Sjómanna- og vélstjórafélag
Grindavíkur

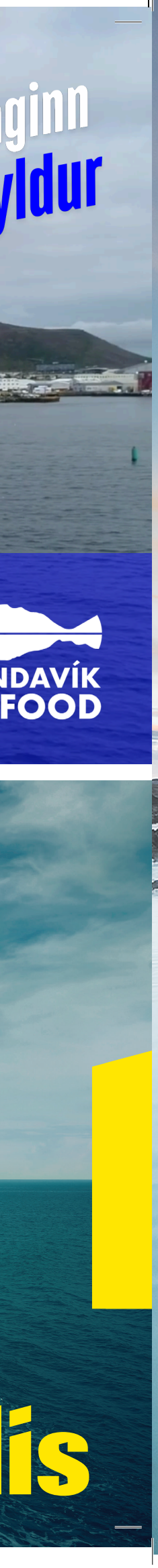
Sjómannadagsblað Grindavíkur 2025



ISSN 977-1670301001-1
25
9 771670 301001


Til hamingju með daginn
sjómenn og fjölskyldur
Útgerðarfélag Grindavíkur óskar
sjómönnum um land allt og fjölskyldum
þeirra innilega til hamingju með daginn.
GRINDAVÍK
SEAFOOD


Vinur við
sjávarútveginn
Frá árinu 1927 hefur saga Olís verið samofin íslenskum
sjávarútvegi og þjónustu við skip og útgerðir.
Við ætlum að halda þeirri siglingu áfram.
olís



Til hamingju með daginn, sjómenn

Í gegnum tíðina hafa veitingastaðir Bláa Lónsins valið ferskan fisk frá grindvískum sjómönnum. Það samstarf heldur enn áfram því stuðningur við nærsamfélagið er okkur hjartans mál.

Við óskum Grindvíkingum til hamingju með sjómannadaginn.

BLUE LAGOON

TM

Til hamingju með daginn

sjómenn

Við erum stolt af sögu okkar, sem er samofin sjávarútvegi allt frá stofnun félagsins.

Til
dag

Í áratugi hefu
á meðan þæ

siminn.is



Til hamingju með daginn sjómenn

Í áratugi hefur Síminn tengt hetjur hafsins við umheiminn
á meðan þær sinna mikilvægri verðmætasköpun.

siminn.is

Ritstjóraspjall: Óskar Sævarsson

Góðann daginn, Grindvíkingur!
Gott er veðrið, sléttur sær.
Svífa í hilling Suðurnesin.
Sólarroða á Hlíðar slær.
Fyrir handan hraun og tinda
huga kær og minnarík
bíður okkar bernskustöndin,
brimi sorfi, Grindavík.
(Örn Arnarson)

Ég gæti trúað að nú væri þetta búið! Vona að almættið gangi með okkur í liði á komandi tímum.

Verð þó að minnast aðeins á 10 til tvö gosið, nokkrar drulluslettur í viðbót ofan á svartan kargann, svo bara puff og svo púff, þvílík vonbrigði, hálf þjóðin límd fyrir framan sjónavarpið og !!!

Ég er kominn aftur heim og fer ekki þaðan nema láréttur, í kælirinn í Keflavík og svo vestur í Staðarhverfi.

Óneitanlega er ólíkt um að litast í víkinni frá því sem áður var. Varnagarðarnir setja svip á umgjörð bæjarins, er þó fljótt að venjast. Ný kennileiti bera við himinn í



norðri, þar á meðal gýgurinn **„Óþarfur“.**

Það verða ör á ásýnd bæjarins, tuga húsa þarf að hreinsa burt, hálf Víkurbrautin hverfur.

Í Súðavík, á Flateyri, Neskaupstað og á Seyðisfirði vantar líka götur.

Gjárnar þarf að hylja, gjár sem eru ekki svipur hjá sjón miðað við þær sem mynduðust í Suðurlandsskjálftunum. En eitt hefur ekkert breyst; Grindavíkurhöfn og fyrirtækin í sjávarútvegi hafa frá upphafi atburða starfað af krafti og nokkur smærri fyrirtæki er þjónusta þau. Sjómenn hafa ekki talið það eftir sér að koma til Grindavíkur og landa sínum afla. Á þessum grunni byggjum við aftur Grindavík.

Innilegar þakkir fá allir sem lögðust á árarnar með ritstjóra til þess að gera Sjómannadagsblað Grindavíkur 2024 að veruleika.

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

Óskar Sævarsson ritstjóri

Komi þeir sem koma vilja
Veri þeir sem vera vilja
Fari þeir sem fara vilja
Mér og mínum að meinlausu.



Formannavísur

Framm oft setti Óskar ör
Þó aldan glettist oft með fjör.
Hans kom rétt vel hlaðinn knör
Á harðaspretti inn í vör.
(frá 1937. Höf: Hjöri.)

Þó falda hvítu fögur lá
Og froðan spýtist klettum á.
Bakka ýtir Óskar frá
með ýta nýta í veiðistjá.
(frá 1939)

Óskar Gíslason frá Vík
f. 26 sept. 1914 - d. 15 jan. 2004.













rfað af
irtæki er
ekki talið
ndavíkur
um grunni
k.

lögðust á
að gera
kur 2024

önnum
þeirra

ritstjóri

ilja
a
a
nlausu.

ör.
knör
.

Efnisyfirlit:



Ritstjóraspjall 6
Óskar Sævarsson



Formannspistill 12
Einar Hannes Harðarson

Hugrakkir sjómenn á hættutímum 17



Kreppan 33

Leiðarljós að lífhöfn
Minnisvarði merkrar sögu 34



Minning 30

Hugleiðing á sjómannadag 44
Séra Elínborg Gísladóttir



„Þeir voru eins og kornabörn í vöggu“ 46

Það er öruggara að vera alveg viss! 52



Eddi í Hópsnesi 56

Minning: Ólafur Friðrik Eiríksson 61

Sjómannamessa Grindavíkur 2024 62



Heiðranir í Hörpu 2024 68

Sjómannadagurinn 2. júní 2024 70



Heiðranir 2024 72

Sjómannadeginum fagnað heima í ár 75

Frönsk útgáfa á Tyrkjaránssögum 76



Ferð eldriborgara Grindavíkur í Skagafjörð 80

FEB: Rauðikrossinn Keflavík: 83

Vertíðarspjall: Sigurður A. Kristmundsson



Fisktækniskóli Íslands á fullri ferð áfram 94

Dagurinn sem breytti öllu 98



Glæsilegt nýtt orlofshús á Spáni 104

Gallerí sjó Ljósmyndir 106



Útgefandi og ábyrgðaraðili:
Sjómanna- og vélstjórafélag Grindavíkur

Formaður:
Einar Hannes Harðarson

Ritstjóri:
Óskar Sævarsson

Uppsetning og prentumsjón:
Svavar Ellertsson, Stapaprent

Prófarkalestur:
Sigrún Þorbjörnsdóttir

Auglýsingar:
Steingrímur E. Kjartansson

Forsíðumynd:
Hákon ÞH 250
Ljósmynd : Jón Steinar Sæmundsson

Ljósmyndir:
Ólafur Rúnar Þorvarðarson
Jón Steinar Sæmundsson
Óskar Sævarsson
Hallur J. Gunnarsson
Steingrímur E. Kjartansson

Sérstakar þakkir:
Hallur J. Gunnarsson

Skrifstofa Sjómanna-
og vélstjórafélags Grindavíkur,
Hafnargötu 9 Grindavík / Stórhöfði 29
Reykjavík, sími 426 8400,
svg@svg.is, skrifstofan er opin
alla virka daga frá klukkan 8.00-13.00.

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

Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra hátíðarkveðjur á sjómannadegi

Kæling

Vikurafl

HAFRANNSÓKNASTOFNUN
Rannsókna- og ráðgjafarstofnun hafs og vatna

Verkalýðs- og sjómannafélag Keflavíkur og nágrennis

Áhættulausnir
Sérfræðingar í vátryggingum fyrirtækja

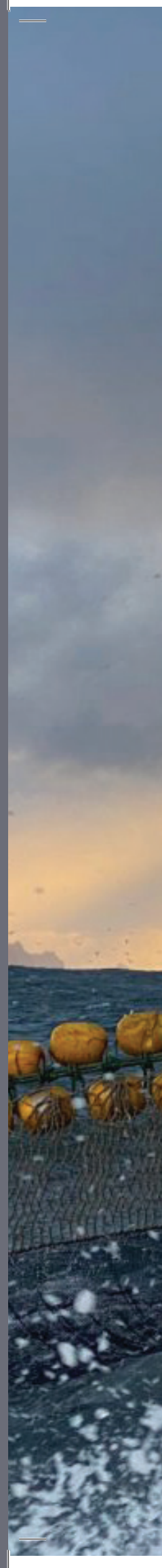
ENOR

SJÓMANNABLAÐIÐ VÍKINGUR

SKIPARADIO
MARINE ELECTRONIC SERVICE

StapaPrent
- Síðan 1984 -

Sæplast



HD
Iðn- og tækniþjónusta

Til hamingju með daginn

HD hefur lengi átt náið samstarf við íslenskan sjávarútveg. Endurnýjun og tæknivæðing fiskiskipaflotans síðustu ár hefur kallað á fjölbreyttari og sérhæfðari viðhaldsþjónustu – sem við stöndum stolt að.

Við erum alltaf reiðubúin með varahluti og sérþjálfað starfsfólk til að tryggja að dýrmæt landlega stoppi ekki lengur en nauðsynlegt er.



Ykkar þarfir – okkar drifkraftur hd.is

Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra hátíðarkveðjur á sjómannadegi

GC RIEBER

Verkalýðs- og sjómannafélag Keflavíkur og nágrennis

StapaPrent
- Síðan 1984 -

ICE FRESH SEAFOOD
SAMHERJI FISKELDI

REYKJANESHÖFN

SJÓMANNADAGURINN
SJÓMANNADAGSRÁÐ
Höfuðborgarsvæðisins

Toyota Reykjanesbæ
Njarðarbraut 19 - 260 Reykjanesbæ - Sími: 420-6600 - www.toyotareykjanesbae.is

hafsýn

Skiltagerð.is

BÁTAR OG BÚNAÐUR
SKIPASALAN

Íslandsbanki

HAUSTAK
FISKÞURRKUN


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


TIL HAMINGJU
MEÐ DAGINN
SJÓMENN OG FJÖLSKYLDUR
555 6677 | umb.is | Korngörðum 5, Reykjavík
UMBÚÐAMIÐLUN



Formannspistill

Nú eru kjarasamingar ársgamlir og er reynslan af þeim nokkuð góð. Fyrst má nefna að nú eru sjómenn við sama borð og aðrir landsmenn er varðar lífeyrisréttindi. Þetta sjá menn ekki alveg strax, en þegar að aldurinn færist yfir og við 67 ára aldurinn að halda megninu af sínum tekjum, 15.5% í lífeyrissjóð er hátt hlutfall af tekjum og gríðarlega mikilvægt fyrir okkur.

Fyrirsjáanleiki er að mínu mati mikilvægur í sjávarútvegi og var forysta sjómanna tilbúin að sýna það í þessum samningum og mæta þeirri kröfu.

Og mættu aðrir hópar í samfélaginu taka sér til fyrirmyndar, traust myndaðist við samningaborðið, og er mjög mikilvægt að efla traust og trúnað milli sjómanna og útgerðar. Í einhverjum tilfellum hefur það skánað, í öðrum



Einar Hannes Harðarson formaður S.V.G. og vinnslustjóri á Tómasi Þorvaldssyni GK.

versnað, í þessu þarf að vinna.

Við gerð síðustu kjarasamninga var myndaður öryggishópur þar sem ég sem fulltrúi S.V.G. sit og tel ég það vera mikivægt framfara skref í vinnu og umræðu um öryggismál sjómanna.

Sátt þarf að ríkja um sjávarútveginn á Íslandi t.d. varðandi strandveiðarnar. Þar ætla ég ekki að hafa sterkar skoðanir um hlutina, en það er ljóst að skattspor strandveiða þarf að vera eins og hjá stórútgerðinni, við getum ekki verið að rífast innbyrðis líka.

