa þau búið allan sinn búskap hér í Grindavík.

Willard, Sjómanna og vélstjórafélagi Grindavíkur er það mikill heiður að veita

þér viðurkenningu fyrir vel unnin störf til hagsbóta fyrir íslenska sjómenn og sjávarútveginn. Við óskum þér allra heilla, guðs blessunar, og farseldar um ókomin ár, og megir þú njóta heiðursins.



Heiðrun 1986: Tómas Þorvaldsson og Sæunn Kristjánsdóttir.

Aðalvinningur í júní!

Lexus + 6,3 milljónir í skottið
á tvöfaldan miða = 12,6 milljónir

67
milljónir í júní!
Lexus GS 300 á 12,6
milljónir og
3 aðalvinningar á
4 milljónir hver á
tvöfaldan miða.

50 þúsund vinningar dregnir út á árinu!

Sýndu þinn stuðning við baráttuna fyrir bættum
aðbúnaði aldraðra - þörfin er brýn.

Einfaldur miði kostar aðeins 1.000 kr.

HAPPDRÆTTI das

-vinningur í hverri viku

REKLAMASÍMA DAS

Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra hátíðarkveðjur á sjómannadegi

Brimrún ehf

Vestmannaeyjahöfn

Víkurnes ehf
Grindavíkin GK-660

Verkfraðistofa Suðurnesja

Sveinstaðir ehf
Geirfugl GK-606

Eignamiðlun Suðurnesja

Verk- og tölvupjónustan ehf
Július Einarsson
Sími 695-8540

MD-Vélar ehf
Stóras 4
210 Garðabæ

Lagnapjónusta Suðurnesja

Sigurður Ó Hilmarsson
Landflutningar - Skutlan
Sími 892 7113 & 840 9351

Tannlæknastofan
Víkurbraut 62
Guðmundur Pálsson
Sími 426 7321

H.H. Smíði
Bakkalág 20
Sími 894 3079

Gröfupjónusta
P. Gíslasonar
Sími 893 4343

Nortern Ligth Inn
Sími 426 8650
& 426 7050

Vikurberg ehf
Árni í Teigi GK-1

Stjórnufiskur ehf

BESA ehf
Dúddi Gísla GK-48

Grímsnes ehf

Bókabúð Grindavíkur

Rafþjónusta Birgirs

Hafrannsóknarstofnun
Rannsóknarstöð STAD

Sveitafelagið Garður

Verkalyðs og sjómannafélag
Keflavíkur

Jens Valgeir ehf
Askur GK-65

Verkalyðs- og sjómannafélag Sandgerðis

Verslunnarmannafélag Suðurnesja

Sjómannafélag Ólafsfjarðar

Grindin ehf

Útvegsmannafélag Suðurnesja

Reykjaneshöfn

Selháls ehf
Þorsteinn Gislason GK-2

Farsæll ehf
Farsæll GK-162



NÝJIR

BÁTAR

í Grindavík

Geirfulg GK-66
Eigandi: Sveinsstaðir ehf



Grindavíkin GK-606
Eigandi: Víkurnes ehf



Hópsnes GK-77
Eigandi: Stakkavík



Svanhvít IS-755
Eigandi: Páll Hreinn Pálsson



Skátinn GK-82
Eigandi: Skátinn ehf



Auður Vésteins GK-88
Eigandi: Útgerðarfélagið Einhamar



Demus GK-212
Eigandi: Demus ehf



Lundi hf-94
Eigandi: Marver ehf



Askur GK-65
Eigandi: Jens Valgeir ehf



Ingvar Gylfason Skipstjóri



Sex ár í Austur Indónesiu



Á veiðum



Höfnin



Veitt með „PULL AND LINE“



Algengur ferðamáti

Guðjón er sonur Gunnlaugs Dan Ólafssonar, skólastjóra Grunnskóla Grindavíkur og Stefáníu Guðjónsdóttur. Hann er elstur fjögurra systkyna. Fjölskylda Guðjóns fluttist til Grindavíkur frá Vopnafirði þegar hann var 6 ára.

Á næstu blaðsíðum mun Guðjón deila með lesendum Sjómannanaðagildi um Guðjón af reynslu sinni af landi sem i hugum okkar Íslendinga er bæði fjarlægt og framandi og jafnvel skuggalegt og fæst okkar myndu láta sér detta í hug að ferðast þangað. Guðjón er nýlega kominn heim eftir sex ára ævintýralega dvöl í Austur Indónesiu nánar tiltekið í þorpi sem heitir Lida-Lida á eyju sem heitir Bacan sem er ein af hinum fjölmörgu eyjum í Norður Maluku eyjaklasanum. Á Bacan búa um 200 000 manns. Guðjón starfaði þar sem framleiðslu- og sölustjóri túnfiskútgerðar í eigu Sigurðar Gíslasonar. Óhætt er að fullyrða að fáir vestrænir menn séu almennt að vappa um i þessum hluta heimsins, að minnsta kosti ekki sem venjulegir ferðamenn.

SP: Jæja Guðjón Indónesia er land sem er langt í burtu frá Íslandi. Hvað tekur það langan tíma að komast frá Íslandi til Maluku?

G: Það tekur venjulega um two sólarhringa að komast á áfangastað til þess þarf maður

að ferðast með bílum, flugvélum, bátum og lestum og töluvert fótgangandi líka. Þegar Guðjón kom fyrst til Norður Maluku hafði löngu og grimmu stríði nýlega lokið milli kristinna manna og múslima, en kristnir menn eru í minnihluta á svæðinu. **SP:** Þurftir þú að glíma við vandamál sem urðu til af trúarlegum ástæðum þ.e. þú kemur frá Kristnu svæði á Íslamskt?

G: Helstu vandamálin í samskiptum milli svo ólikra kynþátta eins og Íslendinga og Indónesa eru ekki mismundi skoðanir um stjórmál eða trúarbrögð, heldur einfaldlega tjáskiptin. Það var t.d. aðeins ein manneskja sem talaði góða ensku en flest litla eða alls enga. Ég var því tilneyddur að læra mál innfæddra á þessu svæði.

Íslendingarnir í fyrirtækinu voru 3, fyrir utan eiganda til að byrja með en þeir voru; Björn Björnsson sem m.a. starfaði um árabil sem kennari við íslenska stýrimannaskólann í Namibíu. Hann hætti fljótlega eftir að Guðjón kom og starfar nú sem öryggisfulltrúi hjá Bandaríkska sendiráðinu í Reykjavík, Rafn Hlíðberg sem starfaði m.a. sem vélstjóri á Vísisbátunum, mest á Sigvati GK 57 á árunum 1985-1990. á þessum tíma kom svo líka Ingvar Gylfason sem starfaði nokkur ár á Þórshamri GK 78 sem var í eigu útgerðarfélagsins Festis hf.

Síðustu tvö árin var stjórn fyritaeksins mest á herðum þeirra Guðjóns og Rafns. Eigandi útgerðarinnar er eins og áður sagði Sigurður Gíslason flugvirki úr Reykjavík. En hann er orðinn mjög umsvifamikill í flugrekstri með höfuðstöðvarnar í Jakarta. Þar gerir hann út um 30 flugvélar. Þannig að umsvifin í flugrekstrinum eru töluvert umfangsmeiri en verstöðin en það er nú annað mal.

SP: Hvernig upplifðir þú þennan

tíma? Getur þú nefnt eitthvað sameignlegt með Íslandi og Indónesi?

G: Mér finnst, ef hægt er að lýkja þessum tíma saman við eitthvað á Íslandi er nærtækast segja frá því að vertíðarstemning hafi oft myndast á staðnum ekkert ólik þeirri sem oft ríkti hér í Grindavík á árum áður og sjálfssagt víða um land, en þó að sjálfssögðu með indónesísku ívafi. Mikill fiskur berst að landi á stuttum tíma og það þarf að verka aflann eins fljótt og mögulegt er. Hjá okkur var mikið af ungu fólk sem fékk um 30% betri laun fyrir vinnu sína en það hafði í þeim störfum sem í boði voru á þessu svæði þannig að töluverð ásókn var í að fá vinnu hjá fyrirtækinu.

Stundum kom fyrir að æstir þorpshöðingjar úr nálægum þorpum kæmu og sökuðu fyrirtækið um siðspillingu, en eins og gengur og gerist hjá ungu fólk verður það ástfangið. Engu skiptir hvaða trúarbrögðum menn tilheyra, ástin fer ekki í felur í Indónesiu frekar en annarsstaðar. Yfirleitt félust þorpshöfðingjar á þau rök að það þjóni ekki tilgangi sínum að reisa 4 metra háa veggi á milli unga fólkssins því engir veggir halda ástföngu fólk i sundur. Oftast varð vandamálið leyst með brúðkaupi.

SP: Hvað finnst þér ólikt með Íslendingum og Indónesum?

G: "Hraðinn". Mér varð það fljótlega ljóst



að lífsnauðsynlegt væri að gíra mig niður úr þeim hraða sem ríkti á Íslandi ef ég ætlaði að halda sönum. Þarna ríkja gjörólik lífsviðhorf og menningin er allt öðruvisti en á Íslandi. Hraðinn sem einkennir vestræna menningu á engan veginn við þarna. Satt best að segja er ég viss um að hraðinn á Íslandi sé til óþóta fyrir þjóðina.

SP: Snúum okkur að veiðunum. Hvaða fisk voru þið að veiða og með hvernig veiðafærum?

G: Við veiddum að alega tvær túnfisktegundir sem kallast á ensku Skipjack og Yellowfin. Einnig var fiskitegund sem kallast Round Scad veidd í beitu. Round Scad líkist kannski einna helst síld. Við veiðarnar á túnfiskinum og Round Scad eru útbúnir svokallaðir rampon sem eru einskonar ból. Aþjóðlegt heiti yfir slíkan útbúnað kallast FAD (Fish Aggregating Devices) en það er útbúnaður sem laðar til sín fiskitorfur eins og býflugur að hunangi eða sjófugla að síli, svo auðveldara sé að veiða fiskinn. Baujur eða ból eru útbúin, t.d eru stundum notaðir bambusflekar, oliutunnur, dekkjaslöngur eða jafnvel gamlir bátar sem settir eru fast fyrir stjóra og á færið, sem liggur frá bóli í stjóra eru síðan fest bananalaufblöð, laufgreinar eða gamlir spottar. Ekki er vitað nákvæmlega hvað veldur því að fiskurinn safnast saman við þennan útbúnað, en líklegt er talið að smærri fiskurinn komi fyrst og svo komi stærri fiskurinn til að éta smáa fiskinn. Einnig er hugsanlegt að fiskurinn leiti skjóls við greinarnar eða flöggin, sem eru þá eina skjólið í þessu umhverfi og éti plöntulif og

aðrar smáverur sem vaxa á bólínú. Fiskurinn er ekki þó allan sólarhringinn við bólíð heldur kemur hann og fer á mismunandi tíum, fiskurinn er þó nálægt bólínú við sólarupprás og sólsetur. Ramponin sparar fiskimönnunum mikinn tíma því ekki þarf að eyða miklum tíma í að leita að torfum. Vanda verður valið á staðsetningu ramponsins og hafa þarf í huga að velja stað sem vitað er um að fiskurinn safnist saman.

Íslendingarnir gerðu út báta sem helst veiddu túnfiskinn og Round Scad í nót en einnig með frumstæðum útbúnaði þar sem kallast Pull and line. Það eru bambusstangir sem snaði er hnýtt í endan á stönginni og öngull í endann á snaðinu. Sjómennirnir standa svo allir í einum hnapp upp undir þrjátíu manns þegar mest er í áhöfn fremst á stafni bátsins á meðan báturinn siglir rólega. Agnínu "Bagan sem er lifandi beita" er svo kastað úr bátnum fram fyrir stefni skipsins og er hamagangurinn svo mikill að Guðjón fullyrðir að fiskarnir komi fljúandi um bord, og þegar vel gengur sjái ekki til sólar fyrir fiski! Vanir fiskimenn afkasta ótrúlega miklu magni á stuttum tíma. Ekki er óalgengt að svona bátar fái 6-7 tonn af Skipjack á tveimur tíum.

Guðjón rifjar upp eina sögu af Ingvari þegar hann fór sína fyrstu ferð sem skipstjóri á einum af 6 bátnum fyritækisins

Ingvar gat ekki haldið aftur af sér að fá að prófa svona frumstætt veiðitæki en fiskimennirnir vildu fyrst kenna honum réttu handbrögðin. Þeir bentu honum



Verstöðin séð frá sjó

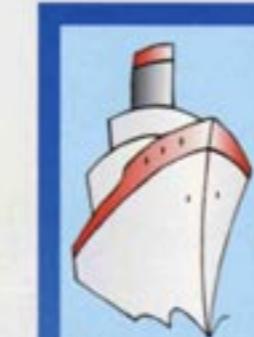


vinsamlega á að hann þyrfti fyrst að læra réttu handbrögðin. "Læra helvítis handbrögðin? þetta er helvítis bambus með öngli" Það er skemmt frá því að segja að eftir að hafa hamast eins og brjálæðingur í langan tíma varð árangurinn enginn því hann fékk ekki einn einasta fisk, meðan þeir innfæddu mokuðu honum upp. Sigurður reisti þetta þorp sem við vorum í frá grunni. Þarna eru núna verslun, aðstaða fyrir heilsugaeslu, smiða- og vélaverkstæði, mótneyti, löndunaraðstaða, fiskverkun og isframleiðsla

Sigurður létt byggja c.a. 200 manna skóla og einnig létt hann reisa bæði mosku og kirkju. Gamla kirkjan var brennd nokkru áður en Guðjón kom til starfa. Húsnaðið fyrir fólkid er fyrsta flokks miðað við það sem gengur og gerist á svæðinu, þar sem menn búa yfirleitt í trékoftum, í gegnum árin hefur fyrirtækið stuðlað að mikilli uppbyggingu í þorpinu. Þeir gáfu íbúum þess t.d. orðabækur og tölvur. Þess má geta að u.h.b. 1000 fiskimenn starfa við hráefnisöflun fyrir vinnsluna. Ársframleiðslan á síðasta ári voru c.a 2500 tonn. Mest er selt til Japans og Kóreu og eitthvað til Taiwan. Í sölustörfum sínu ferðaðist Guðjón mikið og fór meðal annars til Nýju Gíneu.