Frá rýmingu Grindavíkur í nóvember 2023 höfum við verið með skrifstofuna í Stórhöfða 29 í Reykjavík, frá áramótum höfum við verið með opið í Grindavík á þriðjudögum út mars. Meðan að það búa svona fáir í Grindavík er það ekki að gera sig, en á döfinni er að finna leiðir til þess að stíga skrefin heim, hver þau verða





Ljósmyndir: Jón Steinar

kemur í ljós. Það þarf hins vegar að huga að því sem fyrst, við þurfum að gera þetta í sátt og samlyndi. Rétt að minnast á nýstofnuð samtök íbúa Grindavíkur, Járngerði, sem er að stíga sín fyrstu spor. Þar þurfum við að þjappa okkur betur saman og finna lausnir fyrir okkur öll, svona líkt og körfuboltaliðið okkar gerir. Mín von er sú að samfélagið í Grindavík fari að taka enn betur við sér, það sýnir sig hversu gríðarlega mikilvægur sjávarútvegurinn er fyrir Grindavík. Hingað til hefur hann haldið þessu gangandi, haldið lífi í bænum, nú þarf að fara að taka fleiri og stærri skref heim.

Félagið mun halda heim á leið með hátíðarhöld komandi sjómannadags, hátíðarmessa verður í Grindavíkurkirkju þann 1. júní. Þar munum við heiðra fjóra sjómenn. Við erum Sjómanna og vélstjórafélag Grindavíkur og því mjög mikilvægt að halda í í hefðina og göngum við að lokinni messu að minnisvarðanum Von og minnumst týndra og drukknaðra sjómanna.

Á vegum Grindavíkurbæjar er fyrirhuguð dagskrá og vonandi verður vísir að þeirri stemningu sem fylgt hefur sjómannadegi í Grindavík.

Að því sögðu vil ég óska sjómönnum og fjölskyldum þeirra velfarnaðar og sendi þeim heillaóskir um gleðilegan sjómannadag og bjarta framtíð.

Kveðja,
Einar Hannes Harðarson formaður
Sjómanna og vélstjórafélags Grindavíkur.





inga var
em ég sem
vera miki-
umræðu

útveginn
veiðarnar.
r skoðanir
skattspor
g hjá stór-
ið að rífast

nóvember
ifstofuna í
ramótum
rindavík
n að það
það ekki að
na leiðir til
r þau verða



FORTIS
Slysamál

Fylgir þér alla leið

Farðu út fyrir ystu mörk hugans.

100% rafknúinn Kia EV6.

Movement that inspires

Verð frá
7.490.777 kr.

Nútímalegur og sportlegur rafbíll með allt að 528 km drægni. Með ofurhröðum hleðslutíma tekur einungis 18 mínútur að hlaða hann úr 10% í 80%.

Komdu og reynsluaktu nýjum Kia EV6 hjá okkur í K.Steinarssyni, Njarðarbraut 15, 260 Reykjanesbæ.

Við tökum vel á móti þér.

7 ÁRA ÁBYRGÐ KIA*
LOFORÐ UM GÆÐI

Askja · Krókhálsi 11-13, 110 Reykjavík · 590 2100 · askja.is
Viðurkenndur sölu- og þjónustuaðili Kia á Íslandi.

Askja býður öflugar hleðslulausnir fyrir allar stærðir fyrirtækja og heimila.
Nánari upplýsingar askja.is/hledslulausnir

*Forsendur ábyrgðar eru reglulegt þjónustueftirlit sem kaupandi ber kostnað af. Lestu meira um ábyrgðina á www.kia.com/abyrgd.

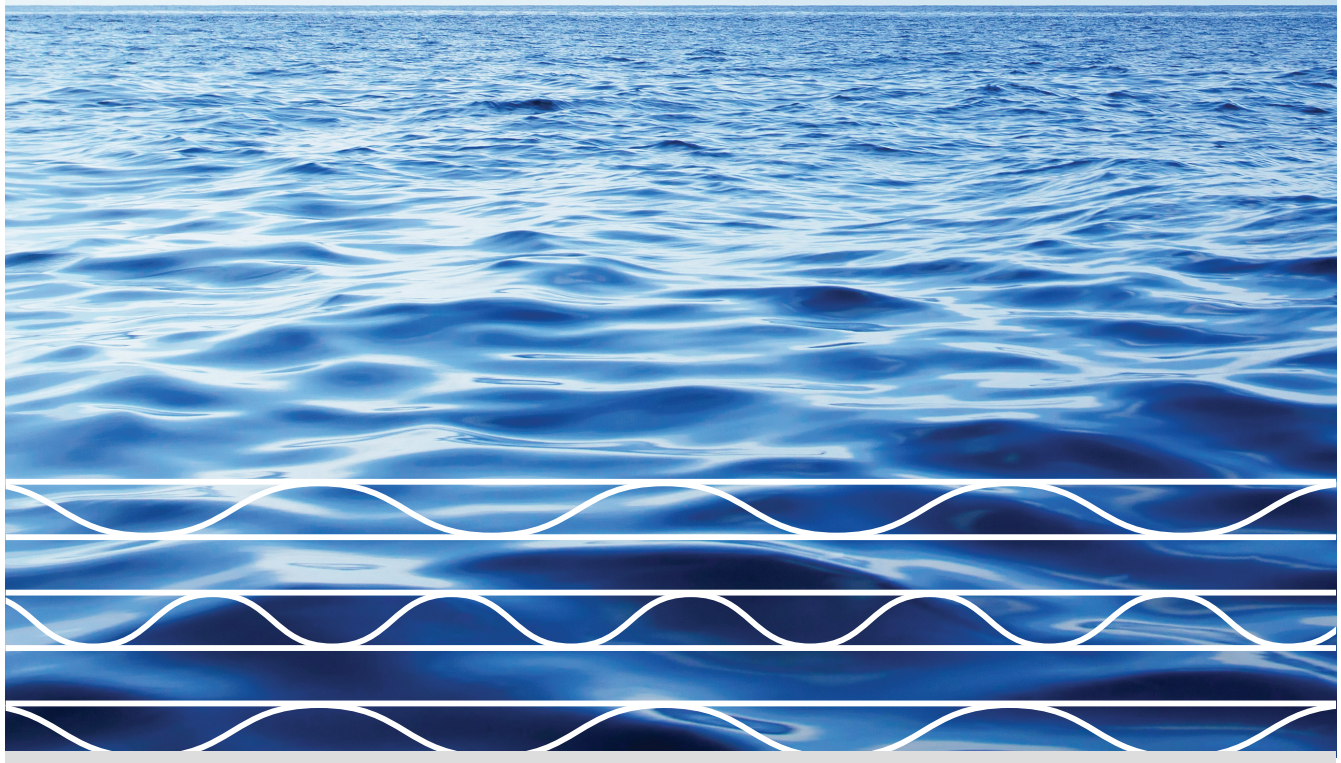



GRINDAVÍK

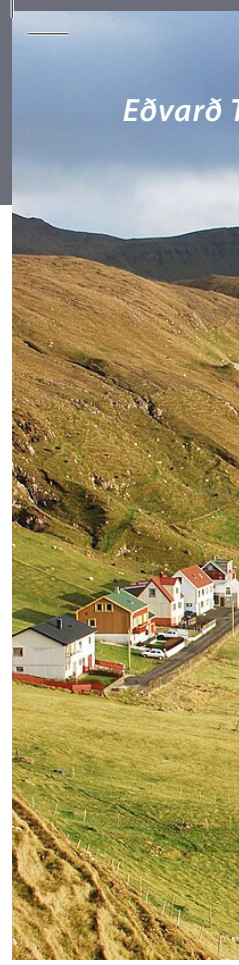
Hetjur hafsins

til hamingju með

Sjómannadaginn



Samhentir



Ný æ

Hu
á

**Í apríl síða
trillubátaka
mannsævi
Meinert Ni
við að hrip
bátnum sín
en ákvað rú
1944 eftir a
landi hand
voru hættu**

Í inngangi a
ert að hann
og færeysku
störf sín á s
hann:

„Margur
fyrir aldur f
tímum, bæð
síður af völ
kafbátum o
lögðu um a
og mér renn
þegar ég seg
sjómenn fæ



Eðvarð T. Jónsson:

Ný ævisaga sjómanns og trillubátakarls:

Hugrakkir sjómenn á hættutímum

Í apríl síðastliðnum kom út einkar fróðleg og litrík ævisaga trillubátakarls í Njarðvíkum. Bókin ber nafnið „Sjómannsævi mín í Færeyjum og á Íslandi.“ Höfundurinn, Meinert Nilssen, var kominn á tíræðisaldur þegar hann lauk við að hripa niður helstu atburði ævi sinnar um borð í trillubátnum sínum, Glími GK174. Meinert ólst upp í Færeyjum en ákvað rúmlega tvítugur að flytja búferlum til Íslands árið 1944 eftir að hafa siglt mestöll styrjaldarárin með fisk frá Íslandi handa sveltandi breskum almenningi. Árin 1941-1945 voru hættulegustu tímar síðari heimsstyrjaldarinnar fyrir sjómenn í Norður Atlantshafi. Á þriðja hundrað skipa frá Íslandi og Færeyjum voru skotin niður af þýskum flugvélum eða fórust af völdum tundurdufla eða tundurskeyta frá þýskum kafbátum. Þessi magnaða siglingasaga er rakin í bók Meinerts, sem var 91 árs þegar hann lauk við ævisögu sína. Hann átti samt eftir tæpan áratug ólifaðan og hélt ótrauður áfram allan þann tíma að róa út á sumrin og dytta að bátnum sínum á veturna. Hér á eftir verður stiklað á stóru í þessari mögnuðu ævisögu Meinerts sem lést á hundraðasta aldurári sínu, 6. janúar 2022.

Í inngangi að ævisögu sinni segir Meinert að hann tileinki bók sína íslenskum og færeyskum sjómönnum sem fórust við störf sín á stríðsárunum. Orðrétt segir hann:

„Margur góður drengurinn fórst langt fyrir aldur fram á þessum háskasömu tímum, bæði í ofveðrum á hafinu en ekki síður af völdum tundurskeyta frá þýskum kafbátum og tundurduflanna sem Bretar lögðu um allan sjó. Minning þeirra lifir og mér rennur blóðið til skyldunnar þegar ég segi frá þeim fórnum sem sjómenn færðu fyrir land sitt og þjóð

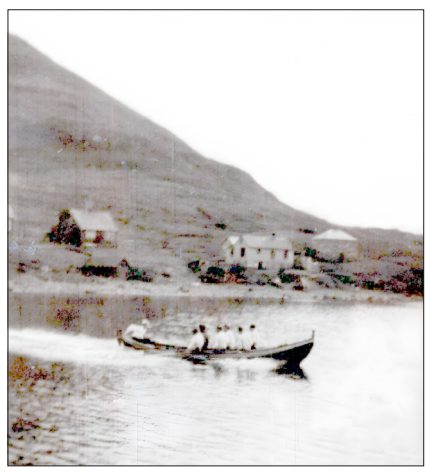




Meinert, 98 ára gamall, í góðum fiski á nýju Svölunni.

og fyrir sveltandi fólk í öðrum löndum. Þetta æviágrip skrifa ég í minningu þeirra og samlanda minna, sem margir hverjir voru vinir mínir og ættingjar. Ég vona að þeir sem lesa þessar frásagnir hafi af þeim gaman og fróðleik og virði mér, gömlum og ellimóðum, það til vorkunnar ef eitthvað er missagt í þessum ævisögubrotum mínum.“

Hlutskipti sjómanna á stríðsárunum
Síðan segir Meinert:
„Þessi minningabrot úr sjómennskunni í Færeyjum og á Íslandi hef ég hripað niður í frístundum og um borð í trillunni minni þegar ekki hefur gefið á sjóinn. Ég byrjaði á þessari frásögn 86 ára gamall og í henni eru efalaust ýmsar gloppur, en það sem mest er um vert gleymist seint.



Æft fyrir kappróðurinn á Nólsoyar Páli. Hvíta húsið á bakkanum er húsið okkar.

Margs er að minnast, bæði frá æskuárunum í Lopra á Suðurey og lífinu á stríðsárunum þegar við sigldum með fisk milli Íslands, Færeyja og Bretlands. Eftirminnilegir atburðir gerðust á þessum erfiðu og hættulegu tímum þegar heimsófriðurinn geisaði og ég segi frá mörgum minnisstæðum atburðum sem gerðust í þessum siglingum, bæði um borð á færeyskum og íslenskum skipum.

Ég kom ungur til Íslands og varð þá lánsamur að kynnast fallegustu stúlku á Íslandi, Gyðu Eiríksdóttur, sem síðar varð stoð mín og stytta í lífinu. Þegar þessi orð eru skrifuð eru 66 ár liðin frá því við kynntumst fyrst og fjölskyldan er orðin stór. Afkomendurnir eru nú 58 talsins. Gyða var hetjan í lífi mínu og reyndist mér og allri fjölskyldunni einstaklega vel. Hún hafði alla góða mannkosti til að bera, umhyggju, fórnfýsi, dugnað og heiðarleika, bæði sem eiginkona, móðir, amma og langamma.“

Meinert gerir síðan grein fyrir innihaldi þessa æviágrips sem Arnar, sonur hans, hvatti hann til að skrifa líf sitt sem sjósóknari heima í Færeyjum og hér á Íslandi. Hann segir fyrst frá uppvexti sínum og fjórtán systkina sinna í Lopra á Suðurey og fléttar inn í þá sögu staðarlýsingu á þessu litla og fallega þorpi sem hann segir að eigi svo sterk ítök í sér að honum finnist stundum að hann hafi aldrei farið að heiman. Hann segir frá Johannesi föður sínum, sem var mesta fyrirmynd hans í lífinu, og síðast en ekki síst starfinu á sjónum og hlutskipti þeirra sem réru til fiskjar á stríðsárunum.