Nýjasta skip útgerðarinnar



*Sendum sjómönnum og
fjölskyldum þeirra bestu
kveðjur á
Sjómanna-
daginn*

**FRYSTI &
KÆLIÐJÓNUSTAN**

Vagnhöfða 10 - Sími: 567 3175
GSM: 897 5741 - Fax: 587 1226

Eins og áður sagði komu engin vandamál upp vegna mismunandi trúarbragða en sú staðreynd vakti undrun manna, þar sem Guðjón hafði samskipti t.a.m. í Bali og Jakarta og hafði fólkid oft orð á því að þeir væru kaldir að vera á þessu svæði vegna stríðsins sem geisað hafði rétt fyrir komu þeirra á svæðið.

Guðjón er sannfærður um að reynslan af störfum sínum í Austur Indónesi muni koma honum að góðum notum í framtíðinni en hann hefur myndað traust viðskiptatengsl gegnum sölustörfin, þá sérstaklega við Japani og Indónesa. Guðjón hefur áhuga á því að prófa Round Scud og Milkfish eða mjólkurfish á íslensku línubeitningaskipunum, þar gæti verið komin áhugaverður kostur ásamt þeim beitutegundum í boði eru á íslenskum markaði.

Guðjón er á förum aftur til Inónesi til að ganga frá málum sínum og koma nýjum manni inn í starfið. Framtíðin er óráðin en Guðjón hefur mörg járn í eldinum sem ekki er hægt að greina frá að svo stöddu. Sjómannahagsblað Grindavíkur óskar Guðjóni velfarnaðar í öllu því sem hann tekur sér fyrir hendur í framtíðinni.



FJÖLTÆKNISKÓLI ÍSLANDS

NÁM Í BOÐI

Nám í Fjoltæknið Íslands er fyrir þá sem vilja verða: vélstjórar, vélfræðingar hjá orku-fyrirtækjum, flugmenn, skipstjórar eða vilja undirbúa sig fyrir háskólanám á tæknisviði.

- NÁTTÚRUFRAÐIBRAUT. Stúdentspróf veitir einnig vélstjórnar-, skipstjórnar- eða einkaflugmannspróf.
- VÉLSTJÓRNARBRAUT 1. - 4. STIG. Stúdentspróf og alþjóðleg vélstjórnarréttindi.
- SKIPSTJÓRNARBRAUT 1. - 3. STIG. Alþjóðleg skipstjórnarréttindi.
- FLUGNÁM VIÐ FLUGSKÓLA ÍSLANDS.
- VARÐSKIPADEILD 4. STIG SKIPSTJÓRNAR.
- NÁM Í REKSTRI OG STJÓRNUN. Diplómanám.

Umsókn má fylla út á www.fti.is. Nánari upplýsingar á heimasíðunni eða í síma 522 3300



FJÖLTÆKNISKÓLI ÍSLANDS
TÆKNI VÉLAR SIGLINGAR ÚTVEGUR



FLUGNÁM LÁTTU DRAUMINN RÆTAST

Framtíð flugsins er björt og mikil eftirlspurn eltar atvinnu-flugmönnum viða um heim. Nú er því rétti timinn til að láta drauminn rætast og læra flug!

- * Einkaflugmannsnámskeið
- * Atvinnuflugmannsnám

Nánari upplýsingar að finna á www.flugskoli.is.



Óskum sjómönnum
og fjölskyldum
þeirra til hamingju
með daginn.



Rifandi kráarstemning
Góður matur:
m.a. fiskur, pizzur, grill,
léttir réttir, kaffi ofl.
Boltinn – breiðtjald
Alhliða veislubjónusta



- Ertu búinn að vera á sjónum í eitt ár eða meira?
- Langar þig að fara á námskeið eða í skóla?



Átt þú rétt á styrk?

Sjómennt er fræðslusjóður sjómanna og útgerðarfyrirtækja. Félagsmáður, sem unnið hefur í a.m.k. 12 mánuði svk. kjárasamningi SA/LÍÚ við Sjómannasamband Íslands, hjá útgerðum innan LÍÚ, og greitt til adildarfélags Sjómenntar á þeim tíma á rétt að stuðningi til starfsnáms.

Samtök atvinnulífsins (SA), Landssamband Íslenskra útvegimanna (LÍÚ) og Sjómannasamband Íslands (SSI) standa að Sjómennt.

Nánari upplýsingar: www.sjomennt.is • sjomennt@sjomennt.is



Sjómennt

Sjómennt • Fjoltæknið Íslands • Háteigsvegi • 105 Reykjavík • Sími 522 3300 • Fax 522 3301

Sjómannadaðshlað Grindavíkur



Sæl og gleðilega hátið. Sjómannadagurinn er dagur minninga í mínum huga. Minninga þegar aði tók um smáa hendi og leiddi mig niður á bryggju þar sem farið var um bord í risavaxið fley og sigt um höfnina. Hetjur kepptu í róðri og koddaslag. Ég upplifði fátt jafn spennandi og fara með Afa niður á bryggju. Afi var nefnilega ein af þessum hetjum. Hetja sem sigldi með Gullfossi um heimsins höf og kom heim með framandi hluti. Dúkkur sem sögðu mommy I need to pee. Bleikan gervipels, forlát barnavagn, nammi og niðusuðudósir í tonnatali. Ég man enn eftir kassanum af Bounty súkkulaðinu sem hvarf ofan í mig einn eftimiðdaginn eftir að hafa smyglæð mér inn í geymsluna hjá ömmu ... ég reyndar borgaði þá himnasælu með óstöðvandi upp og niðurgangspest. Ömmu til mikillar” hvað sagði ég þér” þórðargleði. Amma var akkerið meðan aði sigldi. Herstjóri sex systkina og dótturdóttur og þar voru bara hreinar linur hvort sem var í heimili eða aga. Allt var í föstum skorðum.

- 8.40 Farið inn í stofu og gerð morgunleikfimi með Valdimari Órnólfs.
- 9.00 hrókkbrauð með osti og te.
- 9.15 dóttur dóttir látin lesa..
- 9.30 rúllur settar í hár og í hagkaupssloppinn.
- 10.00 farið út í búð.
- 11-1200 eldað ..og í hádeginu opnuðust

eldhúsgluggar Hafnfjarðar og samstæðar raddir herfingja sunu að myndugleika... MATUR... engir gemsar engir heilsdagsskólar, engin offita eða athyglisbrestur.. bara frábærlega vel uppalið børn í brjálæðislegu formi að leik undir árvökulum augum stoltra mæðra.. sem gantast við grannkonur og fá lánaða heimagerðar sultur og bjóða svo bara yfir í pönnukökur því þetta er svo frábær dagur.... Bara risastór saumaklúbbur samheldinna vinkvenna að ala upp c.a 300 grislinga sem allir vaxa upp og verða leiðtigar og mikilmenni. Þetta eru konurnar sem ólu upp íslensku útrásar kynslóðina

En þetta hefur nú allt breyst eftir að jafnréttið komst í tísku. Nú er ekki bara annað foreldrið heima... nei nei nú höfum við hvorugt foreldrið heima . Ofsalegt jafnrétti og enginn tímiJafnréttið gleymdi að gera ráð fyrir aukaklukkustundum í sólarhringnum, heimilishjálp, uppalandi, styttri vinnutíma eða bara einhverju af þessu....Og til að auka á jafnréttið voru laun karlanna lækkud þannig að nú verða bæði kynin að vinna útiþannig að það er ekki nokkur leið til baka úr þessu fullkomna jafnrétti

Og hver er útkoman? Frústireraðir eiginmenn í feðraorlofi algerlega óuppaldir til heimilisverka og fýldar og pirraðar eiginkonur sem krefjast uppfyllingar jafnréttiskvóta ...Ekki nágu rétt eldað, of seinn að sækja i

heilsdagsskólan, ekki rétt ryksugað, þvotturinn litaður. Þarf ég að gera allt hérna? Hver fær að vinna meira í dag? Fritíminn fer í að skipuleggja jafna skiptingu morgundagsins.

Og börnin fljóta í sundurlyndi jafnréttis og fjarveru að feigðarósi frekjunnar. Það sem mamma bannar leyfir pabbi á morgun. Þar sem pabbi stoppar gefur mamma grænt. Samviskubitið er svæft með eftirlæti. Litlir hershöfðingjar opna gluggana og garga í sykurkasti kennara og foreldra í viðbragðstöðu með hótanir um barnvernd og foreldrar leyta skjóls í meiri fjarveru og verða sértrúarfólk á skólakerfið og uppeldisgildi þess. Pabbi og mamma þurfa að sigra heiminn ...farðu í Playstation.

Húsmæður og sjómennska eru ekki lengur í tisku. Jafnrétti, álver og útrás er framtíðin.

Og græðgin þeysir af stað með stúfullt veskið.

Kvóttinn er seldur að landsbyggðinni. Almenningur stendur eftir nakinn og óttalseginn í verðlausum umbúðum. Ríkisstjórnin svæfir samviskubitið með skyndilausnum. Pennslunni sem hótad var var af efasemdarmönnum halda engin bönd. Hún ryðst áfram af frekju og oflæti.. hækkar krónuna ... svíkur visitöluna... hækkar launin. Framsókn verður furðulostin eins og foreldri sem hættir að skilja ungleinginn.. ég veit bara ekki hvað er hlaupið í hann. Við sem höfum aldrei verið neitt nema góð við hann...

Kannski gleymdist að spryja ungleinginn hvað hann vildi. Áður en hann var strípaður af öllum sinum eigum, kippt af sjónum og klæddur í álpappír eftir nýjustu tísku.

Og sá yngsti stendur hjá og spryr stóreygur. “Af hverju á Þorsteinn á Akureyri allt í einu sjóinn á Ísafirði?

“Nýju fötinn keisarans” hneykslið er kæft í fæðingu af greindari röddum sem segja blessuðu barninu að þetta sé nú ekki svona einfalt. Það er ekkert svona einfalt í dag. Í dag er allt flókið, erfitt og snúið. Þess vegna eru þúsund hliðar á öllu og fer bara eftir hvaða vald talar og hver er að selja, hver á að kaupa og hvern á svíkja

Póli-tískar sumarsins gengur út á stutt minni, lítið fylgi og mikil völd. Siðferði og hugsjónir

notist sparlega

Þið verðið bara að þroskast og finna ykkur eitt hváð annað að gera. Opna bændagistingu.. farið að vinna í álverinu, þrjónið lopapeysur, gerist bændur.. nei jardir eru reyndar ekki í boði. Þær voru seldar á útsölu í Hrossakaupum ehf til bestu vina aðals og þær sem eftir eru ekki í ykkar verðflokki... en þið verðið bara að áttu ykkur á því að það er ekki endalaust hægt að ganga á auðlindir landsins... segja þeir sem vitið hafa meðan þeir kveikja sér í nýrri álpípu og fá sér tvöfaldan virkjunarsjúss í boði orkuveitunnar.

Það þýðir ekkert að vera að rjúka þetta út á sjó. Bandarískar barnapían er farin og þyrlurnar bilaðar og ekkert nema vesen og kostnaður að redda á ykkur rassinum...

Unglingurinn áttar sig á endanum og hundskast í viðskiptafræði í háskólanum. Eftir standa auðar hafnir eins og óhreyfðir smábátar.

En sem betur fer eru enn til samfélög eins og Grindavík þar sem sjómennskan blómstrar og kvótinn drýpur af hveju strái og fótboltalið heimamanna samanstendur af balkönskum stórstörnum eins og Zínissa Kekitz. Hér fara karlmenn enn út að berjast við náttúruöflin meðan konurnar stjórnar rest. Ekkert vesen karlarnir vinna og konurnar ráða.

Svo keyra þær niður á höfn og pikka eiginmanninn upp þar sem hann stendur ber að ofan í appelsinugulum sjógallanum í stefni bátsins og mundar handnagaðann rekaviðsrýtinginn á móti móður náttúru og meðan aldan gengur yfir þrífur hann eiginkonuna í fangið og rekur henni saltan og sjóleginn koss og fengitíminn hefst. Hugsið ykkur hamingjuna og svo er bara hægt að keyra hann niður á höfn aftur þegar maður verður leiður á honum.

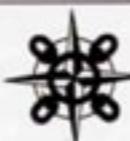
Það er einhvernvegin ekki alveg eins sexy tilhugsun að fara og pikka upp eiginmannin úr álverinu. Álsveittan með mannaúsbumbu og andremmu.

Neibb má ég þá biðja um sjóinn, náttúruna og íslensk karlmenni. Til hamingju með dagin og takk fyrir mig.

Sendum sjómönum og fjölskyldum þeirra
hátíðarkveðjur á sjómannadegi



Farmanna og
fiskimannasambandið



Sjómannasamband
Íslands

Útgerðarfélagið
Einhamar ehf



KROSSHÚS

Bílahornið
bjá Síssá

Brekkustíg 38 • 230 Reykjavanesbær

Lagnapjónusta
Suðurnesja ehf.



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



Lifeyrissjóður sjómannna

þverholði 14 - 105 R.vik - Sími 551-5100

A photograph showing two individuals, a man and a woman, working together at a wooden workbench. They appear to be engaged in a craft or technical task, possibly related to boat maintenance or repair. Various tools and materials are visible on the bench.

Fjölbrautaskóli Suðurnesja byrjar upp á fjölbreytt starfs-, fórum- og þeknáum og starfrökum eina óflugum oldungadeild umnun höfuðborgarsvaðsins. Skólinn býður m.a. upp á 1. og 2. tilgs vélstjórmárháum og nám í veidarferagerð. Fjölbrautaskólinn er kjarnaskóli í netagerð og er því einn skóinn á landinu sem byrjar upp á þetta nám. Þá sinnif skólinn einnig viðamiglu þróunarstarfi og endormennunni í greininni. Við vekjum áthugið á því að megrætur ljóssetninga áfanga faggreina netagerðar í fjarnámi.

Umsóknar vegna haustannar 2007 þurfa að ferst til skólanum fyrir 11. júní. ERKI er haegt að tryggji nemendum skólayrist sem sækja um eftir að umsóknarlæsturinn reynir til.

Frekari upplýsingar fást á skrifstofu skólaans og á heimastöðum www.fss.is.

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

Fjölbrautaskóli
Suðurnesja

Sunnubraut 36 • 230 Keflavík - Sími 421 3100 - www.fss.is



Sjómannna

dagurinn 2006



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

ÞORBJÖRN

Sími 420 4400 - FAX 420 4401

*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*



Auris - Nýtt upphaf. Nýr Toyota.



TODAY TOMORROW **TOYOTA**

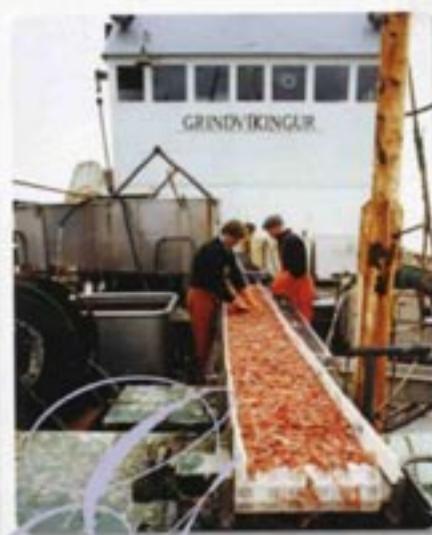




„Sjómannskan er ekkert grín...“

Sjómennska í Grindavík var með hefðbundnum haetti í byrjun niunda áratugar síðustu aldar með staikkandi vertíðarflota sem stundaði nótá-, neta- og trollveiðar, eftir því hver árstíminn var. Hægt og rölega breyttist þessi mynd þegar leið á áratuginn með staðri loðnuskipum sem sérhaefðu sig í slíckum veidum. Netabátarnir voru yfirhyggðir einn af öðrum og litlu humar- og rækjubátarmir voru tátbúnir með stórum mótiðkum á miðju dekki svo ekki þurfti að moka aflanum, sem sturtuð var á dekkid, upp á bord þar sem unnið var við hann. Þá höfst skuttagarvæðing í Grindavík með tilkomu Gnúps GK þar sem unnið var við að fletja þorsk á millidekkinu og pekilisalta í kör niðri í lest í stað staðusoltunar sem áður þekktist á sjó. Grindvikingur GK var glasilegt skip, sem smiðað var í Svíþjóð, sérútbúið til loðnuveiða. Eigendurnir í Fiskanesi reyndu ýmislegt til að ná meiri árangri og meðal annars var skipið útbúið á tímabili með mikla verksmiðju á efta dekki til að kreista loðnu um borð á hrygningartímanum og síðan voru hrognin fryst í uppistandardi plötufrysnum á millidekkinu.





Grindvikingur GK fór á rækjutroll flest sumur þegar loðnuvertiðum var lokið. Var þá oft farið að Dornbanka á miðlinuinni milli Íslands og Grænlands þar sem rækjan var stærri og verðmeiri. Rækjan var flokkuð og sú stóra pölkkuð í pakningar, sem gáfu meira og fryst þarsig, en sú smærri var lausfrys og sekkjuð, svokölluð iðnaðarrækja. Kokkurinn hélt oft upp á góða veiði með því að grílla pylsur og læri á dekkini á sunnudögum og þotti það ekki amalegt.

Fyrsta plássið

Fyrsta sjóferð Víðis Guðmundssonar

Mig langar til þess að byrja á því að segja frá hvaða hugmyndir ég hafði um sjómennsku þegar ég var ungr. Ég var alinn upp við fisk og slor frá blautu barnsbeini. Pabbi rak útgerðina Hælsvík sem gerði út Hafbergið og þar var líka verkaður var saltfiskur.

Ég man eftir mér sem polla, 7 ára gömlum vappandi um niðri í verkun, í pollagallanum mínum þar sem ég stóð í móttökunni og ýtti fiskinum sem sturtarð var á gólfíð á færiband. Þegar ég fór með pabba niður á bryggju og tók á móti Hafberginu fylgdi því þvílik spenna. Bara það að fá að taka á móti landfestunni var þvílik og önnur eins upplifun. Ég var að taka á móti skipinu. Ég skipti öllu máli bara með því að taka á móti spottanum og smeygja honum yfir bryggjupollann. Svo var farið um borð. Það var eitthvað svo spennandi og framandi. Í mínum augum voru kallarnir um borð hetjur. Hverníg hetjur gerði ég mér ekki grein fyrir en það var eitthvað við þá. Þeir voru skítugir, illa lyktandi, þreyttir, órakaðir og skemmtilegir. Þeir lyftu mér upp og ötuðust í mér. Þetta voru alvöru karlmenn, þarna var raunveruleikinn.

Uppi í brú voru tæki og tól sem voru framandi og spennandi, og ég horfði á þau undrunar- og öfundaraugum. Ég spurði annað slagið í sömu mund og ég benti: „hvað er þetta?“ „þetta er kompás“ var svarið ...-aha...og ég létt mér það nægja í bili. Þegar búið var að landa og skipið var flutt yfir á annan viðlegukant, fékk ég að sigla með....ég man að ég vonaði alltaf að það væri farið sem lengst því mér fannst eins og þessi örstutta ferð væri raunveruleg sjóferð....ég sat spenntur uppi í brú og leið eins og ég væri skipstjóri. Stundum stóð ég á dekki og ég var sjómaður í nokkrar minútur....en ég varð að kúldrast í verkuninni þar sem ég stritaði og púlaði í

nokkur ár....Öll sumur og með skóla fram til 16 ára aldurs. Reyndar fór ég á troll á Hafberginu sumarið áður en ég réði mig svo á vertið á netum. Þar með var ég orðinn sjómaður. En það byrjaði ekki vel í fyrsta plássinu. Ég hafði staðið mig vel á trollinu um sumarið og fékk því væntanlega plássið á netunum út á það. Nema að ég hafi verið skítlatur og slappur og einungis fengið plássið út á fjölskyldutengsl. Ég vil halda í þá blekkingu að ég hafi verið hörkuduglegur.

En aftur að fyrsta netatúrnum....ég man að ég var mjög spenntur að fara á net. Hafði samt í raun og veru ekki hugmynd um hvað ég væri að fara að gera og kveið þín fyrir. En ekkert sem alvöru karlmaður myndi láta sjá á sér. Enda ætlaði ég mér að vera alvöru karlmaður. Ég ætlaði að vera sjómaður. Við áttum að leggja af stað klukkan 4 um nóttina. Ég var búinn að finna til vinnugallann „stígvél, fót, sæng og kominn með koju frammi. Þvílikur og annar eins lúxus að mér fannst...reynðar voru þetta verstu káeturnar í skipinu en það skipti engu máli. Nú var ég að verða alvöru karlmaður, sem að vinnur fyrir sér og er sjálfstæður. Ég man að pabbi var eitthvað að tuða í mér að sofa bara um borð en ég hlustaði ekkert á hann. Stillti bara vekjaraklukkuna hjá mér á 3 og ætlaði að rölti niður á bryggju í rólegheitum...en viti menn. Viðir var nefnilega algjör svefnþurka og þótti vekjaraklukkur ekki skemmtilegar. Ég hafði líka verið með sjálfvirka vekjaraklukku frá því að ég man eftir mér og hún hét því undarlega nafni; pabbi. En nú var pabbi ekkert að tuska drenginn til klukkan þrjú að nóttu....-ætli ég hafi ekki bara slökkt á henni eða snoozað hana, allavega vaknaði ég nokkrar mínútur yfir fjögur.....og þvílik og önnur eins örvaðning hefur ekki sést. Guð minn góður! Ætlaði sjómaðurinn mikli að fara að sofa yfir sig í fyrsta túr...í

adrenalínsvefnmóki rauk ég á fætur og hentist í gallann. Mig minnir að ég hafi verið í stígvelnum mínum. Og ég hljóp!... Frá Efsthrauni og niður Ránargötuna í átt að Ísstöðinni þar sem báturinn lá kvöldið áður.....Þegar segi að ég hafi hlaupið, þá að ég ekki við eitthvað skokk. Eða að hlaupa eins hratt og ég gat... ég var vindurinn....hjartað í mér hamaðist og hugur minn hugsaði um niðurlæginguna og skömmina sem

...hjartað i mér hamaðist og hugur minn hugsaði um niðurlæginguna...

vekjaraklukku. Niðurlútur, nánast með grátstafinn í kverkunum gekk ég heim... ég held að öll blótsyrði sem ég kunni á þeim tíma hafi runnið í gegnum kollinn á mér. Stoltið var ekki mikið á þessum móða og másandi unglindi. Ég hljóp aftur heim.....og hugsaði.....þeir hafa gleymt mér.. hvernig gátu þeir farið án mí...ég sem hlýt að vera ómissandi í heilli áhöfn. Ég hljóp alveg jafn hratt heim, og hringdi í Helga skipstjóra. Hann var bara hissa að heyra í

mér. „nú, ég hélt bara að þú værir sofandi frammí... jæja þú kemur þá bara með í næsta túr.“

Til viðbótar þá þurfti ég að bíða í þrjá daga eftir því að þeir kæmu í land. Þetta var mettúr. Báturinn var fylltur af ufsa út á „brjálaða“. Ég sat heima eins og hundur sem veit upp á sig skömmina. Beið og kveið fyrir því að fara með í næsta túr. Því ég þurfti nuna að sanna mig tvöfalt. Enda létt ég þetta ekki koma fyrir aftur. Framvegis svaf ég um borð kvöldið fyrir brottför, vekjaraklukkan fékk ekki að vera með í spilinu.

Mynd: Eyjólfur Vilbergsson



HVAÐ ER AIS?

GREIN EFTIR:
Jóhannes Gunnar Sveinsson

AIS

Það hefur færst mjög í vöxt að menn séu að láta setja upp svokallaðan AIS-búnað um borð hjá sér. Reyndar eru flestir stærri bátarnir hér í Grindavík komnir með þennan búnað og margir smábátar eru að bætast í hópinn. Liklega er ekki langt að bíða að flest allir bátar verði komnir með þennan búnað, kannski örfá ár.

AIS stendur fyrir Automatic Identification Systems, og samanstendur hann af sendi og móttökutæki, ekki ósvipað talstöð, enda vinna þessi tæki á svipaðri bylgjulengd.

I uppsetningu, er tækið tengt við önnur tæki um borð eins og staðsetningartæki, siglingartölvuna og gyro. Tækið sér um að senda sjálfvirk frá sér ýmsar upplýsingar um bátinn, eins og staðsetningu, stefnu, og hraða. Önnur AIS-tæki (aðrir bátar) taka svo á móti merkinu og senda það áfram í siglingartölvuna. Á siglingartölvunni má svo sjá allar þessar upplýsingar. Þannig geta menn séð nákvæma staðsetningu, stefnu, hraða og hvaða bátar það eru sem eru í nágrenni við þá.



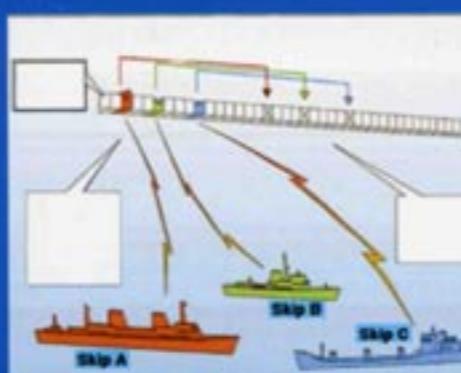
Dæmi af AIS merkjum frá bátum!

Tæknilegar upplýsingar

AIS tækin eru með einn sendi og two móttakara (yfirleitt). Tækið sendir út á tveimur rásum í einu, rás 87B og rás 88B. Þetta er gert til að minnka möguleikann á að merkið berist ekki í önnur tæki, ef t.d. truflanir koma á aðra rásina. Kerfið getur séð um 2250 skilaboð á mínútu og uppfært

skilaboðin á allt að 2sek fresti. AIS-tæki byrjar á að skoða sendingar frá öðrum tækjum og velur sér svo laust skilaboðahólf og sendir sínar upplýsingar í það hólf. Um leið frátekur það annað hólf fyrir næstu sendingu. Í AIS tækinu er griðarlega sniðugur búnaður sem sér um að nær ómögulegt er að yfirkeyra kerfið með of mörgum bátum, og lítil hætta á að ekki berist merki á milli skipa. Tækið sér sjálft um að hagræða plássinu sem úthlutað er, og skip i mestu fjarlægð einfaldlega lýtinn detta út, til að tryggja að bátar á sama svæði missi ekki samband sín á milli. Með því að nota þessa tækni, sem kallast „SOTDMA“ er talað um að hægt sé að yfirkeyra kerfið um 400-500%, og það muni samt skila um 100% áraðileika á skipum innan 8-10NM2. Langdrægni AIS er yfirleitt um 20NM, en getur verið svolitið breytileg eftir aðstæðum. Eðlilegt er að AIS sé með álika langdrægni og VHF talstöðvar, en það fer þó eftir staðsetningu á loftnetum og aflí sendingar.

AIS dregur lengra eftir því sem netið er hærra, eða eins langt og það sér. Með því að vera með endurvarpa er hægt að auka sjónarhornið mikið, en endurvarpi tekur við merki frá bátunum, jafnvel í gegnum mörg loftnet og sendir það aftur út. Gallinn er sá að endurvarpi tekur af því plássi sem í boði er. Svo ekki er gott að bæta við of mörgum endurvörpum. Þetta ætti þó ekki að koma að mikilli sök þar sem AIS tækið klippir þá bara af þá báta sem eru lengra frá. Siglingastofnun er með nokkra endurvarpa í gangi fyrir AIS-búnaðinn. Þeir eru staðsettir, á Dyrhólaey, Hesteyri og Grímsey, það var einn í Bláfjöllum sem nú er búið að slökkva á. Siglingastofnun heldur því fram að umferðin sé of mikil á þessu svæði til að hægt sé að nota endurvarpa með góðu móti. En af þeim sökum er langdrægni AIS hér á suðurhluta landsins ekki eins mikil og hún var. Hafa skipstjórnamenn haft á orði að AIS búnaðurinn sé ekki eins virkur og hann var áður en slökkt var á endurvarpanum í Bláfjöllum.