Ótrúlegt hugrekki
Á stríðárunum gátu íslensk skip treyst á að hlutleysi landsins myndi vernda þau fyrir árásum. Þau flögguðu stöðugt íslenska fánanum auk þess sem fáninn var málaður á hliðar skipanna og upplýstur að næturlagi til að vekja enn frekar athygli á þjóðerni skipsins. Íslenskir sjómenn voru svo lánsamir að Þjóðverjum auðnaðist aldrei að sökkva íslenskum skipum með flugvélaárásum þótt nokkuð væri um loftárásir á íslensk fiskiskip. En kafbátar Þjóðverja reyndust okkur skeinuhættir og sökktu alls átta íslenskum skipum í styrjöldinni. Að auki sökktu þeir þremur erlendum leiguskipum á vegum Eimskipa. Einnig er vitað að einn bátur hafi farist af völdum tundurdufls.

Allt öðru máli gegndi um frændur okkar Færeyinga, sem voru staðráðnir í að flytja íslenskan fisk til Bretlands og sýndu ótrúlegt hugrekki í þessum stórhættulegu millilandasiglingum. Heimsstyrjöldin síðari var gríðarleg blóðtaka fyrir færeysku þjóðina, sem þá taldi um



35 þúsund
hroð sem sl
byggðir í Fa
bænum Ves
þá um 1000
kútterar og
Samtals mis
skipa í styrj
sjómenn og
Þetta var m
og manntjó
mörgum sty
karlmanna

Mikil og sa
Skömmu fy
sjómenn á
var nánast
og allur fær
má geta vor
hrikalegra s
búnaður sk
í örkinni ha
útvarp né ta



City of Norw



Skúturnar á Vogsfirði.

35 þúsund manns. Sem dæmi um það afhroð sem skipastóll Færeyinga og sumar byggðir í Færeyjum liðu má nefna að í bænum Vestmanna á Straumey sem taldi þá um 1000 íbúa, voru í stríðsbyrjun sjö kútterar og fimm þeirra fórust í stríðinu. Samtals misstu Færeyingar á þriðja tug skipa í styrjöldinni, með þeim fórust 132 sjómenn og 240 börn urðu föðurlaus. Þetta var mikil blóðtaka hjá lítilli þjóð og manntjónið hlutfallslega meira en hjá mörgum styrjaldarþjóðum eða 3% allra karlmanna á aldrinum 20-60 ára.

Mikil og samfelld blóðtaka

Skömmu fyrir stríð voru 3420 færeyskir sjómenn á 155 skútum við Ísland. Þetta var nánast öll færeyska sjómannastéttin og allur færeyski flotinn. Eins og nærri má geta voru Íslandsmið vettvangur hrikalegra sjóslysa og skiptapa. Tæknibúnaður skipanna var enn á sama stigi og í örkinni hans Nóa — engar vélar, hvorki útvarp né talsími. Þau voru fullkomlega á valdi náttúruaflanna. Blóðtakan var mikil, samfelld og skelfileg og hefur merkt margar kynslóðir Færeyinga langt fram á okkar daga. Dæmin eru óteljandi og hér skal aðeins nefnt eitt. Haustið 1931 og vorið 1932 fórust 3 skip með alls 55 sjómönnum, flestum á aldrinum 15-25 ára. Sá elsti var 48 ára gamall. Í mörgum sjávarplássum bjuggu aðeins 30-40 fjölskyldur. Dæmi eru um að flestir eða allir karlmenn í heilum þorpum og byggðarlögum hafi farist einn og sama daginn, stundum allir karlmenn úr einni og sömu fjölskyldu, bræður, feður, synir og frændur. Sagt hefur verið að í engu landi hafi verið jafn mörg föðurlaus börn og ekkjur. Í list og skáldskap þessara tíma er iðulega fjallað um sjómannskonuna, fátæklega klædda með sjal yfir herðum og börn við hönd að klifra upp á hóla og kletta og að skima í norðurátt eftir skútunum þegar þeirra var von frá hinu kalda og tröllslega landi í norðvestri. Konurnar lifðu í stöðugri og nagandi óvissu.



City of Norwich TG330. Þetta skip kemur mjög við sögu mína á stríðsárunum.

Enginn vissi hvort skipin kæmu aftur og ekki var hægt að fá af þeim neinar fréttir fyrr en skúturnar komu af hafi. Lífið var þrungið váboðum, einkanlega í hinum smærri byggðum.

Handfæraskipin fengu oft góðan hlut

Í bók sinni segir Meinert frá færeysku línu- og handfærabátunum við Ísland. Yfirleitt voru 12 manns í áhöfn en um 20 manns á handfærabátunum. Á nokkrum stærstu kútterunum var allt að 30 manna áhöfn. Færeyingar áttu á þessum árum á annað hundrað skip og um 40 togara, auk nokkurra stórra vélbáta. Flestir smábátanna stunduðu aðeins veiðar á heimamiðum en kútterarnir voru við Ísland og fiskuðu allir í salt. Útgerðin bar sig vel nema að undanskildum gömlu togurunum. Útgerðarmenn sem héldu sig við handfærin voru best settir því kostnaðurinn er nær enginn í samanburði við línuveiðarnar.

Sjómenn á handfærabátum við Ísland fengu oft góðan hlut. Á þessum skipum sem fóru heim eftir páskana með fullfermi, gátu menn haft um 2000 danskar krónur á röskum mánuði, eða sem svarar einni og hálfri milljón íslenskra króna á núvirði. Færeyingar máttu ekki veiða með línu fyrir innan landhelgina en þar var oft góður fiskur. Selvogsbanki var gullkistan og þeir sem voru með handfærin, héldu sig aðallega þar og mokuðu upp rígaþorski.

Í siglingum á City of Norwich

Árið 1941 réði Meinert sig á sögufrægan kútter sem bar nafnið City of Norwich. Skipstjórinn var mágur hans, Lars Davidsen, þekktur sjósóknari í Færeyjum. City of Norwich var afbragðsgott skip og kom mikið við sögu Meinerts á stríðsárunum. Hann hélt áfram að sigla með City og öðrum skipum á árunum 1941-1944 og



Færeyskar skútur í Vestmannaeyjum.

fór margar ferðir milli Íslands og Bretlands og varð oft fyrir miklum skakkaföllum á þeim hættuslóðum. Á þessum tíma var oft skipt um mannskap því að erfitt var að fá vinnu í Færeyjum en Meinert og öðrum góðum sjómönnum tókst yfirleitt að fá pláss. Hann segir að á kútternum City hafi hann siglt samfellt í þrjú ár til Íslands. Þar var keyptur ísaður fiskur og siglt með hann til Englands, oft með viðkomu í Færeyjum. Skipin lentu oft í mikilli hættu á þessum árum. Í fyrstu ferðinni árið 1941 var siglt frá Vogi á Suðurey og stefnan tekin á Ísland. Þegar þeir voru komnir langleiðina brast á ofsaveður. Þeir urðu að rifa seglin og snúa aftur til Vogs og sigldu þá yfir tundurduflabelti sem Bretar höfðu lagt vestur af Færeyjum.

Í Meðallandsbugtinni

Þegar veðrið lægði var aftur tekin stefna á Vestmannaeyjar en þeir voru ekki langt komnir þegar óveðrið skall aftur á. Mótbyrinn var slíkur að það tók kútterinn tíu daga að komast í Meðallandsbugtina. Meinert var kokkur í þessari ferð en lítið reyndi á eldamennskuna því veðurofsinn var slíkur að ekkert var hægt að matbúa handa mannskapnum.

Fyrirboði í draumi

Það var í þessum túr sem Meinert fékk slæman fyrirboða í draumi. Hann segir í ævisögu sinni:

„Eina nóttina dreymdi mig svo illa að þegar ég vaknaði sagði ég mannskapnum að í dag ætti enginn að vera á dekki. Ég var berdreyminn og fann á mér að við yrðum fyrir óhappi þennan dag. Ég fór aftur niður í lúkar, skorðaði allt lauslegt fast og fór svo aftur upp í stýrishús. Þar



Meinert tók þátt í mörgum kappróðrum fyrir hönd Njarðvíkinga á sjómannadaginn. Sveitin hér á myndinni er hin sigursælasta í sögu kappróðra á Suðurnesjum. Frá vinstri.: Reynir, Simbi, Leifi, Gunnar, Meinert, Ólafur og Hafsteinn.

var einn maður, Sjúrður nokkur frá Porkeri á Suðurey, að mig minnir.

Þar sem við stóðum og horfðum fram á skipið sáum við hriklega holskeflu rísa fyrir framan skipið, þá stærstu sem ég hef séð um dagana. Okkur tókst að forða okkur niður í kolageymsluna áður en hún reið með heljarafli yfir skipið. Þar rigndi svo yfir okkur kolum að við urðum fastir og komumst hvergi. Langur tími leið þangað til við gátum losað okkur undan kolunum og komumst aftur á fætur. Ljót sjón blasti við okkur þegar við komum upp í stýrishúsið.

Við vorum með tvo björgunarbáta, sá minni var fram í stefni og hafði mölbrotnað en stærri báturinn hafði klofnað stafnanna á milli. Seglin voru meira og minna rifin, afturmastrið var brotið og byrðingurinn illa farinn, sérstaklega bakborðsmegin. Kassarnir með neyðarblysunum við frammastrið voru horfnir og keðjan úr þeim í stýrishúsið hafði slitnað. Ég stökk niður í lúkar og þar var allt í einni kös. Hringirnir úr kabyssunni voru á víð og dreif um allan lúkarinn og fatnaður sem við geymdum í kojunum flutu um allt gólfið. Ég var með kistu sem ég hafði fest undir borðinu en hún hafði slitið sig lausa og allt sem í henni var flaut innan um fataplöggin á gólfinu. Ég var orðinn holdvotur og varð að fá lánaðan föt og galla hjá skipstjóranum.

Mikil slagsíða var komin á skipið og stórir klakadrönglar héngu utan á byrðingnum. Skipið var að fyllast af sjó. Við byrjuðum strax að dæla með dekkdælunni og skiptumst á því þangað til skipið fór að rétta sig af og sjór kom ekki lengur inn. Ekki var um annað að ræða en sigla áfram móti veðri og vindi. Mótorinn gekk og við stóðum við dæluna samfleytt í hálfan sólarhring.

Eftir að City var komin nokkurn veginn á réttan kjöl fór ég fram í stefni og bað þar heitt og innilega til Guðs um að





nn.

og þar var
abyssunni
karinn og
ojunum
kistu sem
nún hafði
ni var flaut
. Ég var
lánaðan föt

skipið
utan á
ast af sjó.
eð dekk-
ngað til
kom ekki
að ræða en
. Mótorinn
samfleytt í

kurn
í stefni og
ðs um að

við fengjum ekki á okkur annan brotsjó. Og meðan ég stóð þarna og baðst fyrir reis önnur holskefla rétt framan við skipið en til allrar hamingju brotnaði hún ekki á skipinu og á leiðinni til Vestmannaeyja fengum við ekki sjó á okkur aftur. Þetta var ein erfiðasta sjóferð sem ég hef farið.“

Í Vestmannaeyjum

Meinert heldur frásögninni áfram: „Við lensuðum inn til Vestmannaeyja í ofsaveðri og þegar við komum þangað sáum við lóðsbátinn koma til móts við okkur. Mikið bylgjurót var við ströndina og forátttubrim í innsiglingunni. Lars hrópaði til lóðsins að við kæmumst ekki lengra vegna brimsins og ef lóðsinn vildi ekki fara með City í höfn myndi hann sigla sjálfur inn í brimgarðinn því enn var slagsíða á skipinu og eins og lóðsinn sæi sjálfur værum við að dæla og og hefðum við dæluna í tólf klukkutíma til þess að halda skipinu á floti. Björgunarbátarnir væru ónýtir, seglin rifin og margt annað stórskemmt. Lóðsinn kom þá upp að skipshlið og stökk um borð. Hann skipaði öllum mannskapnum að fara inn í stýrishúsið og bað Lars að setja á fulla ferð gegnum brimskaflinn. Okkur tókst með naumindum að sleppa í gegn og síðan sigldum við City á fullri ferð upp í fjörusandinn við höfnina.