Saga AIS

Upphaflega var AIS tækið sett á markaðinn sem öryggistæki. Sem einhverskonar árekstrvari, og til að auðveldi siglingar í mikilli umferð. Í fjölförnum sundum, og þar sem mikil skipaumferð er, eru vaktstöðvar eða nokkurskonar umferðarstjórnun í landi. En þar hafa AIS tækin einmitt komið að hvað mestum notum, og verið alger bylting fyrir umferðarstjórnunina. Málið er að smærri skip sjást stundum illa í radar og í radarnum sést ekki hvaða skip það eru sem stjórnstöðin vill hafa samband við. En með AIS er hægt að sjá allar þessar upplýsingar, jafnvel stærð á skipinu, hvort er áætlað að fara, hvað margir eru um borð, o.fl. Með tækinu er hægt að reikna út nákvæmlega hvar skipaleiðir skerast. Og koma þannig í veg fyrir að skip þurfi að beygja harkalega eða hreinlega stöðva skip til að koma í veg fyrir árekstra. Það er einfaldlega hægt að bregðast við með góðum fyrirvara.

Hér á Íslandi hefur AIS breiðst nokkuð hratt út, síðustu árin. En aðal notkunin hér er að fylgjast með veiðum annarra báta. Menn hafa séð sér hag i að geta fylgst með öðrum bátum, og greint hvað þeir eru að gera. Sem dæmi, getur það verið mjög þægilegt fyrir

skipstjóra á línubáti, að geta séð nákvæma staðsetningu á öðrum bátum. Og geta hugsanlega komið í veg fyrir að þeir séu að leggja eða toga yfir veiðafærin hjá þeim. Einnig kemur nafn bátsins upp svo auðvelt er að kalla hann upp, eða hringja í hann.

Tegundir

Í dag eru margir aðilar að framleiða þessi tæki, eins eru ýmsar útfærslur á þeim. En málið er að það eru tveir staðlar í gangi, svokallaðir ClassA sem er skyldubúnaður í stærri skip, og síðan ClassB, sem hvergi er notað sem skyldubúnaður í dag. Á þessum stöðum er töliverður munur, og þá helst í sendingu og móttöku á upplýsingum. Það er algengara að minni bátar séu að taka ClassB tækið, þar sem það er mun ódýrara. Aftur á móti taka stóru bátarnir svo til eingöngu ClassA enda er það tækið sem verður líklega krafist þegar búið verður að semja allar reglugerðir. Svo er það spurning hvort hraðbátar ættu ekki að vera með ClassA tæki, þar sem það tæki sendir mun örðar út upplýsingar. En það getur skipt miklu máli þar sem farið er hratt yfir.

Kostir ClassA framyfir ClassB eru töliverðir, sem dæmi:

>>ClassA sendir merki frá sér á 2 til 10sek. fresti, eftir hraða, en ClassB aðeins á 30 sek. fresti. Sjá samanburðartöflu á milli ClassA og ClassB.

>>Með ClassA er hægt að senda texta skilaboð, eða nokkurskonar SMS en það er bara hægt að taka á móti texta, en ekki senda texta með ClassB.

>>ClassB notar aðra aðferð við sendingar, sem gerir það að verkum að ClassA gengur fyrir í mikilli umferð.

>>Eins geta ClassA tæki slökkt á móttöku á ClassB, en það gera menn hugsanlega í mikilli umferð.

>>Class A sendir er 12,5 wött, en ClassB aðeins 2 wött

Sending og mottaka	ClassA	ClassB
Sendst (sst)	12,5m	20
Dynamic information	Tími milli sendingar	Tími milli sendingar
MMSI númer	3 tilvik eftir að sendst	Xviðit besti
Stafsettning skipa (GPS)	2 tilvik eftir að sendst	Xviðit besti
Tími þessarar stafsettning var meild	3 tilvik eftir að sendst	Xviðit besti
Stafra yfir þóðu (CGO)	3 tilvik eftir að sendst	Xviðit besti
Hætt yfir þóðu (SOG)	3 tilvik eftir að sendst	Xviðit besti
Stafra (HOI)	3 tilvik eftir að sendst	Xviðit besti
Stafra skipa (Læggi við fiskar, 4 heft enkl.)	3 tilvik eftir að sendst	sendst enkl.
Sundingar skipa, hægt, meost, 0,720° á min.	3 tilvik eftir að sendst	Sendst enkl.
Stafra information		
Kálfsmikið, Nátt skipa	0 min. besti	0 min. besti
Lengd og breidd skipa	0 min. besti	0 min. besti
MMSI-númer (EF) eftir að skipti	0 min. besti	Sendst enkl.
Gæft skipa	0 min. besti	0 min. besti
Stafsettning á GPS-løfthevi	0 min. besti	0 min. besti
Stafra information		
Orlt a skipi	0 min. besti	sendst enkl.
Hætt er staðt (holj) og lættur komastinn	0 min. besti	Sendst enkl.
Hætt er neft af fylja	0 min. besti	0 min. besti
Lættar plan (inngangshús)	0 min. besti	0 min. besti

Samanburðartafla á ClassA og ClassB sendingum, í AIS

Notkun í landi

Það hefur færst í vöxt að menn séu að nota þessar upplýsingar í landi. En hægt er að fara á netið og sjá þar báta um allan heim. Sem dæmi er hægt að fara á AisLive, <http://wwwaislive.com/> þar er hægt að fá frian aðgang í 2 vikur. AisLive hefur sýnt hluta af Islandi í á annað ár, en það er merki sem kemur frá búnaði Tæknivíkur í Keflavík. Sem dæmi um notkun í landi hefur Tæknivík notað þessa tækni í nokkum tíma til að fylgjast með hvenær bátar koma í land sem verið er að bíða eftir, og sparað þannig töluberð hlaup.



MAMMA MIA
PIZZERIA

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

Hafnargötu 7 - 240 Grindavík - Tel 426 9966



FURUNO **Brimrún**
Hólmaslöð 4 · Reykjavík · Simi 5 250 250



SAMHERJI HF

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

Sjómenn til hamingju með daginn



Saga hafnargerðar í Grindavík 2. hluti

Allar ljósmyndir úr myndasafni Ólafs Rúnars Þorvarðarsonar

Í síðasta blaði var byrjað að segja frá upphafi hafnargerðar í Grindavík og hér á eftir verður halddið áfram með samantekt Magnúsar Konráðssonar og tekið fyrir tímabilið frá 1960-1970 þessi frásögn er beint framhald úr síðasta blaði.

Sverrir Vilbergsson

2. hluti

Var þá talið, að öruggt geymslurými ásamt afgreiðsluskilyrðum yrði fyrir allt að 50 stærri báta og 10 minni, og möguleikar að afgreiða eitt ca 1000 t flutningaskip við austustu bryggju. Að lokum er tekið fram, að möguleikar fyrir stækkun virðist í austurhluta Hópsins, en þeir möguleikar hafi ekki verið rannsakaðir enn. Strax næsta sumar var, að fyrirlagi Aðalsteins Júliussonar, Vita og hafnarmálastjóra, byrjað á þessari rannsókn og leiddi það til þess, að ofangreindri áætlun var gerbreytt eins og nú verður brátt sagt.

Mælingar og botnrannsóknir í Hópi

Í júni og júlí mánuði 1961 voru gerðar all um fangsmíklar og nákvæmar dýptarmælingar í öllu Hópinu og einnig í rennunni og á grandanum austan hennar. Voru þær gerðar af Árna I. Valdimarssyni og Magnúsi Hallgrímssyni. Síðan fóru fram boranir í öllu Hópinu. Í fyrstu var notaður s.k. "sandeyingsbor", sem var skrúfaður niður. Þar sem í ljós kom, að ekki var öruggt, að hann kæmst ætið niður á fastan botn, var breytt um og notaður s.k. "borró"-höggbor, en hann fór í gegnum laust hraungrýti og staðnæmdist ekki fyrr en komið var niður á fasta samfellda klöpp, þar sem telja mátti, að dýpkun með sprengingu kæmi aðeins til greina. Var síðan gert nákvæmt kort af mælingunni og fékkst þannig ágæt mynd af sanddýpi og klappardýpi í öllu Hópinu. Var dýpi á sand viðast 0-1 m, en dýpi á klöpp var mjög misjafnt. Um miðvik Hópsins var það sumstaðar aðeins 2-3 m, en annars allvíða 4-5 m og þar yfir. Í austurhluta Hópsins var dýpi á klöpp talsvert meira en viða 5-8 m. allra austast og nyrst var það þó viða aðeins 2-4 m. var nú fenginn ágætur grundvöllur til frekari áætlanagerðar.

Óskir hafnarnefndar um stækkan hafnarinnar

Haustið 1962 voru fundir haldir með hafnarnefnd Grindavíkur á Vitamálaskrifstofunni. Setti hún þar fram óskir sínar um framtíðarstækkun hafnarinnar. Voru þær all stórhuga og langtum meiri, en gert hafði verið ráð fyrir í 10 ára áætlun þeirri, sem áður var lýst. Voru þær á þá leið, að afgreiðslu- og leguskilyrði skyldu verða fyrir allt að 100 fiskibáta af ýmsum stærðum. Þar af fyrir ca 25 báta allt að 30 t og nauðsynlegt bryggjurými ca 136 m

" " " 35 " 30 -80 t " ca 265 m

" " " 20 " 80 - 150 t " ca 224

" " " 20 " 150 - 250 t " ca 252 m.

Samtals: 877 m.

Var þá gert ráð fyrir, að hægt yrði að afgreiða þriðjung bátaflotans í einu við bryggju og var það sama og gert hafði verið ráð fyrir í 10 ára áætluninni. Ennfremur yrðu afgreiðsluskilyrði fyrir eitt flutningaskip

2000 t og annað 1000 t og gerðu það ca 150 m viðbót, þannig að bryggjurými á mismunandi dýpi (ca 2-5 m) þyrfti að verða yfir 1000 m, en bryggjurými var þá aðeins 275 m eins og áður sagði á ca 2-4 m dýpi. Þurfti því hreina byltingu í nýbyggingu hafnarinnar, ef fullnægja ætti ofangreindum kröfum og enn fremur, að varla kæmi til greina að hafa minna dýpi við hinum nýju bryggjur en 4,5 m og allt að 1 m meira fyrir flutningaskip, sökum aukinnar stærðar hinna nýju fiskiskipa.

Gerður skjólgarður utan hafnargarðs

Á vertíðinni 1962 bar svo til sem oftar, að mikið sjávarflóð kom í Grindavík ásamt brimi. A undanförnum árum höfðu alltaf öðru hvoru komið mikil sjávarflóð sem fært höfðu bryggjur í kaf.

Flóð þetta, sem hér um ræðir, var eitt hið mesta sem komið hafði í langan tíma að sögn heimamanna í Grindavík. Fóru allar bryggjur í kaf og feikn af grjóti og möl barst yfir skjólvegg hafnargarðsins, einkum ofantil. Fór sumt innfyrir garðinn svo dýpi



minnkaði, en meginhlutinn staðnaðist á garðinum sjálfum, sem varð ógreiður yfirferðar. Ennfremur mátti segja, að bátar, sem jafnan lágu við garðinn eins þétt og við varð komið, hafi verið í verulegri hættu sökum ókyrrðar og ágjafar.

Út af þessu vaknaði sem vonlegt var áhugi heimamanna fyrir úrbótum. Snéri hafnarnefnd sér því til Vitamálaskrifstofunnar og bað um aðstoð til úrbóta, en þær taldi hún vera í því fölgnar að steypa ca 100 m langan skjólgarð ca 100 m utan hafnargarðs og samsíða honum. Í 10 ára áætlun þeirri, sem áður var getið, var gert ráð fyrir breiðum skjólgarði úr grjóti utan við hafnargarðinn og skyldi hann bægja ofannefndri hættu frá, auk þess að vera til styrktar og öryggis sjálfum hafnargarðinum.

Ekki féllst hafnarnefnd á þessa hugmynd og taldi hana ekki koma að fullum notum, heldur þyrfti sértakan garð í nokkurri fjarlægð. Að hann skyldi steypur kom af því, að allt laust stórt grjót i nágrenninu var löngu uppurið og hefði því fyrst þurft að finna og opna nýtt grjótnám, sem talið var of kostnaðarsamt fyrir svo lítið verk, en handbært fé af skornum skammti. Að steypa garðinn væri því ódýrasta og aðgengilegasta lausnin eins og á staði.

Gerði ég nú samanburðaráætlun að þrennskonar tilhögum við gerð þessa varmargarðs. Í greinagerð, sem fylgir, stendur m.a.:

“Áætlun sú, sem merkt er “tillaga 3”, er gerð samkvæmt ósk og að fyrirlagi hafnarnefndar í Grindavík. Er það steypur garður í 100 m fjarlægð frá hafnargarði og samsíða honum. Hæð garðs miðast við meðal stórstraumsfjörubord er 6,3 m, en það er 1 m hærra, en skjólveggur hafnargarðsins. Er hann lóðréttur á úthlið, en hallandi á innhlið 1:2. Þykkt garðs er 0,5 m að ofan, en 2,65 m 4,3 m undir efri brún, en þá tekur við undirstaða 3,35 m á þykkt. Hæð undirstöðu er 1 m á efri hluta garðs, en þar er klöpp á 1/3 af garðlengd (ca 33 m). Á fremri hluta er grjót og möl i undirstöðu og er gert ráð fyrir að grafa hann þar einn metra niður með jarðýtu, verður hæð undirstöðu þar 2 m. Þykkt og lögur

garðsins er miðuð við það, að hann með þunga sínum getið staðist mestu brim ástamt hæstu flóðum, sem komið geta. Er þá reiknað með mestri flóðhæð + 4,5 m eða 1,4 m hærra en venjulegt stórstraumsflóð. Eftir að garðurinn er steypur, er gert ráð fyrir að ryðja með ýtu grjóti að honum frá báðum hliðum.

Í “tillögu 2” er garðurinn á sama stað, en gerður úr grjóti, þ.e. “bruna” í kjarna, en 1-3 t steinar úr sprengdu grjóti í kápum. Kostnaður 1,4 millj. Í “tillögul” er ráðgert að setja garðinn fast við hafnargarð og hafa hann í sömu hæð og skjólvegg (+ 5,3 m). Garðbreidd að ofan 4 m. kjarni úr “bruna”, en stórt grjót í kápum. Kostnaður áætlaður kr. 1.5 millj.

Voru áætlanir þessar ásamt uppdráttum sendar hafnarnefnd, sem hélt fast við, að gerð sú, sem lýst hefur verið sem tillögu 3, yrði valin og varð þá svo að vera og hófst svo verkið um vorið. Í meðförum var gerð garðsins í sparnaðarskyni nokkuð breytt, frá því sem ráðgert var. Flái að innanverðu var gerður nokkru minni og sérstakar undirstöður felldar niður og varð hann því talsvert efnisminni en til var ætlast. Breidd garðs við botn var höfð aðeins ca 2,2 m í stað 3,35 m, sem lagt var fyrir af Vitamálaskrifstofunni. Ennfremur var hann ekki grafinn neitt niður, þar sem ekki var talið heppilegt að raska hinni samanþjöppuðu grjót- og malarundirstöðu í eiðinu. Að lokum var ekkert grjót sett að honum, enda ekkert laust grjót fyrir hendi eins og áður var sagt og mikil áhersla lögð á, að mannvirkid yrði sem ódýrast, enda virðist garðurinn hafa orðið undir áætlun og ekki kostað nema ca 800 þús. kr. Haustið eftir gerði sem oftar mjög mikið sjávarflóð ásamt þungu brimi. Brotnaði þá framendi garðsins niður á ca 40 m lengd og lagðist á hliðina út. Hefur að líkendum grafið undan útbrún hans, en þar var aðeins möl með smágrjót. Hefur hann legið svo síðan, enda ekki talið nauðsynlegt að endurbyggja þennan hluta þar sem garðurinn hafi komið að fullu gagni þrátt fyrir styttunguna að sögn Sigurðar Þorleifssonar, sem sá um framkvæmdina. Komið hefur til tals að reisa upp garðbútana og setja síðan

stórt grjót að þeim beggja vegna, sem tæplega yrði mjög kostnaðarsamt, en framkvæmdir hafa engar orðið eins og áður segir, enda engin áætlun gerð þar um, þar sem áhuga hefur vantað fyrir lagfæringu garðsins.

Áætlanir um hafnargerð í Hópi

Snemma árs 1963 var lokið við að gera uppdrætti af mælingum og botnrannsóknunum í Hópi og nágrenni og var það framkvæmt af Árna E. Valdimarssyni, sem áður hafði unnið að mælingum sem fyrr segir. Gerði ég síðan frumáætlun að mannvirkjum í Hópinu sem dagsett er 5. júlí 1963. Samkvæmt þeim átti að byrja á að gera

ósk hafnarnefndar skyldi gera 60 m langan viðlegukant vestast á þvergarði til afgreiðslu flutningaskipa auk fiskibáta. Dýpkað yrði rúmgott svæði fram af í + 4,5 m dýpi og efninu, sem yrði um 33 þús. m³, dælt innfyrir. Skyldi þetta vera 1. áfangi verksins og kostnaður kr 7,4 millj., sem skiptist þannig:

1: 35.000. m³ grjót í garða á 60 kr pr m³ eða alls kr 2.100.millj.

2: dýpkun og fylling ca 33.000 m³ á kr. 45/- kr. 1.485

3: steyp bryggjuplan á súlum 780 m³ á kr. 3650/- kr. 2.850

+ (þús.) ca 15% (verkstjórn o.fl.) 0,965 millj.

Samtals: 7,4 millj.



fyrirstöðugarða vegna væntanlegra uppfyllinga í miðju Hópi norðanverðu. Skyldi vestari garðurinn ganga fram fast við þáverandi bátakví og verða ca 150 m á lengd. Ca 200 m austur skyldi svo koma annar garður ca 200 m á lengd. Skyldu garðar þessir tengdir saman með þvergarði, sem yrði þá 175 m á lengd. Garðarnir, sem yrðu um 252 m samtals, myndu umlykja svæði, sem yrðu um 3,75 ha að flatarmáli og til að fylla það, þyrfti um 185 þús m³ af sandi, sem dælt yrði úr Hópinu eftir því sem dýpkunarþörf segði til um. Samkvæmt

1.áfangi:

í öðrum áfanga fyrstu lotu var gert ráð fyrir að leggja nýjan grjótgarð 140 m á lengd, sem gengi austur í Hóp í beinu framhaldi þvergarðs. Dýpka með sprengingu (og dælingu) 40 m breiða rennu gegnum miðhluta Hópsins, þannig að komist yrði í austurhlutann, þar sem sprengingar væru óþarfar sökum hins mikla dýpis, sem þar var á klöpp eins og áður var sagt. Gert skyldi bryggjuplan (hafnarbakki) inná (norðaná) nefndan garð 132 m á lengd, dýpkað með dælingu hæfilega breitt svæði

í kringum hinn nýja garð og dælt þannig upp um 84. þús. m³ af sandi í fyllinguna. Sprenging gegnum klapparhaftið á miðsvæði Hóps myndi nema 3300 m³ á kr. 450/- eða 1,5 millj. Kostnaður fyrði hluta annars áfanga myndi nema kr. 13,3 millj. Í seinni lotu þess sama áfanga var gert ráð fyrir að gera 120 m langan viðlegukant á austurgarð, fyllingar með tilheyrandí dýpkun framan við ca 13.800 m³, samtals fyrir kr. 6,8 millj. Eða alls 20,1 millj. kr. í öðrum áfanga sem skiptist þannig:

- 1: grjótgarður 140 m (9200 m³ á kr 60/-) kr. 552.000.-
- 2: dýpkun með dælingu (97.700 m³ á kr. 45/-) kr. 4.392.000
- 3: sprenging 3300 m³ á kr. 250/- kr. 1.500.000.-
- 4: viðlegubakki 252 m kr. 11.040.000.- + 15% kr. 22.616.000.-

samtals kr. 20.100.000.-

Í þriðja áfanga var gert ráð fyrir viðlegubryggju sunnan á fyrrnefndum garði og fyrir enda hans. Samtals 150 m á lengd, enn fremur viðbótardýpkun í Hópi (snúningspláss fyrir stór skip) 58.600 m³. Þar næst er gert ráð fyrir nýjum fyrirstöðugarði, sem gangi til austurs meðfram landi í ca 50 m fjarlægð frá landi samsíða hinum fyrrnefnda 157 m á lengd og viðlegubakki 132 m á lengd við hann, enn fremur nauðsynleg dýpkun framan við 18.200 m³.

Í þriðja áfanga yrði þannig 282 m viðlegukantur ásamt dýpkun 76.800 m³ auk ofannefnds grjótgarðs, samtals 20.600 millj. Yrði þá komin bátakví austan fyllingar um 120 m á breidd og ca 130 m lengd. Heildar viðlegurymi í þessum þremur áföngum var þá orðið 594 m. heildar dæling úr Hópi um 208 þús. m³. Allt svæðið innan garða yrði fyllt upp og byrjun gerð á nýrri uppfyllingu meðfram landi austan hinnar fyrrnefndu. Ennfremur var gert ráð fyrir fyllingu eða vegi nyrst í Hópi til að tengja saman nýju mannvirkin við hin gömlu. Kostnaðaráætlun 1.16 og að lokum var gerð áætlun um skjólgarð á austanverðum Hópsgranda á móti hafnargarði, lengd 415 m á kr. 2,6 millj. Heildar áætlun leit því

þannig út:

Fyrsti áfangi 7,4 millj. Annar áfangi 20,1 millj. Þriðji áfangi 20,6 millj. Vegur og fyllingar 1,16 millj. Og loks skjólgarður á granda 2,6 millj. Samtals kr. 51..86 millj.

Áætlanir þessar ásamt lýsingum og uppdráttum voru síðan sendar hafnarnefnd Grindavíkur, sem gerði strax athugasemdir, sem voru fólgunar í því, að gerður yrði samfelldur hafnarbakki meðfram öllum suðurgarði og nokkuð upp með hliðargörðum beggja vegna. Dýpkað yrði ca 80 m breitt svæði fyrir framan, enda þótt allmikil klöpp væri þar í botni, sem kosta myndi umfangsmiklar kostnaðarsamar sprengingar. Framlenging suðurgarðs yrði alveg felld niður að sinni, en seinni tíma yrði eftirlátið að byggja út austurhluta Hópsins. Til þess að fá ofannefnda breidd framan væntanlegs hafnarbakka, þurfti að stytta báða þvergarða fyllingarinnar þannig, að vesturgarður yrði 130 m í stað 150 m og austurgarður einnig 130 í stað 200 m. Bilið milli garða var einnig gleiðkað nokkuð og var nú 285 m við land í (í stað ca 200 m) og ca 195 m frammi (í stað 180 m). Var leitað álits sjómanna á staðnum um þessa breytingu og voru allir henni meðmæltir, enda talið, að aðstaðan yrði þá mun þægilegri fyrir bátaflotann. Eftir nokkurt þóf var að lokum samþykkt að gera þessar breytingar. Lengd fyrir stöðugarða stytist nokkuð og varð nú ca 455 í stað 525 m og flatarmál fyllingar minnkaði í ca 3 ha úr 3,75 ha og rúmmál úr 185 í 150 þús. m³.

Framkvæmdir 1963 - 1964. Fyrirstöðugarðar og skjólgarðar á eiðinu

Vinna við fyrirstöðugarðana hófst svo um mitt sumar 1963. var byrjað á að semja við "íslenska aðalverktaka s.f." um leigu á tækjum, en þeir höfðu þá að ráða fullkomnustu jarðvinnslutækjum sem völ var á í landinu. Var nú leigð mjög stór jarðýta ásamt fljótvirkri ámokstursvél m.m. Var byrjað á að keyra hraungrýti (bruna) í kjarna garðanna, sem tekið var fyrir innan (suðvestan) kauptúnið. Losaði jarðýtan efnið, en ámokstursvél mokaði á bílana,

en heimabílar boru notaðir eingöngu í þessum hluta verksins. Þó leið væri stutt, þurfti a.m.k. 10 bíla til að hafa undan hinni fljótvirku ámokstursvél, og sóttist verkið því fljótt. Grjót i kápu garðanna var tekið úr Stapa og nágrenni, var það eingöngu flutt á bílum félagsins, sem voru miklu stærri en heimabílarnir. Gekk sú keyrsla einnig fljótt og vel og var gerð garðanna lokið um haustið.

Röskun á grjóti í hlífðarkápu varð mjög lítil um veturinn, en þó dálitið einkum á suðausturhorni, þar sem ágangur hefur verið einna mestur. Var þetta þó litið og auðveld að lagfæra. Talið var, að i garðana

Næsta sumar var svo gerður skjólgarður á eiðinu austan rennunnar og var lengd hans ca 420 m. Eins og áður segir, var garður þessi áætlaður í 10 ára áætlun á 2,6 millj. Kr. Þar sem sú gerð, sem þar var ráðgerð, þótti of veigalítill, var gerð nú áætlun um efnismeiri garð og hækkaði við það áætlunin í ca 4 millj. Kr. samkvæmt þeirri áætlun var garðhæð í Kvóta + 6,3 m eða 3,2 m yfir venjulegu stórstraumsflóðborði. Garðbreidd að ofan var 6,3 m og flái á úthlið 1:2 og innhlið 1:1,5. i útfláa og yfirborð skyldi setja 2-4 t steina og í innfláa ca 1 t steina minnst. Grjótmagn myndi verða nálægt 24. þús. m³



hafi farið um 43 þús. rúmmetrar af grjóti og var það miklu meira en reiknað hafði verið með í áætluninni, enda talsvert breiðari en gert var ráð fyrir í uppdrætti. Kostnaðarverð grjóts í hvern m³ garðs er talið að hafa numið ca 30 kr. og var það um helmingi lægra en áætlað var. Heildarkostnaður við garða varð því ca 1,3 millj., en var áætlað á 2,1 millj. Kr.

Öll verk félagsins voru unnin í tímavinnu og venjulegar taxtagreiðslur fyrir afnot véla.

(hækkað úr ca 15 þús.) Sama félag tók verkið að sér. Fannst nú gott grjótnám skammt norðaustan hafnarsvæðisins og var þegar hafist handa með sprengingu og losun grjóts. Voru sem fyrr mjög stórvirk og fullkomin tæki notuð, m.a. gifurlega kraftmikil ýta, sem aðgreindi stóra grjótið, sem notað var í kápu garðsins frá hinu smærra, sem notað var í kjarnann. Jafnframt losun var byrjað á að keyra í kjarnann, en hann var 5 m breiður með fláa á hliðum 1:1,25 og í hæð + 4,7 m. Varð þykkt

grjótfláans því 1,5-2 m. Við keyrsluna voru eingöngu notaðir bílar frá félaginu, sem voru allt að 18 t að burðarþoli.

Gekk verkið vel, enda vel undirbúið og skipulagt og var því lokið snemma um haustið. Við uppgjör reyndist kostnaðarverð garðs ca 3,8 millj. Og svarar það til þess, að hver m3. Í garði hafi kostað til jafnaðar 160 kr., en áætlun var 175 kr. pr. m3. Var garðurinn traustur og vel gerður, enda hefur hann ekkert haggast svo teljandi sé. Virtust góðar forsagnir og stjórn á öllu því sem félagið framkvæmdi fyrir Grindavíkurhöfn og öll tæki fullkomnari en venja var til.