Við vorum í Vestmannaeyjum í hálfan mánuð meðan gert var við skipið. Einn daginn ætlaði ég að raka mig en fann hvergi rakvélina sem ég hafði geymt í kistunni minni. Löngu seinna í annarri sjóferð fann ég hana í efstu kojunni bakborðsmegin. Þangað hafði hún flogið þegar holskeflan reið yfir City í Meðallandsbugtinni. Eftir að viðgerðum lauk í Vestmannaeyjum héldum við til Reykjavíkur, tókum þar fisk og héldum síðan af stað til Færeyja og þaðan til Aberdeen, þar sem fiskurinn var seldur. Öll færeysku skipin við Ísland urðu fyrir



meira eða minna tjóni í þessu óveðri árið 1941.

Duggarapeysan

Í næstu ferðinni með City fórum við aftur til Íslands að kaupa fisk. Við sigldum til Skála á Langanesi og fengum þar fisk hjá trillubátum sem komu að landi kjaftfullir af fiski á hverjum degi. Einn daginn tók ég litla björgunarbátinn og réri til lands. Ég sá varla í árarnar fyrir fiski. Ég hætti að róa, kastaði út færi og fékk á skömmum tíma um 100 kíló af góðum og stórum fiski. Ég reri síðan fram með ströndinni og hvert sem ég leit var allt vaðandi í fiski. Þegar ég kom í land, kom til mín Íslendingur og sagði að honum litist svo vel á duggarapeysuna mína að hann vildi kaupa hana af mér. Ég kvaðst skyldi láta hann hafa peysuna ef ég fengi ull í staðinn. Hann fór með peysuna og kom aftur með poka fullan af ull sem dugði í þrjár duggarapeysur.

Við sigldum aftur til Aberdeen, seldum fiskinn þar og héldum síðan heim til Færeyja. Þar var okkur sagt að við yrðum að fara til Þórshafnar og láta skoða bátinn og fá læknisvottorð. Á þessum tíma gekk berklaveikisfaraldur í Færeyjum og enginn fékk að sigla á þessum árum nema að hafa vottorð frá lækni um að mannskapurinn væri frískur. Þetta var árið 1942.

Lundapysjur í Skrúði

Við fórum allir í læknisskoðun, fengum vottorð og héldum síðan til Hafnarfjarðar að ná í fisk. Þegar þangað kom var svo mikill ís í höfninni að ógerningur var að vera þar. Við þurftum að kasta út báðum akkerunum og það dugði ekki til. Þar var svo mikill straumur og hávaði af ísreki að við fengum engan svefnfrið. Við ákváðum að sigla burt og héldum austur fyrir land til Fáskrúðsfjarðar. Þar gátum við fyllt skipið af fiski. Við fórum líka í land í eyjunni Skrúði og tókum þar lundapysjur, fengum um 400 stykki. Bóndinn í Skrúði gaf okkur leyfi til að fara í eyna og fékk í staðinn helminginn af pysjunum. Svo var lagt af stað heim aftur.

Nei, það var ekkert grín að sigla á þessum árum. Við sigldum alltaf í kolniðamyrkri, máttum ekki kveikja á siglingarljósunum og skiptumst á að standa á verði til að hafa auga með tundurduflum. Ég man að þegar ég stóð vörð eina nóttina þurfti ég að binda mig fastan í stafninum því sjórinn gekk stöðugt yfir skipið. Þarna stóð ég og starði á kolsvart hafið til þess að sjá tundurdufl. Þau voru á víð og dreif um allan sjó og okkur var auðvitað dauðinn vís ef við sigldum á tundurdufl. Færeyingar misstu mörg skip í stríðinu, eins og hefur áður komið fram. Sum þeirra hurfu og enginn vissi hvað af þeim hafði orðið. Þau höfðu annaðhvort siglt á tundurdufl, fengið á sig tundurskeyti eða verið skotin í kaf af flugvélum Þjóðverja.



Siglt inn í skipalest

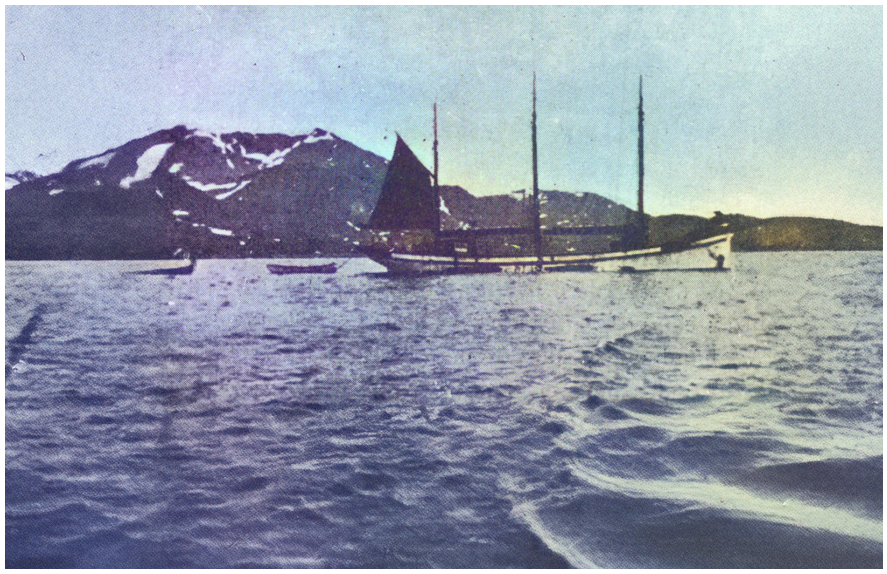
Í þessari sömu ferð árið 1942 höfðum við verið í Aberdeen og selt fisk en vorum lagðir af stað heim. Þegar við komum út á opið haf skall yfir svartaþoka. Ég tók vaktina klukkan 8 þetta kvöld, var kominn upp á dekk og stóð fyrir framan stýrishúsið. Allt í einu sáum við fjöldann allan af ljóskösturum bakborðsmegin og uppgötvuðum að við höfðum siglt inn í stóra flutningaskipalest sem var á leiðinni til Bretlands.

Skyndilega byrjaði City að nötra og skjálfa og ég var næstum farinn á hausinn þar sem ég stóð. Við höfðum lent í árekstri við síðasta skipið í lestinni og keyrt inn í eitt flutningaskipið bakborðsmegin. Stefnið á City brotnaði og byrðingurinn klofnaði aftur að stýrishúsi. Þegar höggið kom á okkur bjóst ég við að dagar okkar væru loksins taldir og skipið myndi sökkva því að mikil slagsíða var strax komin á það.

Lars skipaði okkur að setja út báða björgunarbátana. Það gerðum við og fórum allir í bátana. Lars bað þá smyrjarann að fara aftur um borð og kanna ástandið á City. Í ljós kom að skipið var að rétta sig af. Þá skipaði Lars öllum að fara úr bátunum. Nokkrar tjörutunnur voru frammi í stefni og Lars sagði að við yrðum að flytja þær allar aftur í skut. Við fórum nokkrir að rúlla tjörutunnunum en aðrir fóru að dæla. Okkur tókst að halda skipinu á floti með því að skiptast á að dæla og stóðum við dæluna í hálfan sólarhring. Þannig leið sú nótt.

Daginn eftir fórum við aftur til Aberdeen en þar var enga hjálp að fá. Við fórum þá til Buckie í fylgd með þeirri frægu skútu Jóhönnu TG326 og þaðan til Fraserburgh. Þar var gert við tjónið sem hafði orðið á skipinu.

Ég stóð fyrir framan stýrishúsið þegar áreksturinnn varð. Kojan mín var á sama stað í lúkarnum þar sem höggið kom á City. Stefnið fór illa og byrðingurinn hafði að hluta gengið út um eina níu þumlunga. Þegar ég kom fram í stefni til að skoða vegsummerkin sá ég beint ofan í kojuna mína þar sem ég hafði legið rétt áður en áreksturinn varð. Þegar við komum til Fraserburgh, sem er norðan við Peterhead, fór City í slipp og nýtt stefni sett á skipið. Gert var við byrðinginn, lúkarinn settur í stand og allt endurbætt og endurnýjað. Þarna vorum við í þrjár vikur meðan á viðgerð stóð og héldum þaðan aftur til Færeyja og Íslands.



Emmanuel. Þýskur kafbátur sökkti þessu skipi 6. maí 1941.



Herskip á Seyðisfirði

Mér er minnisstætt þegar við fórum til Seyðisfjarðar í fyrsta túrnum til að kaupa fisk. Dag einn þegar við lágum við akkeri á firðinum sáum við stórt herskip bakka inn fjörðinn. Þetta var ömurleg sjón. Það hafði orðið fyrir árás frá þýskum kafbáti og eitt eða fleiri tundurskeyti höfðu nánast klippt það í sundur. Við heyrðum seinna þá sorgarsögu að nokkrir úr áhöfninni hefðu lokast inni undir þiljum og ekki hefði tekist að ná þeim út. Þegar þetta gerðist vorum við búnir að fylla City og lögðum af stað til Aberdeen sama dag.

Sólarris skotin í kaf

Allt gekk vel í þessari ferð en því miður var aðra sögu að segja um mörg færeysk skip á þessum tíma. Þegar við komum heim til Færeyja fréttum við að 18. ágúst 1941, sama daginn og við vorum að sigla frá Seyðisfirði, hefði Sólarris, þriggja mastra skúta, orðið fyrir tundurskeyti eða siglt á tundurdufl fyrir utan Seyðisfjörð. Í bókinni Víkingasynir er sagt frá því að fimm af áhöfninni á Sólarris hafi farist með skipinu en þrír komist á fleka og lent í hrakningum í rúma þrjá sólarhringa út af Austurlandi. Sagan segir að þeim hafi tekist að veiða sel, drukkið úr honum blóðið og það hafi bjargað lífi þeirra. Íslenskur bátur bjargaði þeim af flekanum.

Við þökkuðum Guði og gæfunni fyrir að hafa ekki orðið fyrir tundurskeyti frá þessum kafbáti því að ekki hefur hann verið langt undan daginn sem við fórum frá Seyðisfirði.“

Tundurdufl kringum allar eyjar

Bretar höfðu lagt tundurdufl í kringum flestar eyjarnar og jafnvel inn á milli þeirra. Meinert segir frá því að kvöld eitt í desember hafi hann og Johan bróðir hans ákveðið að fara út að líta eftir bátum áður þeir færu að sofa. Daginn áður hafði verið vonskuveður en nú var komið blankalogn og besta veður. Þegar þeir voru að fara út úr dyrunum sagði faðir þeirra að þeir skyldu vara sig á því að vera mikið að ganga um fjöruna í myrkrinu. Þeir vissu strax hvað bjó undir þessari viðvörun. Frásagnir höfðu borist af því að tundurdufl hefðu rekið í land og sprungið í Árnafirði, Kvívík, Tjörnuvík og víðar á eyjunum. Fólk á þessum stöðum fór aldrei niður í fjöru. Lítil hætta var á því að tundurdufl myndi reka inn fjörðinn þar sem þeir bjuggu en allur er varinn góður og þeir hlýddu föður sínum.

Seinna bárust þær fréttir að bátar frá Kvívík og Vestmanna hefðu náð að sökkva sautján tundurduflum einn og sama daginn. Strax á fyrstu stríðsárunum rak tundurdufl víða á land þegar vindur stóð af hafi. Fólk sem bjó við sjóinn forðaði sér því ofar í byggðina í vond-

komist á
úma þrjá
Sagan segir
l, drukkið
jargað lífi
i þeim af

funni fyrir
rskeyti frá
fur hann
við fórum

jar
kringum
á milli
ð kvöld eitt
bróð-
ta eftir
Daginn
en nú var
ður. Þegar
m sagði
a sig á
fjöruna
að bjó
gnir höfðu
ðu rekið
Kvívík,
. Fólk á
ur í fjöru.
dufl myndi
bjuggu
ir hlýddu

ð bátar
u náð að
einn og
ríðsárunum
gar vindur
sjóinn
í vond-

um veðrum og fékk inni hjá vinum og vandamönnum. Sumir sjómenn sögðu að tundurduflin minntu á baujur og þeim hefði aldrei dottið í hug að sigla á bauju. Þetta var sagt í hálfkæringi enda var tundurduflum víða lagt þéttar en svo að þau gætu minnt á baujur eða flotholt. Það kom því miður líka fyrir að siglt var á duflin og það gerðist morguninn 17. október 1940. Meinert segir þá sögu í bók sinni.

Cheerfull ferst við Sandey

„Kútterinn Cheerfull TG321 var á leiðinni frá Vogi til Vogeyjar í góðu veðri. Menn í Kirkjubæ á Straumey heyrðu til bátsins og töldu að hann væri á leiðinni til Íslands. Meðal þeirra var Páll Patursson, Kirkjubæjarbóndi. Hann segir frá því að vélin hafi skyndilega stöðvast, miklu leiftri brá fyrir og eldur stóð upp af skipinu þar sem það var úti á firðinum sunnan við Kirkjubæ. Hann vissi strax að þarna hafði tundurdufl sprungið og hringdi í landfógetann. Síðan fór hann með Róland, syni sínum, og mörgum öðrum á bátum áleiðis að slysstaðnum. Mikið öldurót var í grennd við Sandeyna og sterk lykt af reykjar- og olíubrælu lá yfir firðinum. Þegar þeir komu að brakinu úr skipinu, sáu þeir spýtnabrak, húfu á floti, sængurföt úr kojum og margt annað en stærsti einstaki hluturinn var skýlið yfir lúkarnum. Einn þeirra þekkti það og sagði „ Þetta er úr Cheerfull.“ Þeir reyndu að taka skýlið inn í bátinn en það reyndist of þungt. Þegar þeir voru að berjast við að ná skýlinu sáu þeir að tundurdufl rak í áttina til þeirra. Þeir slepptu skýlinu og sigldu frá. Þeir fóru með það sem þeir gátu tekið inn að Kirkubæ og mættu þá vélbát sem var að koma frá Þórshöfn og vísuðu honum á brakið. Seinna kom Smiril frá Suðurey, náði skýlinu og fór með það til Þórshafnar. Enginn vafi lék lengur á því að það var úr Cheerfull. Þessar hörmungarfréttir bárust um allar eyjar og ljóst var að skipið hafði siglt á tundurdufl. Sjö sjómenn á besta aldri höfðu farist. Þetta varð til þess að sjómenn urðu miklu varari um sig og reru helst ekki út í myrkri og fóru í land meðan enn lýsti af degi.“

50 krónur fyrir duflið

Í annað sinn sigldi vélbátur frá Suðurey á tundurdufl. Báturinn þeyttist í loft upp en kom niður á réttan kjöl og brotnaði lítið. Menn vöndust þessu með tímanum og í flestum sjávarplássum voru menn sem höfðu fengið það hlutverk að skjóta á tundurduflin. Þeir fengu ókeypis riffil og 50 krónur fyrir hvert tundurdufl. Oftast skutu þeir á duflum



Lieutenant Vedrines TN303 (Loytnanturinn) við bryggju á Neskaupsstað. Skipið við hliðina mun vera Ellen TN337, kölluð Elin í daglegu tali..



frá bátum og yfirleitt á minna en 200 metra færi. Stundum festu þeir línu í duflið og drógu það að landi fjarri byggð og sprengdu það þar. Það kom líka fyrir að þeir reyndu að skrúfa duflin í sundur þrátt fyrir fjölda viðvarana frá landfógetanum um að menn ættu að varast allt sem rak á sjó. Tvisvar varð manntjón af duflum sem rak á land, eitt í Vestmanna og annað í Dali á Sandey. Þar létu fimm manns lífið. Seinna kenndu Bretar okkur að taka duflin í sundur því sumir vildu fá sprengiefnið í fundarlaun en létu hvellhettuna þó alltaf eiga sig.

Það var vont en það vandist

Þegar sjómenn fóru að venjast þessari hættu byrjuðu þeir að róa oftar með línu þótt duflin væru um allan sjó og fyrir gat komið að línan festist við tundurdufl. Menn vissu þá ekki hvað þeir voru að draga fyrr en duflið kom í ljós. Þá skáru þeir á línuna og misstu þannig oft dýr veiðarfæri. Lítið var til af línu og önglum og eftirspurnin mikil. Menn glöddust því mjög þegar önglar og færi fundust á háaloftinu í gömlum pakkhúsum. Togaramenn voru mjög varir um sig. Togarinn Vesturvarði fékk einu sinni tundurdufl í trollið við Ísland og reyndi með ýmsu móti að losna við það en tókst ekki og urðu að endingu að skera allt trollið frá.

Verr fór hjá togaranum Tór I TN78. Hann fékk fleiri en eitt tundurdufl í trollið á Glettingargrunni þann 10. desember 1940. Eitt þeirra sprakk áður en trollið kom um borð, mikill leki kom að skipinu og ljóst var að það myndi sökkva. Áhöfnin, 18 manns, fór í björgunarbátana og tókst að komast í land.

Tvö skip, Gracie frá Vági og skonnortan Vedrines, fóru saman frá Þórshöfn 16. febrúar 1943. Síðarnefnda skipið var frönsk skonnorta. Bæði skipin voru á leið til Vestmannaeyja til að kaupa fisk. Hann var suðaustan í áttinni og um kvöldið kom mikill vindur og hríðarveður. Um miðnætti sigldi Gracie undan um fjórðungsmílu í burtu frá frönsku skonnortunni en hríðin varð sífellt blindari og skömmu eftir miðnætti missti hún siglingarljósið á hekkunni. Daginn eftir sneri hann í vestur og til þess að forðast tundurduflin sigldi skipið suður á bóginn. Aldrei spurðist aftur til Gracie og hún kann að hafa farist í veðrinu en gæti líka hafa rekist á tundurdufl.

Það kom líka fyrir að skip sigldu milli tundurdufla og sluppu ósködduð. Albert frá Vogi var úti í sama veðri og franska skonnortan og Gracie. Miklar skemmdir urðu á Alberti og því ákváðu þeir að

sigla heim til Færeyja þótt veðrið væri vont og vonirnar ekki bjartar. Albert kom loks til Klakksvíkur, sunnudaginn 21. febrúar. Þetta var þó ekki síðasta ferð Alberts. Þann 6. júní sama ár varð Albert fyrir flugvélaárás 180 sjómílur norður af Mykinesi. Skipstjórinn særðist í árásinni en áhöfnin sigldi Albert yfir tundurduflabeltið til Mykiness og komst heilu og höldnu til hafnar.

Vaskur strákur á Langanesi

Meinert segir margar skemmtilegar sögur frá ferðum sínum á Íslandi og hér er ein þeirra.

„Árið 1943 fórum við til Þórshafnar á Langanesi og fylltum skipið af fiski. Mér varð starsýnt á 14 ára gamlan dreng sem reri einn með línu og fiskaði vel hvern einasta dag. Þar sem við stóðum nokkrir saman í fjörunni og fylgdumst með honum hafði ég á orði að það væri mikill töggur í þessum strák og þarna væri efni í vaskan sjómann. Ég talaði nokkrum sinnum við hann og leist vel á þennan prúða og duglega pilt. Þá var mér sagt að pabbi hans hefði sýnt af sér mikið kæruleysi á sjónum. Hann hafi verið í róðri, fengið á sig slæmt veður og drukknað þarna í flæðarmálinu. Þetta fannst mér illa og ómannlega sagt. Ég hitti þennan dreng aftur eftir stríðið. Hann var þá orðinn fullorðinn en þekkti mig strax aftur eftir öll þessi ár. Ég skrifa um hann hér vegna þess að hann er mér svo minnisstæður.“

Forboðar á sjónum

Og Meinert heldur áfram:

„Á þeim þremur árum sem ég sigldi með Lars, eiginmanni Inu systur minnar, gerðist það oft þegar við komum heim að nóttu til að Ina stóð á bryggjunni þegar við lögðum að. Á þessum tíma var ekki leyft að segja frá skipakomum því að útvarpssendar voru innsiglaðir á öllum skipum og við máttum aðeins brjóta innsiglið ef skipið komst í hafsneyð.

Ég spurði Inu einu sinni hvernig í ósköpunum hún vissi að við vorum að koma heim. Hún sagði að samband hennar og Lars, eiginmannsins, væri svo sterkt að hún fyndi alltaf á sér þegar hann var koma í höfn. Þetta hlýtur hún hafa haft frá pabba mínum sem var forsjáll maður, sá fyrir óorðna hluti og fann ýmislegt á sér sem fór fram hjá öðrum. Hann sagði eitt sinn við mig: „Ég fylgist með þér, drengur minn.“ Þessi orð voru mér oft mikil hughreysting þegar áföll dundu yfir á sjónum. Pabbi lét mig oft standa við stýrið og kenndi mér allt um sjómennsku og listina að sigla, ekki síst hvernig bregðast ætti við og stýra bátnum í vondum veðrum. Þessi lærdómur kom sér vel gegnum tíðina og öll árin á sjónum hér á Íslandi.“



Róið á línu á Baldvin.



Grafið fyrir lögnum á Íslandi

Eins og áður sagði hætti Meinert á City árið 1944. Hann var nýkominn heim úr seinasta túrnum þegar bræður hans, Johan, Axel og Hjálmar, komu og báðu hann um að koma með til Íslands því þar væri hægt að fá vinnu. Hann átti þá aðeins eftir að sigla einn túr með City og sló til. Enga vinnu var að fá í Færeyjum á þessum árum en á Íslandi voru margar útgerðir sem leituðu að Færeyingum í vinnu.

Þeir fóru saman með skipi til Vestmannaeyja og fengu síðan far til Reykjavíkur þann 20. maí 1943. Á norska sjómannaheimilinu á Seltjarnarnesi fengu þeir tjald til að sofa í og borðuðu á sjómannaheimilinu. Þeim bauðst strax vinna við skurðgröft og grófu fyrir heitavatnslögnum í Reykjavík í þrjá mánuði en fórum síðan allir að sigla með norsku skipi, Sjögutten, frá Íslandi. Þetta skip sigldi með djúpsprengjur og vistir fyrir sjómenn og því má segja að þeir hafi setið á sprengjum það rúmlega eitt ár sem þeir voru á Sjögutten.

Sjómennska og hjátrú

Meinert segir einnig frá hjátrúnni sem oft tengdist sjómennsku og sjósókn áður fyrr. „Ég hef aldrei verið hjátrúarfullur en trúi í staðinn á drauma og fyrirboða og hef það frá föður mínum. Hann var forspár og gæddur ýmsum andlegum hæfileikum sem öðrum voru ekki gefnir. En það er rétt að sjómenn og aðrir sem eiga allt sitt undir duttlungum náttúruaflanna sjá oft hlutina fyrir og ég held að í þessari svokölluðu sjómannahjátrú komi fyrst og fremst fram mikil virðing þeirra fyrir náttúrunni og veiðidýrunum. Ég hef að einhverju leyti erft þessa hæfileika frá pabba og Arnar, sonur minn, hefur líka erft þá eins og ég kem að síðar.

Mér dettur í hug í þessu sambandi ferð sem við fórum eitt sinn á bátnum okkar heima á Suðurey. Þegar við komum út um morguninn sagði ég við strákana að við ættum ekki að fara á sjóinn í dag. Við fórum nú samt, villtumst í svartaþoku og lá nærri að við hefðum siglt upp í kletta. Um margar slíkar sjóferðir gæti ég skrifað öll þessi ár sem ég hef róið út á Íslandi.

Varð einu sinni hræddur

Ég var einu sinni spurður hvort ég hafi aldrei fundið fyrir hræðslu á sjónum. Ég svaraði að það hafi gerst einu sinni og það var þegar brotsjórinn reið yfir City

og allt fór á tjá og tundur. Um tíma var ég eiginlega sannfærður um að þarna myndu örlög okkar ráðast og dagar mínir væru taldir. En það var ekki tími til eins eða neins nema að koma sér einhverstaðar í skjól. Þetta var í eina skiptið sem ég hef fundið fyrir hræðslu á sjónum enda gefst sjómönnum ekki mikill tími til að vera hræddir þegar áföllin dynja yfir enda svo margt annað sem þá sækir á hugann.“

Sjómennskan á Íslandi

Meinert hóf að stunda sjómennsku bæði á sínum eigin bátum á Íslandi eftir að hann og Gyða byrjuðu að búa en einnig á stærri bátum, þá aðallega frá Njarðvík og Keflavík. Hann stundaði útgerð og fiskverkun með Gísla Halldórssyni árið 1964 á tveimur vertíðum og hafði yfirumsjón með allri fiskverkun. Einnig var hann verkstjóri hjá Saltveri um tíma sem og hjá Jóni Sæmundssyni. Frá árunum 1970 til 1972 starfaði hann hjá Garðari Magnússyni í Koti og sá m.a. um allt launabókhald. Hjá Karvel Ögmundssyni útgerðarmanni starfaði hann einnig lengi. Meinert átti og rak vörubifreið í mörg ár á Vörubílastöð Keflavíkur. Lengst starfaði hann sem hafnarvörður í Njarðvík frá árunum 1972 til 1992 en lét þá af störfum vegna aldurs.