Framkvæmdir 1964 - 1965. Hafnarbakki. Dýpkun

Eins og áður var frá skýrt, var gert ráð fyrir að nota opna bryggju framan á grjótfláa fyrir stöðugarðanna. Í frumáætlun var ráðgert að nota steyp plan hvílandi á járbentum steypustólpum. Var nú horfið frá því, en í þess stað gerð áætlun um bryggju úr s.k. "harðviði", sem þá var að byrja að ryðja sér til rúms hér. Var gerð kostnaðaráætlun og leitað tilboða í efni. Þegar til kom, vildi hafnarnefnd ekki fallast á þessa gerð, heldur hélt fast við, að stálþil yrði eingöngu notað, enda þótt sýnt væri fram á, að það yrði nokkru dýrara og í alla staði erfiðara að sprengja fyrir samfelldu þili en einstökum staurum með ca 4 m millibili. Varð því úr að þessi gerð var valin og áætlun gerð og efni pantað í 115 langan þilvegg, sem kom um haustið.

Dýpkun 1964

Til undirbúnings verkinu var um haustið fenginn krani frá Íslenskum aðalverktökum s.f. til að grafa ca 12 m breiða rás við og út frá væntanlegum þilvegg. Var efnið sett inn fyrir grjótgard og gekk það sæmilega, þannig að grafið var niður á fasta klöpp á þessu bili. Ennfremur var gerður samningur við Björgun h.f. um dælingu á ca 80 m breiðu svæði framan hins væntanlega þils og dæla efnið inn fyrir. Greitt skyldi kr. 80.- á

hvern m3., sem dælt var, og efnið mælast komið í fyllingu. Var í fyrstu gert ráð fyrir, að dælt yrði um 20 þús. m3. Var þetta gamalt dæluskip, sem hét Leó, og hóf það dælingu um haustið. Verkið sóttist seint, enda voru bilanir tíðar, og var það við dælingu um veturinn, þar til í maí um vorið. Var þá hið dælda efnismagn mælt og reyndist það um 30 þús. m3. Gekk dælingin vel að því leyti, að klöpp reyndist ekki til trafala á þessu svæði, sem var 70-80 m breitt og allt að 120 m lengd. Við dýptarmælingu, sem gerð var í maí um vorið, sýndi sig, að dýpi var víðast hvar 4-4,5 m og allt upp í 5 m sumstaðar. Mátti því segja, að þetta tækist vonum framar.

Hafnarbakki

Gerð var, eins og áður var sagt, áætlun og efni boðið út í 115 m langan þilvegg með tilheyrandi útbúnaði. Var miðað við, að 90 m viðlegubakki yrði meðfram suðurgarði auk 25 m viðlegubakka upp með vesturgarði. Samkvæmt ósk hafnarnefndar var bætt við 5-6 m af þili. Þannig að vesturbakkinn varð um 30 m og öll lengdin 120 m. var járnalengd 10,7 m miðað við allt að 5 m dýpi fengist við bakkann. Í öryggisskyni voru sum járin höfð nokkru lengri eða 11,7 og 12,7 m. kom efnið um haustið. Hófst vinnan í október undir stjórn Guðmundar Hjartarsonar. Hafði áður verið gerð áætlun um, að verkinu yrði lokið í janúarmánuði, svo not yrðu að því á næstu vetrarvertið, en mikil vontun var á viðlegurými fyrir hinn vaxandi bátaflota.

Var byrjað á að steypa s.k. akkerisplötur, en jafnframt var hafin sprenging fyrir þilinu og byrjað vestan frá. Um sumarið hafði verið keypt öflug borvél frá Svíþjóð frá fyrirtækinu Atlas Copco., Stokkhólmi. Var hún sett á verkpall, sem tengdur var í Lorrain krana og stjórnað þaðan og sparaðist þannig öll kafaravinna. Þó var ekki minna um það vert, að henni fylgdi s.k. "hulsa", þ.e. stálþípur, sem gengur niður með bornum og mynduðu "fóðringu" í borholunum og hindraði, að þær stífludust í hinum meira og minna lausa botni. Var þetta stórmikil framför frá því, sem áður var, sem var s.k. "borstóll", stjórnað af kafara og áður var lýst lauslega. Að lokinni borun hverrar holu var sprengiefnið fest við tréstokk, sem stungið var niður í borholuna og hulsan síðan dregin upp. Var jafnan borað ca 1 m dýpra en sprengja skyldi og var því dýpt borhola oft ca 6-7 m. Var byrjað með 1 m millibili milli borhola, en síðan var millibil minnkað í ca 0,5 m. Voru 20-30 borholur sprengdar út í einu og notaðar rafmagnshvellhettur til ikveikju sprengiefnisins, sem holurnar höfðu verið fylltar með.

Jafnhliða var hafin smiði verkpalla til stýringar þilinu og notaður annar krani (Bantham) til þess. Verkið sóttist seint sökum frostþörku og illviðra, t.d. fraus vatn í leiðslum m.m., og var því engin von til að hægt væri að halda hinni þróngu tímaáætlun sem gerð hafði verið af fullmikilli bjartsýni.

Þann 23. janúar (1965) gerði ég áætlun um kostnað við að ljúka verkinu. Var þá borun og sprengingum lokið og búið að reka niður 50 m af þilinu og aðeins 20 m eftir af verkpallagerð. Var „Lorrain“kranninn notaður til niðurreksturs þilsins, sem rekið var niður með þrýstiloftshamri svo sem venja var. Því miður gekk járnareksturinn seint og sýndi sig, að sprengingin var ekki fullnægjandi. Var stundum rekið alltof lengi á járinum eftir að þau voru hætt að ganga niður, með þeim afleiðingum, að nokkur þeirra hnoðuðust, gengu úr samskeytum eða skekktust, sem síðar verður nánar að vikið. Tafði þetta verkið og gerði það dýrara. Jafnóðum og

veggurinn rakst niður, var komið fyrir u-járbítum innan í vegginn, einnig var grjótgarðurinn bakvið lækkaður með jarðýtu í rétta hæð fyrir akkerisplöturnar. Er þeim hafði verið komið fyrir, voru akkerin sett niður, en þau voru um 13 m á lengd með 2,7 m millibili. Að þessu loknu var bilið á milli grjótgarðs og þils fyllt með hraungrýti (bruna), sem keyrt var á bilum. Var nú hægt að taka bakkann í notkun seinnihluta vertíðar eftir að bráðabirgðar festarhólfum hafði verið komið fyrir. Mun þetta hafa verið um miðjan marsmánuð eða nálægt því.

Að loknu rekstri voru öll járn mæld til að komast að raun um, hve langt þau höfðu rekist. Kom þá í ljós, að 6 járn höfðu aðeins rekist í Kvóta + 5 m, um 22 járn höfðu rekist í kvóta + 7 m, en öll hin rákust í kvóta + 6 m eða þar um bil.

Eins og áður var sagt, urðu talsverðar tafir við borunina af völdum frosta. Samkvæmt sögn Einars Stefánssonar, sem hafði umsjón með öllum tækjabúnaði stofnunarinnar ásamt mannahaldi við þau, þurfti þrýstivatn til útskolunar borholanna að hafa 12 kg þrýsting (pr. m2). Nú fékkst ekki loftþrýstdæla með meira en 8 kg þrýstingi. Var þá tekið það ráð að leiða vatn úr vatnsveitu þorpsins til viðbótar, en það hafði 4 kg þrýsting, sem baettist við, svo þrýstingur varð nægjanlegur. Þetta vatn vildi frjósa í leiðslum, sem voru ofanjarðar. Ennfremur blandaðist þrýstiloft til hamarsins raka svo þeim hætti sömuleiðis til að stíflast í mestu frostunum. Mikil frost voru bæði í nóvember og desember og illviðri öðru hvoru, svo ekki varð unnið og var þetta allt til tafar. Þrátt fyrir þetta varð hafnarbakkinn nothæfur um miðjan mars, eins og áður var sagt. Var nú hætt við verkið í bili, enda fjármagn á þrotum.

Verksamningur

Í október um haustið var samið við Vélsmiðju Njarðvíkur um áframhald verksins. Samningur þessi var undirritaður 1. nóv. Af Magnúsi Kristinssyni fyrir hönd ofannefndar vélsmiðju sem verksala annarsvegar og þeim Svavarri Árnasyni og

Sigurði Þorleifssyni fyrir hönd hafnarnefndar Grindavíkurhrepps hinsvegar sem verkkaupa. Samkvæmt þessum samningi tók verksali að sér:

A. Í fyrsta lagi að rétta járnþil og setja 145 m langan kant á bryggjuna með tilheyrandi búnaði.

B. Í öðru lagi að járbinda og steypa festarhöld og koma fyrir tilheyrandi festum (pollum) alls 14, þar af 5 tvöföldum og 9 einföldum

C. Loks í þriðja lagi að setja niður 45 "fendera", þ.e. hjólbardalengjur með 3 m millibili. Skyldu vera 4 bildekk í hverri lengju, fest með 7/16" galv. Keðju og 4 þverböndum. Að endingu skyldi setja 6 stiga á þilið.

Fyrir allt þetta verk skyldi greiðast 960 þús. kr. og var innifalið í þeirri upphæð allt efni og áhöld að undanskildu efni í járnhlíf á kant, pollaefni, bildekk í "fendera" m.m.

Verkinu skyldi lokið 10 des. 1965 að viðlöögðum dagsektum, kr. 500.- fyrir hvern dag, sem fram yfir yrði.

Verk þetta gekk seint sökum ónógs mannafla, erfiðs tíðarfars og nokkurra skemmda, sem síðar verður lýst og mun því ekki hafa verið lokið fyrr en í febrúar – mars 1966.

Eftirlit með þessu verki hafði Sverrir Björnsson á hendi.

Skemmdir á Járnþili

Um haustið 1965 bárust kvartanir frá hafnarstjóranum (Sig. Þorl.) um að bátar tækju niðri við þilið. Nú varafari (Guðm. Guðjónsson) sendur suðureftir til að athuga þetta. Fann hann two klapparhryggi i botni við þilið um 1 m á hæð hvorn. Sá minni, sem var ca 20 m frá austurbrún pils, var ca 2 m á breidd og náði ca 4 m út, en hinn stærri, sem var ca 30 m vestar, var ca 6 m á breidd og náði ca 10 m út. Vann hann síðan við að sprengja hryggi þessa og fjarlægja þá. Fyrst 6.-16. des. 1965 og síðar 6-24 jan. 1966.

Við sprengingu, sem gerð var 13. des. Um kvöldið, varð okkur röskun, sem sást næsta morgun, þegar mætt var til vinnu. Kom þá í ljós, að hrunið hafði uppstilling af járnkanti þeim, sem verið var að farsjóða ofan á járnþili og var hálflaus. Kantur (efri brún pils) hafði slegið litio eitt inn á kafla og uppfylling sigið á sama stað. Við skoðun kom í ljós, að á einum stað nálægt vestari klapparhrygg hafði láss opnast við botn og myndast um 10 cm gluða ca 1 m á hæð.

Höfðu jármin gengið þar á misvíxl og var sprengingin talin orsókin að nokkru leyti a.m.k. Tveir aðrir lásar höfðu opnast við botn og myndað glufur 2-3 cm á breidd. Voru þær gamlar og höfðu að því er virtist myndast við reksturinn. Ein skúffa hafði sveigst út um 5 cm við botn og önnur sveigst inn um 10 cm. Náði þessi missmiði aðeins 1-2 upp frá botni. Á einum stað var 20 cm op undir járn. Engin fylling hafði farið út og voru skemmdir þessar taldar óverulegar og skaðlausar nema sú fyrstnefnda, en við hana var gert með sérstakri plötu sem fest var við þilið með "skotnöglum". Að öðru leyti tókst vel að ná burt áðurnefndum klapparhryggjum og urðu ekki frekari skemmdir.

Skaðabótakröfur og málaufrelsi

Út af skemmdum þeim, sem nú var greint frá og örsökuðu nokkra töf og aukakostnað, gerði verktakinn, Vélsmiðja Njarðvíkur h.f., miklar kröfur um skaðabætur.

Með bréfi dags. 25/4. 1966 gerði forstjóri vélsmiðjunnar, Magnús Kristinsson, kröfu um, að sér yrðu greiddar kr. 248.000.- umfram verksamning og auk þess kr. 40.650.- að viðbættum söluskatt fyrir tjón, sem vélsmiðjan taldi sig hafa orðið fyrir af völdum neðansjávarsprengingar sem fór fram við þilið og áður er lýst. Löngu áður hafði verið samþykkt af Vitamálastjóra að greiða allt samanlagt tjón, sem orðið hafði af nefndum sprengingum en að sjálfsögðu ekki annað.

Nú má geta þess, að verkið sóttist seint eins og áður var sagt, enda voru fáir menn í vinnu og erfitt tíðarfars eins og gengur. Hefur forstjórin að líkendum séð fram á, að tap myndi verða á fyrirtækinu og e.t.v. viljað freista þess að fá það bætt á þennan hátt. Allmikið þras og vafningar urðu um þetta í fyrstu, en að lokum stefndi vélsmiðjan Vita- og hafnarmálastjórninni og krafðist fullrar greiðslu á ofannefndum upphæðum.

Var málið tekið fyrir bæjarþingi Reykjavíkur og fíll dómur í því 30.des.

1967 og hljóðaði á þessa leið:

"Stefndi, Vita- og hafnarmálastjórin, greiði stefnanda, Vélsmiðju Njarðvíkur h.f., kr. 44.212,44 með 7% árvöxtum frá 3. apríl 1966 innan 15 daga frá birtingu dómsins að viðlagðri aðförl að lögum. Stefán M. Stefánsson flt."

Endaði svo mál þetta, sem tæplega er ástæða til að fara fleiri orðum um.

Verkið hélt áfram samkvæmt samningi og mun því ekki hafa verið lokið fyrr en í mars 1966. Engar dagsektir mun vélsmiðjan hafa greitt þrátt fyrir allmiklar tafir á að skila af sér verkinu. Tók vélsmiðjan einnig að sér að reisa þrjú ljósamöstur. Kostuðu þau uppsett um 70.þús.kr. vatnsveita var lögð meðfram þilkantinum og notaðar 2" og 2 ½" plastþípur með tilheyrandi uppistöðum, 4 talsins, með ca 30 m millibili. Var það verk framkvæmt af hafnarnefnd og vatnið tekið úr vatnsveitu þorpsins. Steypa í verkið var keypt frá Sand- og malarnámi Hraunsvíkur og kostaði samkv. Tilboði 1097 kr. á hvern m³ steypu. Heildarkostnaður þetta ár er talin 1,67 millj.kr. en þar af var vegur og fylling áætlað á ca 600 þús.kr. heildarkostnaður við þilið fyrir utan dýpkunar virðist hafa numið kr. ca 8,6 millj. Eða ca 71.500 pr. Lengdarm. pils.