Færeyingar á Suðurnesjum og víðar leituðu mikið til Meinerts og hann reyndi alltaf að greiða úr málum þeirra eins vel og hann gat. Segja má að heimili þeirra hjóna hafi verið umboðsskrifstofa Færeyinga á Suðurnesjum og víðar áratugum saman. Meinert var einn af stofnendum Hjálparsveitar skáta í Njarðvík og starfaði þar í mörg ár.

Meinert gerði út smábáta hér á landi frá árinu 1964 meðfram annarri vinnu,



allt fram til dánardægurs. Hann var sæmdur heiðursmerki norska hersins fyrir framlag sitt á stríðsárunum.

Óheiðarlegur útgerðarmaður

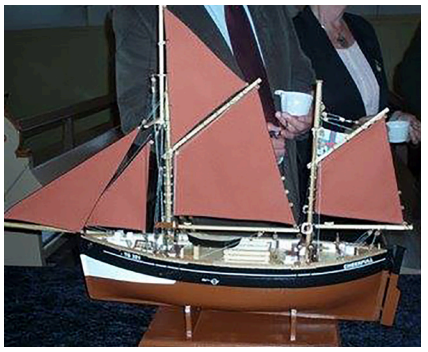
Í bók sinni segir Meinert frá fyrstu reynslu sinni af íslenskum útgerðarmönnum:

„Ég fór á íslenskan trollbát sem hét Kópur og var þar í tæpa tvo mánuði. Ég fór á Kóp til þess að geta þénað meiri pening en því miður kom í ljós að útgerðarmaðurinn sem átti bátinn var ekki nógu heiðarlegur. Dag einn sagði ég við hann að ég yrði að fá útborgað því ég væri búinn að vera á bátnum í margar vikur og ekki fengið grænan eyri. Ég vildi fá 1500 kr. strax. Þegar ég loks fékk peninginn sagði ég honum að ég væri hættur. Kópur fiskaði vel en aldrei var gert upp við mig. Annar vinur minn fór seinna af bátnum og fékk aldrei krónu frá þessum manni. Sama daginn og ég hætti heyrði ég að það vantaði háseta á norskan bát og réði mig strax á hann.“

Bardagi í Reykjavík

Meinert segir að það hafi verið gott að vera með Norðmönnunum og bræðurnir voru á norska skipinu þangað til stríðinu





lauk, 2. september 1945.

„Þeim degi gleymi ég seint,“ segir Meinert. „Öll skipin í Reykjavíkurhöfn flautuðu og bílarnir líka. Allir þyrptust út á götu og bresku hermennirnir sungu hástöfum. Við fórum í land og sáum Bretana reyna að hengja breska fánann á styttuna af Ingólfi Arnarsyni á Arnarhóli en Íslendingarnir rifu hann jafnóðum niður og allt endaði í slagsmálum. Það sem gerðist í borginni minnti á bardagana sem sagt er frá í færeysku kappakvæðunum. Margir voru hálfóðir og lögreglan varð að beita táragasi til að róa fólkið. Við fórum aftur um borð til að ná í gasgrímur sem við áttum þar, fórum svo aftur í land og gengum um götur með gasgrímur. Þegar við vorum komnir í miðbæinn hljóp Íslendingur til okkar og greip um hálsinn á Norðmanni sem var með mér og ætlaði að snúa hann niður. Þessi Norðmaður var rammur að afli, sleit sig strax lausan og rotaði Íslendinginn. Við héldum áfram göngunni en vissum nú ekki lengur við hverju mætti búast af óðum Íslendingum og fórum loks aftur um borð í bátinn. Þetta var upplifun mín þennan dag í Reykjavík. Maður hefði haldið að fólk myndi gleðjast og fagna því að stríðinu væri lokið en Reykvíkingar voru eins og Færeyingar ímynda sér kappana í færeysku kappakvæðunum.“

Smyrjarar á olíuskipi

Þegar heimsstyrjöldinni lauk hættu bræðurnir á Sjögutten og fengu pláss á 20.000 tonna olíuskipi sem sigldi undir Panama-fána og vantaði menn. Meinert segir:

„Við Johan vorum ráðnir sem smyrjarar og gengum hvor á sína vaktina. Skipið átti að fara í botnhreinsun í Englandi og sigla síðan aftur til Íslands. En þegar klárt var að sigla var allur mannskapurinn kallaður saman og okkur sagt að við myndum fara til Ameríku, fyrst til Newark og síðan til Baltimore að taka olíu. Allir voru spurðir hvort þeir vildu fara með. Við vorum fjórtán Færeyingar og fjórtán Íslendingar og vildum allir

fara með. Það voru tvær 2800 hestafla vélar í skipinu. Önnur bilaði á leiðinni en til Newark komumst við samt heilir á höldnu og mættum Queen Mary á leiðinni. Við komum til Newark sama daginn og stríðinu lauk milli Bandaríkjanna og Japans og nú flautuðu líka öll skip í höfninni. Það var mikill fögnuður í borginni og við fórum nokkrir í land til að skoða okkur um. Öll borgin var eins og eitt stórt danshús, fólkið faðmaðist og kysstist og dansað var af gleði á öllum götum yfir stríðslokunum. Þetta var svo sannarlega ekki það sama og við höfðum upplifað í Reykjavík.

Svertinginn fór að gráta

Nokkrir úr áhöfninni fóru af skipinu í Ameríku og skipið var mannað aftur með Kínverjum, svertingjum og indíánum og auk þess einum frá Nýfundnalandi. Það voru 14 þjóðerni um borð þegar við byrjuðum í strandsiglingum. Við vorum á skipinu í þrjá mánuði en því var síðan lagt í Norfolk þar sem höfnin var full af olíuskipum sem var lagt eftir að stríðinu lauk.

Daginn sem við lögðum skipinu fórum við allir á veitingahús í boði skipstjórans sem var norskur. Við vorum þarna um 50 manns. Þegar við komum inn sagði skipstjórinn veitingamanninum að við værum allir á skipi sem búið væri að leggja og hér myndu leiðir okkar skiljast. Hann bað um að öllum yrði færður drykkur því nú ætluðum við að skála og fara síðan allir hver í sína áttina. Veitingamaðurinn neitaði að færa okkur drykkinn því það væru svertingjar með okkur og annað litað fólk og átti þar sennilega við Kínverjana og indíánana. Skipstjórinn reiddist og sagði við veitingamanninn að hann mætti skammast sín. Við hefðum siglt fyrir ameríska þjóðina öll styrjaldarárin og gætum nú ekki fengið að skála saman og kveðjast. Þetta kom okkur öllum á óvart því við vorum því óvanir að gert væri upp á milli manna á þennan hátt. Einn svertinginn fór að gráta en við fórum út og kvöddumst þar í miklu bróðerni. Já, þannig var þetta í Ameríku. Mér þótti þetta mikil skömm og vorkenndi þessum unga manni sem brast í grát yfir svívirðunni sem honum og vinum hans var sýnd.“

Suðringurin og Connisboro Castle

Meinert rifjar upp stuttar frásagnir úr tveimur þessara bóka, Siglingasögunni og Víkingasonum. Í Siglingasögunni er sagt frá skipunum Connisboro Castle og Suðringinum frá Suðureyjum. Þátturinn fjallar um björgun áhafnarinnar á Suðringinum við Landeyjasand árið 1912.




Litla kænan okkar í Lopra.

Meinert segir meðal annars:

„Þann 22. mars var Connisboro Castle að veiðum vestur af Vestmannaeyjum. Það var leiðindaveður, mikill vindur og ólgusjór. Aðfaranótt laugardagsins 23. mars sáu skipverjar á Connisboro Castle neyðarblys nálægt landi. Skipstjórinn og stýrimaðurinn á Connisboro ákváðu að „blússa” á móti og reyna að halda skipinu upp í vindinn. Í birtingu sáu þeir að færeysk skúta hafði strandað við Landeyjasand norður af Heimaey. Vegna veðurs komust þeir ekki nær og sáu ekki hvort menn voru um borð skútunni. Næsta dag var aðeins skárra veður og þá fóru 6 menn í skipsbátinn, komust nær ströndinni og þekktu skipið. Það var Suðringurinn frá Þvereyri á Suðurey eins og Connisboro. Ekki var mögulegt að róa að Suðringi vegna brims og það var ekki fyrr en daginn eftir að skipstjórinn og fimm aðrir komust að Suðringi. Menn fylgdust með bátnum frá Connisboro og allt virtist hafa farið vel. Nú leið og beið og báturinn kom ekki til baka. Undir kvöld fóru þeir að óttast um afdrif félaga sinna en gátu ekkert gert því að þeir höfðu aðeins einn skipsbát. Þeir skutu upp blysi en fengu ekkert svar frá Suðringi eða úr landi. Nóttin leið og nýr dagur rann upp án þess að nokkuð sæist til bátsins. Seinna um daginn kom skútan Heimdalur frá Vogi. Áhöfnin á Connisboro fékk lánaðan skipsbátinn hjá Heimdal og fór í honum að strandinu. Þar fundu þeir engan mann en skipsbáturinn frá Connisboro var mannlaus í fjörunni. Connisboro fór nú til Vestmannaeyja og tilkynnti um slysið, en þá kom í ljós að áhöfnin á Suðringi og björgunarmennirnir á Connisboro, 20 manns, höfðu hellt lýsi í sjóinn og komist í land á skipsbátnum.

Suðringur var með stærstu kútterum Færeyinga, gott 122 brúttótonna stálskip, keypt til Færeyja 1892. Tveir Íslendingar voru í áhöfn Suðrings. Skipið eyðilagðist þarna í sandinum en það tókst að bjarga fiskinum í lestinni, nær tíu tonnum.“

Brynvörð stýrishús

Færeyingar gátu verið harðir í horn að taka og sumir létu brynverja stýrishúsin á skipum sínum og vopnuðu skipin með vélbyssum. Í júní 1943 gerði þýsk flugvél árás á kútterinn Albert, sem var 150 rúmtonn brúttó. Skipið var þá 180 sjómílur vestur af Mykinesi, sem er vestasta eyjan í Færeyjum. Skipverjar svöruðu árásinni með því að skjóta af vélbyssu, riffli og rakettubyssu. Árásin stóð í þrjú kortér og gerði flugvélin níu atrennur að skipinu, kastaði sprengjum og skaut úr vélbyssu, en varð loks að hverfa frá. Þá var skipið sem flak, öll segl brunnin, stórbóman fallin á björgunarbátinn miðskipa og þilfarið sundurskotið. Steinsteypuhlífin á stýrishúsinu hélt en var mjög tætt og sundurskotin. Skipstjórinn særðist, en tveimur sólarhringum eftir árásina komst skipið til Þórshafnar. Árið 1941 skaut skipstjórinn á skútunni Thor VA135 frá Vogi niður þýska flugvél og var sæmdur heiðursmerkinu „The most excellent order of the British Empire“.

Enginn áttaviti

Margan hefur undrað að víkingar gátu fundið leiðir austur og vestur um haf án þess að hafa áttavita. Í útróðrum hefur sett beyg að mörgum manninum, þegar hann varð þess var að áttavitinn hafði gleymst í landi. Þann 13. ágúst 1941 var Sjóborg frá Klakksvík 80-90 sjómílur vestur af Suðurey á leiðinni frá Íslandi til Aberdeen. Allt í einu varð gríðarleg sprenging undir framenda skipsins við bóginn, vafalaust af völdum tundurdufls eða tundurskeytis. Skipið laskaðist svo illa að framan að það sökk nær samstundis. Þrír menn af áhöfninni sáust ekki meir en skipstjórinn hélt sér á floti á spýtnabraki um 20 faðma frá sökkvandi skipinu. Annar skipsbáturinn mölbrotnaði við sprenginguna en hinn laskaðist nokkuð.

Mennirnir fjórir sem eftir voru um borð komu brotna bátnum á flot og björguðu skipstjóranum. Skipið sökk skömmu síðar. Þeir voru nú fimm í hriplekum bát, illa klæddir og áttavitalausir. Þeir vissu að næsta land var Færeyjar en gátu þeir fundið þessar litlu eyjar án þess að hafa áttavita? Brugðið gat til beggja vona. Þeir urðu samt að reyna, settu upp

segl og lögðu út árar. Þeir höfðu vasaúr og tóku mið af sól, undiröldu og vindátt.

Um nóttina bjarmaði aðeins á himni af miðnætursól í norðri og þeir notuðu skímuna til að setja stefnuna á land. Næsta morgun sáu þeir land. Suðurey var beint fyrir stafni, svo rétt og vel hafði þeim tekist að setja stefnuna kompáslausir. Síðdegis um fjögurleytið sama dag voru þeir út af Sumba. Sumbæingar héldu að hér væru á ferðinni ókunnugir menn sem leituðu lands. Þeir settu út bát, héldu á móti skipbrotsmönnum og fylgdu þeim til lands. Líkt og á víkingatímum var hægt að finna Færeyjar án þess að hafa áttavita.