Vegur á milli bryggja og uppfylling

Haustið 1966 var gerður vegur meðfram landi frá hinni nýju uppfyllingu að vesturbryggju Hópsins, lengd um 120 m og breidd ca 8 m. skyldi hann tengja eldri hluta hafnarinnar við hinn nýja. Ennfremur var svæðið milli vesturbryggju og lands fyllt upp, en það var um 4000 m² að flatarmáli og þurfti ca 9000 m³ af fyllingarefnini, sem var hraungrýti (bruni) auk ca 2000 m³ í veg. Grjót í vegfláa var reiknað á 200 kr. pr. M³, en bruni á aðeins 40 kr. á m³. var öll keyrsla efnis boðin út og stóðst verkið fyllilega áætlun, sem var 660 þús.kr. Var mikil bót að þessu fyrir alla bilaumferð að höfninni, sem gat orðið mjög mikil á vetrarvertið. Verkstjóri var Sigurður Þorleifsson.



Lenging stálþils 1967 - 1968

Í mars 1967 gerði ég lauslega áætlun að lengingu stálþilsins um, 152 m, þar af 130 m í beina stefnu og 22 m upp með austurgarði fyllingar og var reynt að miða við raunhæfar tölur frá 1965. Samkvæmt henni skyldi þilið með fyllingu en án kants og festinga o.fl. kosta 6,5 millj.kr.

Verkið hófst í júlí 1967, enda kom efnið í stálþilið um líkt leyti. Verstjóri var Andrés Árnason.

Verkpallagerð

Var byrjað á verkpallagerð, því nú var ákveðið, að borvélum skyldi vera á hjólapalli, sem gengi eftir sporbraut meðfram rásinni, sem sprengja skyldi og var þetta til mikils sparnaðar og þæginda en eins og áður var sagt, var hún hengd í krana til flýtisauka. Sami verkpallur var svo að sjálfsögðu notaður við rekstur þilsins

Borun og sprenging

Var nú byrjað á að bora og sprengja rauf fyrir stálþilið. Borað var niður í 7,5 – 8 m dýpi (miðað við náll eða meðalstórstraumsfjöruborð) miðað við, að járn rækist niður í ca 6,5 – 7 m dýpi. Klöpp virtist ná niður í ca 8,5 m dýpi, en þar fyrir neðan virtist sandur. Borholudýpi í klöpp var víða 3,7-5 m eftir þykkt sandlagsins ofaná. Sprengingum var hagað eins og áður og voru borholur fylltar með dýnamíti (1 ¼ extra-gum) og sprengdar út með rafhvellhettum ca 2-3 í einu. Í byrjun voru 60 ca bil milli borhola, en þar sem þilið virtist ekki rekast nóg vel, var breytt til og borholur gerðar eftir "bökum" járna í "sik-sak" og rakst þilið þá beinna niður, en lítið lengra. Best var talið, að reynst hefði að bora eftir miðlinu þils með 40 cm milli borhola. Rakst þilið yfirleitt særilega niður á 5 m dýpi, en treglega úr því. Þau mistök urðu að áseta (hnallur) gufulóðs passaði

ekki á járnin og varð því aðnota 1 ½ - 2" plötur í staðinn. Brotnuðu þær umvörpum við reksturinn og hnoðaðist upp á járnin og dró þetta mjög úr virkni (effektivitet) högganna að dómi verkstjórans.

Þess má e.t.v. geta, að við reksturinn breikkaði þilið við botn öfugt við það, sem gerist þegar rekið er í sandbotn og þurfti að hafa mjög mörg járn í einu við reksturinn.

Að loknum rekstri var þilið mælt og kom þá í ljós, að ca 30 járn höfðu rekist aðeins 5 m í botn, fáein ca 7 m, en flest ca 5-6 m. rekstur stálþilsins hófst 5. september og lauk 23. nóvember. Var unnið jöfnum höndum að sprengingum, þilrekstri og festingum og að lokum var fyllt með „bruna“. Var öllu lokið 8. desember og verkinu hætt í bili og mátti þá segja, að bakkinn væri nothæfur að einhverju leiti til viðlegu fyrir vertíðarbáta.

Uppgjör og einingarverð

Gerði nú verkstjórin, Andrés Árnason, upp byggingarkostnað og reyndist hann vera ca 7,07 millj.kr. Þar af var aðkeypt efni í stálþil um 2,44 millj. Var það nokkuð yfir því, sem áætlað hafði verið. Reiknaði hann einnig út einingarverð fyrir hina ýmsu þætti verksins miðað við lengdarmetra í þili (Hafnarbakka). Kom þá í ljós, að sprenging raufar fyrir niðurrekstri stálþils kostaði kr. 6.400.- á hvern 1.m. þils. Niðurrekstur þils 19.760 kr. pr. 1.m. (efni og vinna). Festingar kostuðu kr. 8.650 á hvern 1.m. þils og Ankerisplötur kr. 7.550 pr. 1.m., þar í efni og vinna o.s.fr. Fyllingarefni, sem var eins og áður segir, hraungryti (bruni) kostaði kr. 31.- á hvern rúmmetra og þurfti um 6330 rúmmetra af því. Kostnaður á hvern 1.m. þils varð ca. Kr 42.285.-

Áframhald verksins 1968

Haldið var áfram við að fullgera verkið 1968. Var byrjað á að draga upp járn, sem voru í austurgafli eldri bakka og náðust upp 6 járn, sem bætt var við þilið, sem lengdist við það í 156 m, þannig að allur

viðlegubakkinn var þá orðinn 276 m.

Fyrir gafl hinnar nýju uppfyllingar voru notaðir afsagaðir bútar, sem settir voru saman, auk steypuveggjar. Unnið var að steypu þilkants og festarhalda, settar upp hjólbardalengjur (fenderar) til hlífðar þili með ca 3 m. millibili svo sem venja er til o.fl. Verkinu lauk ekki að fullu fyrr en 1969 og hafði þá kostað í viðbót ca 1,3 millj. Eða samtals 8,37 millj. Kr. eða ca 53.500 kr. á hvern lengdarmetra í þili. Í þessu er að sjálfsögðu ekki talin dýpkun.

Dýpkun með sprengingu og uppgreftri 1968 og 1969

Byrjað var um vorið á að grafa frá þilinu með krana, en síðan var farið í sprengingar og notið s.k. keiluaðferð (conisk effekt) við losun klapparinnar. Aðferð þessi var fyrst notað í Kanada, en hér var hún fyrst notað í Straumsvík af þýska fyrirtakinu "Hochtie". Þessi aðferð er í stuttu máli fólgin í því, að búnar eru til keilur úr blikki um 21-22 ca á hæð og álika í þvermál við botn. Lárétt brikk er við keilufót ca 3 cm, sem rafstoðin er innan á botn hálftunnu úr stáli (oliutunnu) gæta þarf þess, að holrúm keilu sé vatnsþétt. Sprengiefnið er nú tekið úr umbúðum sínum og vafid um keiluna, en síðan er stampurinn fylltur sandi. Rafmagnshvellhettur eru notaðar til ikveikju og hleðsla í hvern stamp getur verið frá ca 6 kg og upp í 25 kg. 3 stampar eru notaðir við hverja sprengingu og mynda þeir jafnframt þríhyrning í botni, þar sem hliðarlina er 2-2,5 m. keilulögunin gerir það að verkum, að sprengikrafturinn beinist í botninn (eins og geislar í holspegli), svo áhrifin aukast verulega.

EKKI var farið nær þili en 5 m og þar notað 6 kg hleðsla, en annars mjög mikil 10 kg hleðsla og allt upp í 20 kg eða jafnvel 25 kg færst. Áður en sprengt var, var laust grjót hreinsað með krana eins og áður segir, en síðan var bátur (Elding) látin hreinsa með skrúfunni sand þann, sem eftir var, en það var þýðingarmikið, að klöppin væri sem hreinust. Kom í ljós, að ca 10 kg hleðslu þurfti til að fá góðan árangur og fíkkst þá

allt að 1,5 m holudýpt við hverja sprengingu. Var alls sprengt úr ca 120 stömpum og fóru í það 1000-1100 kg af sprengiefni. Langmest voru notaðar 10 kg og 6 kg hleðslur og mest sprengt á bilinu 15-40 m frá samskeytum hins eldra og yngra þils, enda var klöpp þar hörðust. Krani frá þungavinnuvélum náði efninu upp og var það notaði í fyllingu. Talsverð hreyfing fannst á hafnarbakkanum við sprengingarnar, einkum ef sprengt var á hásjávuðu. Var því leitast við að hafa sprengingarnar á fjöru. Örfinar sprungur komu eitt sinn í hinn steypa kant, en annars urðu engar skemmdir og mátti segja, að þetta tækist vel. Halldór Hannesson, verkfræðingur, hafði á hendi undirbúning og umsjón með sprengingum, en kafari var Grímur Guttormsson. Verkstjórn við sprengingarnar hafði þá Bogi Hallgrímsson á hendi, en auk hans voru við verkstjórn þetta sumar: Andrés Árnason (í byrjun) og síðar Skúli Jónsson auk Sigurðar Þorleifssonar.

Að lokinni keilusprengingu seint í ágúst vann Grímur kafari að því að bora og sprengja út 5 m breiðan stall næst þilinu, sem eftir var skilin og áður var minnst á. Boraði hann nú aðeins ca 70 cm djúpar holur um 2 metra frá þili og notaði mjög lítið sprengiefni í hverja holu. Skemmdir urðu engar og tókst að fjarlægja hann að mestu. Var jafnframt mokað upp með krananum öllu lausu efni, sem til náðist meðfram allri þillengdinni. Samkvæmt lauslegri ágiskun er talið, að um 1500 rúmmetrar af efni hafi náðst upp það sumar. Vinna hætti í októberlok um haustið og hafði þá verið unnið að dýpkun fyrir ca 1,75 millj. Kr. auk vinnu við þilið sem áður var lýst, en alls var unnið það ár fyrir ca 3 millj. kr.



Lokadýpkun við þil 1969

Í nóvember 1969 var enn unnið að sprengingum við þilið og s.k. "Manitvockkrani" hafður við uppmoksturinn, en hann náði talsvert lengra út en aðrir kranar, sem notaðir voru. Má gera ráð fyrir, að kostnaður við dýpkun þessa hafi numið ca 580 þús. kr. og að grafnir hafi þá verið upp ca 500 rúmmetrar. Bæði árin hefur því heildarkostnaður orðið 1.750.000 + 580.000 eða samtals 2.300.000 kr. Ef gert er ráð fyrir að dýpkunarmagn bæði árin hafi numið ca 2000 m³ samtals, en það virðist láta nærrí samkvæmt mælingum, sem gerðar voru á undan og eftir, hefur kostnaður við dýpkunina numið 1165 kr. á hvern rúmmetra.

Dýpkun Háks 1969

Dæluskipið Hákur vann við dýpkun á hafnarsvæðinu á tímabilinu 13. maí til 16. júní 1969. var byrjað á að dýpka meðfram nýja þilinu frá eldri dýpkun og farnar tvær faerur til austurs um 150 m á lengd og 70-80 m á breidd samtals. Síðan var beygt til nordurs og tekin ein færa um 100 m á lengd og 40 m á breidd og var þá komið ca 90 m uppfyrir austurhorn þils. Síðan var eldra dýpkunarsvæðið breikkað í allt að 100 m breidd á ca 70 m vestast. Að lokum var svo vestursvæðið dýpkað á stóru svæði fram af vesturhlíð þilsins og þaðan tekin ca 40 m breið renna að vesturbryggju Hópsins. Var allt svæðið hreinsað af öllu lausu efni eftir því sem til náðist niður á klöpp. Var síðan nákvæm dýptarmæling gerð af öllu svæðinu. Sýndi sig þá að gott dýpi (ca 4-5 m) náðist á austasta hlutanum, en framan nýja þilsins var dýpi miklu minna eða ca 2-3 m viðast hvar. Sumstaðar var þó dýpi yfir 3 m, en annarsstaðar undir 2 m. Á vesturhlutanum var dýpi viðast 4-5 m á svæðinu milli hafnarbakka og "gómlu" bryggju (kerabryggju), nema á klapparrima ca 30 m á breidd og ca 40 m á lengd, en þar var dýpi aðeins 1-2 m viðast. Í rennu

þeirri, sem gekk til vesturs, var dýpi viðast 2-4 m. Nyrst á þessu svæði var þó klöpp uppi fjöruborð, eins og áður hafði komið í ljós við boranir. Alls var talið, að dælt hafi verið upp 55.900 rúmmetur af sandi og kostnaður við dælinguna orðið ca 3,8 millj.kr., en það svarar til þess, að kostnaður á hvern rúmmetra hafi orðið 68 kr. Má segja, að það hafi verið miklu hagstæðari útkoma en sú dæling sem framkvæmd var af "Björgun h.f." 1964-1965 og kostaði kr. 80 á hvern rúmmetra eins og áður var sagt, ekki síst ef tekið er tillit til þess, hve verðlag hækkaði á þessu tímabili. Að sjálfsögðu var sandinum dælt inní uppfyllinguna og munaði mikið um það.

Var nú reiknað út, hve mikið ætti eftir að dýpka, svo að ca 4,5 m dýpi fengist á öllu svæðinu og taldist það vera um 20 þús. rúmmetrar samkvæmt athugun Halldórs Hannessonar verkfræðings. Þetta ár var þverbryggja við hafnargarð endurbyggð að nokkru (tréverk) og kostaði sú framkvæmd kr. 420. þús.

Dýpkun Grettis 1970

Til undirbúnings dýpkunar Grettis vann kafari við borun og sprengingar og byrjaði á klapparrima þeim, sem gekk suðvestur frá vesturhorni þilsins, og áður er getið, en áður hafði hann sprengt lítillsháttar frá þilinu, sem talið var á vanta og var krani (Manitvock) notaður við uppgröft á því efni, svo sem áður var sagt. Við borunina notaði kafarinn (Grímur Guttormsson) nýtt tæki, svokallaðan "Stenuick" bor. En hann var frábrugðin eldri borum að því leyti, að hér var borhamarinn innbyggður í sjálfa borstöngina fremst og gerði það að verkum, að mikið minni hætta var á, að borinn festist í borholunni, eins og áður hafði iðulega komið fyrir til mikilla tafa og óþæginda, enda taldi kafarinn, að hér væri um hreina byltingu að ræða við borun í vatni. Voru boraðir 20-30 holur í einu og notað rafmagn til ikveikju.

Kom Grettir á staðinn 2. janúar (1970) og var til 8. apríl og gróf upp 16.585

rúmmetra af grjóti, sumpart það, sem kafarinn hafði losað með sprengingum, en sumpart braut hann upp botninn með skóflum sínum. Var þetta eins og geta má nærrí mikil þrekraun fyrir skipið, enda urðu bilanir alltíðar. Mesta bar á að s.k. "skúffuboltar" slitnuðu og þurfti því alltaf að skipta um bolta. Var efnið flutt á prömmum að þilinu, en þar tók kraninn við og flutti það í fyllingarnar og kom það því að notum sem fyllingarefnini og má áætla þá verðmætisaukningu 40-50 kr. á hvern rúmmetra efnis. Samkvæmt vinnubók Grettis voru grafnir upp í janúar 1435 m³, í febrúar 4590 m³, í mars 7980 m³ og loks 1-8 apríl 2580 m³ eða samtals 16.585 rúmmetrar eins og áður segir.

Vinnutími skipsins á þessu tímabili var samtals 884 stundir, þar af för í sjálfa dýpkunina 380 stundir eða ca 43%, í köfun og að taka upp stórt grjót 29 ½ stund eða ca 3,3%, í viðgerðir 144 ½ stund eða ca 13,3% og loks í ýmislegt svo sem tafir vegna veðurs, færslu á keðjum o.fl. 330 stundir eða 37,4%. Því miður náðist ekki að ljúka við dýpkunina sökum féleyisis og mun nú eftir að dýpka 3-4 þús. rúmmetra samkvæmt áðurnefndum útreikningi og má því segja, að aðeins vanti herslumuninn.

Heildarkostnaður var dýpkunina varð um 10,8 millj. Kr., þar af fóru nálaðt ca 900 þús.kr. í sprengingar til undirbúnings. Kostnaður á hvern rúmmetra efnis, sem upp var tekið, hefur því numið um 650.-kr. sem hlýtur að teljast hagstæð útkoma.

Yfirlit um dýpkun í Grindavíkurhöfn

Eins og áður var sagt, var síðasta dýpkun í rennu 1961 og hafði þá verið grafið þar upp um 50 þús. rúmmetrar. Samtímis hafði verið dælt og grafið upp úr Hópi um 60 þús. rúmmetrar. Árin 1964-1965 var dælt úr Hópi ca 30 þús. rúmmetur og 1969 ca 56 þús. rúmmetur. Dýpkun Grettis í Hópi 1970 var ca 1560 rúmmetrar, en áður hafði verið grafið með krana ca 3400 rúmmetrar samkvæmt lauslegri áætlun. Dæling hefur því numið 86 þús. í rúmmetrum og gróftur ca 19 þús.

rúmmetrum eða samtals 105 þús. rúmmetrum á þessu tímabili. Heildardýpkun í Hópi frá byrjun hefur því numið 105+6 = 165 þús. rúmmetrum og í rennu 50 þús. rúmmetrum eða samtals 215 þús. rúmmetrum. Er þá gróftur með krana frekar vantalin en hitt. Hér má bæta við dýpkun með dælu og krana 1958, sem áður var lýst m.m. svo vafalitið má bæta ca 10 þús. rúmmetrum við ofannefndu tölu. Heildardýpkun í Grindavíkurhöfn hefur því numið ca 225 þús. rúmmetrum.

Heildarkostnaður við hafnargerðina

Samkvæmt uppgjöri Halldórs Matthiassonar nam kostnaður við hafnargerðina á árabilinu 1940 – 1965 (að báðum meðtöldum) 26,5 millj. Kr. Fyrir 1940 má áætla kostnaðinn ca 100 þús. kr. síðan hefur kostnaður orðið sem hér segir: 1966 ca. Kr 1,7 millj., 1967 ca. Kr. 7,3 milljón kr., 1968 ca. Kr. 3,0 millj.kr. samtals gerir þetta 54,5 millj.kr. Að sjálfsögðu eru þessar krónur mjög misjafnar að verðgildi, þar sem aðalbyggingartiminna nær frá 1939, þegar byrjað er á Hópi til 1970. Samkvæmt ofannefndu uppgjöri er talið, að framkvæmdarkostnaður miðað við verðgildi 1965 sé 47,3 millj. Kr. Ef reiknað er með að bæta þyrfti 40% ofan á kostnað til 1965 til að fá nágildandi verð, reiknast með að hafnargerðarkostnaður miðað við núverandi verðlag sé um 100 millj. Kr. Ef þá kostnaður ársins 1969 og 1970 ekki hækkaður.

Fé til framkvæmdanna

Eins og áður segir greiddi ríkið helming kostnaðar uns hann var komin uppí 800 þús.kr. en úr því 2/5 kostnaðar. Samkvæmt hinum nýju hafnarlöögum breyttist þetta þannig, að ríkið greiddi 75% af dýpkunarkostanaði og var það að sjálfsögðu mikill léttir fyrir höfnina við síðustu dýpkanir (1969-1970).

Fé á móti ríkisframlagi fíkkst með því að leggja 2% gjald á brúttóafla bátanna, sem sjómenn greiddu „með glöðu geði“ eins og fyrr segir. Þegar frá leið, þótti

hagkvæmara að breyta þessu og er nú greitt kr. 70.- af hverri smálest fiskjar, sem á land berst og fékkst þannig fé til að standa undir vöxtum og afborgunum af skuldum hafnarinnar, sem að sjálfsögðu hafa orðið til allmiklar einkum hin síðari ár, enda oft þurft að taka viðbótarlán vegna vangoldins ríkisframlags. Hafa því skuldir oft orðið miklar, en ætið hefur höfnin staðið í skilum með vexti og afborganir af skuldum sínum, svo ríkisábyrgðarsjóður hefur ekki þurft að koma til eins og viða annarstaðar við hafnargerðir.

Fjárútvegun til framkvæmda annaðist í fyrstu Einar G. Einarsson, kaupmaður, og síðar á tímabilinu Rafn Sigurðsson. I fjöldamörg ár hefur fjárútvegun og stjórn hafnarmálanna á staðnum að langmestu leyti hvilt á oddvitanum, Svavari Árnasyni og Sigurði Þorleifssyni sem hefur verið formaður hafnarnefndar frá 1948 einnig hefur, viðhald og eftirlit með höfninni verið á hans hendi frá því bryggjugerð hófst fyrst í Hópi, en það var 1944 sem fyrr segir.

Um bryggjurými í höfninni

Bryggjurými í höfninni er nú um 560 m samtals. Um helmingur þar af, þ.e.a.s. nýi hafnarbakkinn, hefur dýpi 4-4,5 m, en 3-4 m dýpi er við ca 185 m, eins og sést á eftifarandi yfirliti:

- 1: Hafnarbakkinn nýi, dýpi 4-4,5. lengd 276 m
 - 2: Hafnargarður með þverbryggju dýpi 3-4 m. lengd 185 m
 - 3: Vesturbryggja, dýpi ca 2 m (að mestu). Lengd 74 m
 - 4: Kviavíkurbryggja, dýpi 0-2 m. lengd 25 m
- samtals: 560 m

Eins og sýndi sig á síðustu vertíð, er hægt að afgreiða um 20 báta af ýmsum stærðum í einu við bryggjur a.m.k. um hálffallinn sjó. Um 60 bátar urðu oft að fá afgreiðslu í einu eða því sem næst og var ekki talið, að löndunarbið vegna bryggjuleysis hafi orðið til verulegra óþæginda né skaða.

Það svæði, sem nú hefur verið

dýpkað í Hópi, nemur um 5 ha eða 50.000 m² og er dýpi á miklum meirihluta þess svæðis 3,5-5 m. Heildardýpkun á þessu svæði nemur um 175 þús. rúmmetrum, eins og áður var sagt.

Um innsiglinguna inn á höfnina

Innsiglingin inn Járngerðarstaðavík er um þróngt sund utan til á víkinni, skammt utan s.k. Sundboða, sem er um miðja víkina ca 700 m frá hafnargörðum. Leiðin inn grynnist hægt í fyrstu, þannig að frá 19 m dýpi í 15 m dýpi er um 300 m (halli 1:75). Þaðan að fremra "snúningi" er um 415 m. Dýpi þar er aðeins 6,2 m og botnhalli á þeirri lengd ca 1:47. Á þeirri leið munu grunnbrot byrja í hafátt og er snúningspunkturinn aðeins ca 100 m austan við ofannefndan Sundboða. Þar er beygt til vesturs um ca 39 gráðu horn og siglt ca 340 m í beina stefnu að efra snúningspunkt. Á þeirri leið minnkar dýpi úr 6,2 m í 4,6 m. Þar breytist stefnan á bý og beygist nú til vesturs um ca 23 gráðu horn og er nú siglt inn ósinn (rennuna) og inn í Hóp. Er sú leið um 375 m og þar af útgrafen renna um 270 m. Dýpi á þeirri leið má heita hið sama eða ca 4,5 m. Ef ætti að dýpka að gagni fram yfir það, sem nú er búið, þyrfti að taka mjög stórt svæði fyrir eða ós og "snúning" samanlagt, en sú vegalengd er samkvæmt ofansögðu 715 m og hefur þá ekki verið dýpkað í hættulegasta hluta leiðarinnar. Annars er "snúnings" leiðin sjálf talin hættuleg, einkum t.d. í hvassri vestanátt, þegar vindur stendur á hlið.

Merking innsiglingarleiðar

Til að merkja leiðina inn sundið voru snemma settar upp tvær vörður skammt norðan Hóps með ca 45 m millibili og í þá fremri sett fast grænt ljós. Nú þykja þær vera of nálægt hvor annarri og hefur því verið rádgert að breikka bilið milli þeirra um alltað 240 m. Fyrir alllöngu var reistur viti á Hópsnesi. Merkti hann m.a. grynnningar vestan sunds með rauðum ljósgeira. Árið 1963 var reistur viti efst á Hópsgranda. Merkti hann leiðina inn sundið með sterku

hvítu ljósi með 1 gráðu geira. Vestan innsiglingar lýsti hann með rauðum og að austan með grænum ljósgeira. (Horn geirans ca 62 gráður). Var mikil bót talin að þessu við innsiglinguna inn sundið í myrkri. Snúningsleiðin var fljótt merkt með tveim föstum grænum ljósum úr landi og sömuleiðis sjálfur ósinn með tveim föstum rauðum ljósum. Auk þess voru 2 hvít blikkljós sett við austurbrún rennunrar. Má því segja, að leiðin sé svo vel merkt sem kostur er á. Að sjálfsögðu má þó eithvað bæta um enn.

Sem betur fer, hafa mjög sjaldan orðið slys í innsiglingunni í þau 30 ár, sem liðin eru síðan fyrst var byrjað að sigla bátum inn í Hópið, en það var á vertíð 1940 eins og áður er frá sagt. Sömuleiðis hefur mjög sjaldan komið fyrir að þurft hafi að snúa bátum frá höfninni.

Lokaorð

Hér að framan hefði ég rakið sögu hafnargerðarinnar í Grindavík frá byrjun fram á þennan dag og lýst að nokkrum aðdraganda hennar og einnig mannvirkjum.

Heimildir hafa verið gögnum frá Hafnarmálastofnun ríkisins (Vitamálaskrifstofunni) auk upplýsinga

þýmissa manna, sem komið hafa við sögu og verið kunnugir. Sérstaklega má nefna Sigurð Þorleifsson, hafnarstjóra í Grindavík.

O f a n n e f n d s t o f n u n (Vitamálaskrifstofan) hefur haft á hendi undirbúning framkvæmdanna og stjórn allt frá byrjun eins og fram hefur komið. Auk áætlanagerða og annars undirbúnings (hönnunar) hef ég jafnan haft á hendi eftirlit með framkvæmdum á öllu árabilinu 1933 – 1968 sem starfsmaður stofnunarinnar að sjálfsögðu. Þeir sem hafa haft á hendi daglega verkstjórn við framkvæmdirnar og einnig kafarar, eru jafnan tilgreindir auk nokkurra annara.

Þó erfiðleikar hafi oft verið verulegir eins og sjá má, hafa þó engin meiriháttar óhöpp orðið og kostnaður ekki orðið meiri en eðlilegt má teljast.

A síðustu vertíð var landað meira af bolfiski í Grindavík en nokkrum öðrum stað í landinu eða ca 41,1 þús. lestir (í Vestmannaeyjum ca 39 þús. lestir). Virðist hafa gengið saemilega að landa þeim mikla afla, enda kvartanir ekki borist svo ég viti, og höfnin jafnan talin lífhöfn, þegar inn er komið.

Lokið í Júni 1970
Magnús Konráðsson



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



Veitingahúsið Brim - Hafnargötu 15 - 240 Grindavík - s: 426 - 8570



Grindavík... góður bær

WWW.GRINDAVIK.IS



GRINDAVÍK



Verkstjóri:
Sími 426 8089

Hákon EA 148
Vörður ÞH 4
Oddgeir EA 600
Áskell EA 48

Forstjóri:
Guðmundur Þorbjörnsson

GJÖGUR HF.
Hafnargötu 18



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

þróttur ehf.



Ábyrgð
Öryggi
Traust



shell



Traustur grundvöllur samstarfs er örugg leid að árangri

Skeljungur hf.

Þjónustusími: 444 3100