Færeyingar eru stoltir af sínu framlagi

Hugrekki og seiglu færeysku sjómannanna í seinni heimsstyrjöldinni er minnst með miklu stolti í Færeyjum. Starf þeirra hjálpaði ekki aðeins til að halda uppi þeirra eigin þjóð heldur lögðu þeir líka mikið af mörkum til stríðsreksturs bandamanna. Færeyingar sýndu þarna getu sína til að aðlagast erfiðum aðstæðum. Í stuttu máli má segja að færeysku sjómennirnir sem sigldu með fisk til Bretlandseyja hafi verið í lykilhlutverki bæði hvað varðaði afkomu og lífskjör íbúa í Færeyjum og Bretlandi. Hugrekki þeirra gagnvart gríðarlegum háska og öðrum áskorunum undirstrikar mikilvægt hlutverk þeirra í víðara samhengi stríðsins.

Færeyingar bjarga áhöfninni á Goðanesi

Meinert segir að það hafi alltaf verið honum minnisstætt þegar færeyskir smábátar og kútterar björguðu tuttugu og þremur af áhöfninni á togaranum Goðanesi. Hann var ekki í Færeyjum á þessum tíma en fylgdist spenntur með fréttum af þessu einstæða björgunarafreki og varð glaður og himinlifandi þegar hann heyrði að nær allir hefðu bjargast. Allri gleði fylgir samt einhver sorg og það þyrmdi yfir þennan gamla sjómann þegar þær fréttir bárust að skipstjórinn, Pétur H. Sigurðsson, hefði farist. Síðustu handtök hans voru að hjálpa tveimur félögum sínum að komast í björgunarbátana.

Goðanesið var að sækja færeyska sjómenn til Færeyja þegar það strandaði í illviðri í mynni Skálafjarðar, 4. janúar 1957. Björgunaraðstæður voru gríðarlega erfiðar og togarinn brotnaði í tvennt áður en það tækist að bjarga allri áhöfninni. Sex manns sem voru enn um borð í togaranum lentu þá í sjónum en færeyskum trillubátum tókst að bjarga fimm. Því miður tókst þeim ekki að ná



Togarinn Goðanes, sem farið hafði margar ferðir til Færeyja eftir fólki, strandaði í Skálafirði á Austurey 2. janúar 1957. Skipstjórinn, Pétur Hafsteinn Sigurðsson, fórst í þessu slysi aðeins 24 ára gamall. Færeyskir sjómenn björguðu öllum öðrum úr áhöfninni, 25 manns, með aðstoð togarans Austfirðings við erfiðar aðstæður. Á myndinni sjást þeir sem björguðust af Goðanesinu. Þar af voru sjö Færeyingar. Myndin er tekin í Færeyjum

Pétri skipstjóra.

Færeysku skipin fóru strax á vettvang og meðal þeirra voru kútterarnir Rokur, Thorshavn og Vesturhafið. Illa gekk að koma línu um borð í Goðanes og færeysku sjómennirnir urðu að fá lánuð björgunartæki hjá þýskum togurum sem lágu á og þá fór björgunarstarfið að ganga greiðlega.

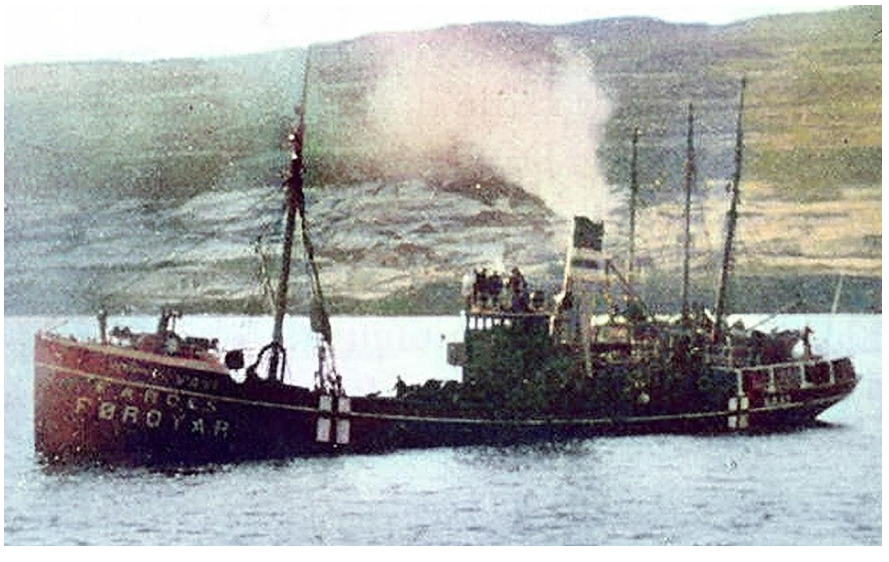
Heima á Íslandi

Þegar Meinert ákvað að flytja til Íslands ásamt mörgum öðrum Færeyingum, vinum og frændum fékk hann pláss á bát sem hét Vöggur. Hann var gerður út af Karvel Ögmundssyni í Njarðvík. Meinert segir skemmtilega frá þessum tíma:

„Karvel reyndist mér afar vel og ég vann hjá honum í mörg ár, bæði á sjó og landi. Ég stundaði sjóinn á Vögg, bæði á vertíðum og sumarsíld. Árið 1947 fór ég að keyra bíl hjá fyrirtæki Karvels, var þar bílstjóri og stundum verkstjóri allt til ársins 1953. Í millitíðinni kynntist ég fallegri stúlku sem ég elskaði heitt og vildi að yrði konan mín. Við Gyða Eiríksdóttir trúlofuðum okkur og gengum í hjónaband árið 1948. Hún hefur reynst stoð mín og stytta í lífinu og þegar ég skrifa þessar línur hér um borð í Svölunni höfum við verið saman í 62 ár. Tengdaforeldrarnir reyndust mér sem faðir og móðir. Þau eru bæði fallin frá en minningin lifir um þessar tvær góðu manneskjur.

Sigurkarfi ferst

Ég var síðan á ýmsum bátum, bæði á síld og vertíð, en lítið var um síld á þessum árum. Eitt sumarið var ég á trollbát sem hét Andri og annað sumar á bát sem hét Bragi. Ég var síðan í Norðursjónum á skipi sem Karvel Ögmundsson gerði



Þýskur kafbátur sökkti Nýggjabergi VA82 þann 7. mars 1942.

út frá Suðurnesjum og hét Sigurkarfi. Við fórum á síld þegar við komum úr Norðursjónum en það var tregt fiskirí á þessum árum enda síldin óðum að hverfa. Sigurkarfi fórst nokkrum árum síðan í ofsaveðri sem gekk yfir 10. og 11. apríl 1963. Hörmuleg sjóslys urðu báða þessa daga, bæði í Faxaflóa og fyrir norðan land. Á þessum tveimur sólarhringum fórust sextán sjómenn. Veðurhæðin var mest fyrir norðan, um 24 metrar á sekúndu en um 20 metrar hér fyrir sunnan. Sigurkarfi frá Njarðvík og Súlan frá Akureyri fórust undan Garðskaga. Af áhöfninni á Sigurkarfa tókst að bjarga sex mönnum en sex menn fórust með Súlunni. Ellefu menn fórust á Norðurlandi þennan dag, fimm með Hafþóri frá Dalvík, tveir með Val sem var líka frá Dalvík, og tveir með Magna frá Þórshöfn. Tvo menn tók út af Hring frá Siglufirði. Nokkrar trillur frá Dalvík og Ólafsfirði lentu einnig í miklum hrakningum.

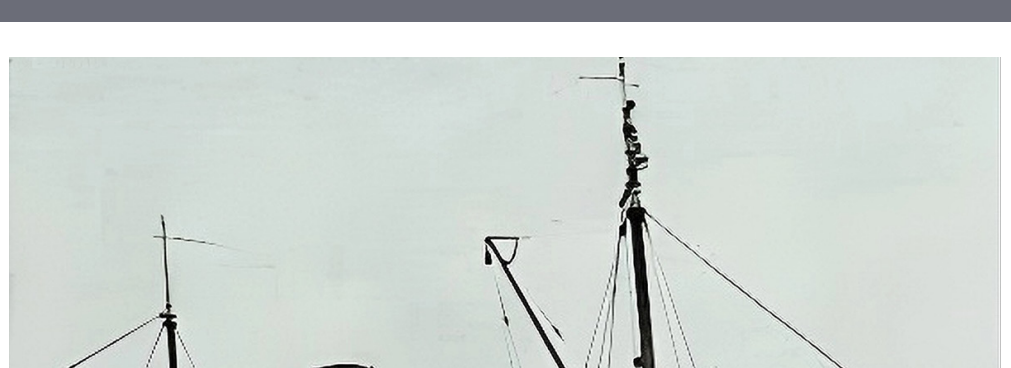
Árið 1946 fór ég nokkra túra á Fróða sem Egill Jónasson hafði látið smíða árið áður í Njarðvík. Eina nóttina lögðum við línu í slæmu veðri. Bátur sem hét Harpa lá við hliðina á okkur. Egill var skipstjóri í þessari ferð. Það var kolsvartamyrkur og ég og annar háseti bundum okkur fasta til þess að fara ekki fyrir borð. Þetta var erfiður túr, nóg af fiski en síðar um nóttina fengum við þá harmafregn að háseta á Hörpu hefði skolað fyrir borð með brotsjó og horfið. Já, líf sjómannsins er enginn leikur og það hef ég oft fengið að reyna.

Í vinnu á Íslandi

Ég vann í ein sex ár hjá Karveli Ögmundssyni og líkaði það einstaklega vel. Karvel var góður maður og grandvar. Þegar ég hætti hjá honum vorið 1953 fór ég að keyra vörubíl hjá Vörubílastöð Keflavíkur. Þar var ég við keyrslu til ársins 1964. Það ár stofnuðum ég og Gísli J. Halldórsson frá Vörum í Garði fyrirtæki sem fékk nafnið Steinavör. Við auglýstum alltaf undir yfirskriftinni „Flýgur fiskisagan.“ Gísli átti bátinn Þorstein Gíslason. Við leigðum saman fiskvinnsluhús í Njarðvík og ég sá um hlutina í landi en Gísli á sjónum. Við vorum með þennan rekstur í tvær vertíðir 1964-65 og þá var nóg af fiski á Íslandsmiðum.

Fiskurinn gekk alltaf frá Grænlandi og ég man að á þeim tíma sem við Gísli vorum saman fengum við 1200-1300 tonn af stórum og fallegum fiski. Flestir í mannskapnum hjá Gísla voru Færeyingar. Finn, bróðir minn, var stýrimaður hjá Gísla í mörg ár og Brynjólfur bróðir var einnig á bátnum á tíma ásamt fleiri sjómönnum frá Lopra.

Eitt árið vildi Gísli stækka félagið en



Vélbáturinn Sigurkarfi GK480 frá Njarðvík.

ég hafði engan áhuga á því og þá lauk samstarfi okkar í mesta bróðerni.

Árin 1966-67 var ég verkstjóri hjá Jóni Sæmundssyni á Brimi KE 104 og sá um fiskverkun. Við vorum margir Færeyingar bæði um borð í Brimi og í landi. Árið 1968 hætti Jón Sæmundsson að gera út og það sama ár var ég yfirmaður hjá Saltveri og stjórnaði þar fiskveiðum á árunum 1968-69. Mikið veiddist á þessum árum og mig minnir að við höfum fengið um 3000 tonn af fínum fiski á þessum tveimur vertíðum.

Aldrei lagt árar í bát

Árin 1970-72 var ég formaður hjá Garðari Magnússyni í Njarðvík. Garðar átti tvo báta, Báruna og Keili. Garðar var mikil aflakló og kom alltaf í land með góðan fisk. Árið 1973 réði ég mig sem hafnarvörð við Njarðvíkurhöfn og þar vann ég í samfleytt 20 ár, eða allt til ársins 1993.

Hafnarstarfið í Njarðvíkum líkaði mér sérlega vel. Fyrirtaksmenn stjórnuðu Keflavíkur- og Njarðvíkurhöfn á þessum árum og ég kvaddi þessa skemmtilegu og viðburðaríku atvinnu með söknuði, var þá kominn á áttræðisaldur og orðinn eftirlaunaþegi. Þá á maður auðvitað að hætta að vinna en mér hefur aldrei hugnast iðjuleysi og vildi ekki leggja árar í bát. Núna á ég góða trillu og hef setið í henni löngum meðan ég pára þessar línur og ræ út á henni þegar gefur og Guð og heilsan leyfir. Meðfram starfi sem sjómaður, verkstjóri, bílstjóri og hafnarvörður með meiru hef ég átt nokkrar trillur, keypti þá fyrsta 1964 og hef alltaf róið í frístundum.

Kvótakerfið

Þegar kvótakerfið var sett á laggirnar átti ég rúmlega 30 tonna kvóta en kerfinu hefur tekist að éta upp nær allan þennan kvóta. Ég átti aðeins 5 tonna kvóta eftir árið 1995 og það var eiginlega sjálfhætt að gera út á svo nauman kvóta.

Fiskgengd hefur minnkað með hverju árinu og togararnir hafa tekið sinn toll frá smábátunum. Þetta er að mínu mati versta fiskveiðikerfi sem hefur verið fundið upp enda hefur það komið í ljós með tímanum að þetta bannsetta kerfi er dragbítur á efnahagslegan vöxt og velgengni í landinu. En því miður hafa þeir sem stjórna landinu ekki opnað augun fyrir afleitu ástandi í fiskveiðimálum þjóðarinnar. Um það mætti skrifa langt mál en ég læt þetta nægja að sinni.

Sjóferð sem gleymist seint

Eins og áður sagði hef ég alltaf stundað róðra í gegnum árin í frístundum. Ég ætla að nefna nokkra báta sem ég hef átt á Íslandi en vil ekki skrifa um þá báta sem ég hef átt bara upp á sport. Fyrst vil ég nefna Baldvin, tíæring sem ég keypti frá Húsavík. Baldvin var góður sjóbátur og ég fiskaði oft vel í honum. Ég gerði miklar endurbætur á þessum bát og var yfirleitt einn á honum því að aðrir höfðu ekki tíma til að fara með mér á sjóinn og misstu því oft af góðri veiði.

Bænheyrsla á sjónum

Ein er sú sjóferð sem gleymist seint. Ég lagði af stað frá Njarðvík um morguninn í hálfgerðri brælu og var búinn að fá



ggirn-
vóta en
o nær allan
5 tonna
ar eigin-
nauman

eð hverju
nn toll frá
mati versta
ndið upp
ð tímanum
pítur á
i í landinu.
rna landinu
standi í
m það mætti
nægja að

af stundað
dum. Ég
m ég hef
um þá
á sport.
æring
aldvin var
oft vel í
rbætur
einn á
ki tíma til
misstu því

seint. Ég
morguninn
n að fá

þokkalega veiði þegar veðrið herti og ég ákvað að fara í land. Allt gekk vel í fyrstu þrátt fyrir blindhríð og foráttuveður. Ég keyrði beint upp í vindinn, sjórinn gekk stöðugt yfir bátinn og hvítfyssandi brot voru allt í kring.

Þegar ég var staddur út af Stakknum í Keflavík herti veðrið enn og ég fékk á mig harðan vindstreng beint úr austri. Þegar ég skyggndist aftur fyrir mig sá ég að brotsjór var að myndast fyrir aftan bátinn og holskeflan var í þann mund að steypast yfir bátinn. Ég sneri bátnum á móti brotinu, hrópaði upp í neyð minni og bað Drottin Jesú um að hjálpa mér. Þá gerðist það stórkostlega kraftaverk að holskeflan klofnaði, fór sitt hvoru megin við bátinn og steyptist saman aftur fyrir framan bátinn. Enginn sjór kom inn í bátinn og mér varð það ljóst að í þessari sjóferð hafði Jesús haldið yfir mér verndarhendi eins og svo oft áður á minni sjómannsævi.

Þessum atburði og þessari sjón gleymi ég aldrei. Holskeflan klofnaði við afturendann á bátnum og brotið fór sitt hvoru megin við hann. Þegar ég sá brotið nálgast sat ég í með símann í hendinni og talaði við Gyðu og sagði við hana: „Ég held að ég verði að kveðja þig núna, Gyða mín.“ Meira var ekki að segja því ekki datt mér í hug að ég myndi lifa þetta af og hélt að dagar mínir væru taldir. En allt gekk vel og ég komst í land heill á húfi. Ég sagði Gyðu ekki frá þessum atburði fyrr en tveimur árum seinna.

Hætt kominn á Fossaberg

Mig langar til að segja frá annarri sögulegri sjóferð. Ég átti stóra trillu, tíumannafar eins og við Færeyingar köllum þessa stærð af bátum. Hún hét Fossaberg og ég notaði hana yfirleitt til þess að fara á ýsulínu hér í Faxaflóa. Arnar, sonur minn, reri þá oft með mér. Einn morguninn ætluðum við að róa í góðu og kyrru veðri. Arnar segir þá við mig: „Heyrðu, þetta leggst ekki nógu vel í mig. Ég held að við ættum ekki að fara út í dag.“ „Hvaða vitleysa er í þér,“ sagði ég. „Veðrið er svo ljómandi gott.“

Við fórum út og sigldum í hálftíma með fjóra línustampa. Þegar við vorum búnir að leggja tvo stampa snöggversnaði veðrið með blindöskubyl og foráttubrimi. Ég varð að skera á línuna og síðan héldum við til lands. Arnar hafði lagt landfestinguna á hvalbakið, en hún fór fyrir borð og beint í skrúfuna svo að vélin stöðvaðist. Til allrar hamingju var ég með drifakker í bátnum og um 50 faðma af línu í akkerinu.

Við köstuðum drifakkerinu en veðrið var svo slæmt að það hafði engin áhrif. Arnar stóð fyrir aftan stýrishúsið og dældi en það dugði lítið til því að sjórinn gekk stöðugt yfir bátinn. Bylurinn var svo svartur að lengi vel sáum við ekki handa okkar skil. Síðan létti aðeins til og ég fór fram í lúkarinn og náði í neyðarblys. Bleyta hafði komist í blysin og ekki kviknaði á tveimur fyrstu. Þriðja blysið virkaði til allrar hamingju og ég skaut því upp. Trillan Erlingur frá Keflavík var úti þennan morgun og var síðasti bátur í land þennan dag. Hann sá neyðarblysið, kom strax til okkar og dró okkur inn í Keflavíkurhöfn. Þar skar ég landfestinguna úr skrúfunni og svo sigldum við til Njarðvíkur. Gæfan hafði svo sannarlega verið með okkur í þessari heljarför.

Tvær sögulegar sjóferðir

Ég hef átt nokkrar ágætar trillur hér á Íslandi. Við lögðum oft mikið á okkur, fórum út eldsnemma í myrkri og vondu veðri, frosti og snjókomu. Ég lét smíða tvo báta á Íslandi, sá fyrri var 2,9 tonn og sá seinni 3,4 tonn. Báðir þessir bátar fengu nafnið Glímir. Nafnið vísar til baráttunnar á hafinu og hvað er sjólífið annað en stöðug glímutök við hafið? Ég var með Tusk í Lopra í huga þegar ég gaf bátunum mínum þessi nöfn, en nafnið er dregið af orðunum að tuskast eða slást eins og ég hef áður sagt.

Mig langar til að skrifa hér um tvær sjóferðir sem urðu nokkuð sögulegar. Það fiskaðist svo vel á þessum tíma að mér fannst að ég yrði að láta smíða stærri bát. Regin í Hafnarfirði, sem smíðaði Gáska-bátana á sínum tíma, tók að sér að smíða Glími, kaldbaksbátinn, eins og við kölluðum þá í Færeyjum. Þetta var áttæringur og ég fór oft á sjóinn á honum. Hann var fínasti sjóbátur en mér fannst hann of lítill og lét því smíða tíæring, sem einnig fékk nafnið Glímir. Báta af þessu tagi kölluðum við kaldbaksbáta í Færeyjum. Hann átti ég í 20 ár og réri mikið út á honum. Hann reyndist frábær sjóbátur. Ég og Már Magnússon, tengdasonur minn, fylltum kaldbaksbátinn einn daginn, fengum 3170 kíló. Daginn eftir kom Einar Björnsson, annar tengdasonur minn, með okkur og við fórum á sama stað sem er um það bil klukkutíma norður af Garðskaga. Við vorum búnir að fá um 2 tonn á hádegi. Þá gerði landsynning, versta veður, og við vorum fimm tíma á leiðinni í land. Þegar við vorum út af Vatnsnesi í Keflavík fengum við á okkur brotsjó sem fyllti bátinn og við urðum að dæla af kappi. Við vorum bæði með rafmagnsdælu og handdælu og gátum tæmt bátinn og komumst í Keflavíkurhöfn heilu á höldnu.

Brotið fór beint yfir bátinn

Annan sögulegan túr ætla ég að nefna. Arnar, sonur minn, var þá með mér og við fórum út í Rennur sem er um 14 sjómílur frá Njarðvík. Þennan dag fengum við tæp 2 tonn og hefðum fengið meira ef veðrið hefði ekki versnað stórlega. Við vorum þá á stærra Glími. Við urðum að hætta veiðum og byrjuðum að sigla í land. Þá sé ég að brotsjór rís til hliðar við bátinn og stefnir beint á stýrishúsið og bátinn miðjan, fullan af fiski. Brotið fór beint yfir bátinn. Sem betur fer komst ekki mikill sjór í hann en heilmikið af fiski fór aftur í sjóinn. Skuturinn var tómur og brotið fór svo framarlega að enginn sjór kom í skutinn og ferðin í land gekk slysalaust.

Róið á Svölunni

Fyrir utan Garðskaga og í Faxabugt gerir oft vont í sjóinn og fjórum sinnum hef ég þurft að lensa alla leiðina til Sandgerðis. Landsynningur er slæm átt í flóanum, sérstaklega þegar straumur og vindur koma úr gagnstæðri átt. Arnar hefur róið mikið með mér frá því hann var 14 ára gamall. Hann er feiknaduglegur fiskimaður og við komum oft í land með drekkhlaðinn bát af stórum vertíðarfiski. Nú orðið ræ ég bara út til að fá mér í soðið á Svölunni. Þetta var nafnið á fyrsta bátnum sem pabbi átti og á honum fór ég oft með honum á veiðar. Þetta var lítill bátur sem reyndist okkur vel.

Frækileg björgun í Sandgerði

Arnar, sonur minn, hefur róið með mér frá unga aldri. Hann er afburða sjómaður og vel fiskinn. Arnar vann frækilegt björgunarafrek við Sandgerði í maí 1989 þegar hann var skipverji á Stekkjarhamri GK37. Menn sem voru á bryggju þennan dag sögðu að þeir hefðu verið að horfa á eftir þremur bátum sem fóru út innsiglinguna í foráttubrimi, þar á meðal opinni trillu. Þeir misstu skyndilega sjónar á henni og létu þá strax vita upp á vigt og kölluðu í Stekkjarhamar sem svaraði ekki. Skömmu síðar sáu þeir að Stekkjarhamar var kominn á vettvang. Skipstjórinn, Þorvaldur Reynisson, segir að þeir hafi verið á leið út úr höfninni þegar Arnar kom auga á brak í sjónum. Þeir fóru að athuga hvað þetta væri og sáu fiskikar og eitthvað sem hékk við karið. Arnar segir að brimið hafi verið svo mikið að hann hélt í fyrstu að þetta væri selur. Allt í einu sá hann hendi teygja sig upp frá karinu og vissi þá að þarna var maður. Þorvaldur keyrði inn í brimið á fullri ferð og komst að manninum, Arnar kastaði til hans landfestingunni en maðurinn var svo þjakaður að hann gat ekki

tekið í festinguna. Arnar teygði sig niður um leið og báturinn tók veltu, greip í höndina á honum og svipti honum inn í bátinn. Þá munaði engu að maðurinn hefði horfið í brimið. Eldsnögg og hárrétt viðbrögð Arnars og Þorvaldar skipstjóra björguðu lífi þessa sjómanns.

Stórlúðan sleit sig lausa

Fyrir nokkrum árum fékk ég stórlúðu á línuna við Garðskaga. Hún reyndist 80 kíló þegar hún var vigtuð. Það gekk illa að fá hana inn því hún var þung og erfið viðfangs. Einn daginn misstum við Arnar stórlúðu. Hún var komin að borði en tókst þá að slíta sig lausa. Eitt sinn barðist ég við stórlúðu sem dró bátinn á eftir sér í tvo klukkutíma. Það var svo gott fiskirí þennan dag að mér fór að leiðast þófið og sleit loks úr henni öngulinn.

Kvöld eitt vorum við Arnar í Garðsjónum og þar sem við vorum að veiða á línu komu tveir beinhárkarlar að bátnum. Við drógum strax upp færin og sáum þá að hákarlarnir fóru undir bátinn. Annar þeirra varð fastur á öngli og fór svo á fulla ferð með línuna og sleit hana. Þá kom hinn aftur, fór fyrir framan bátinn, reisti sig upp og sló bátinn með sporðinum aftarlega. Þetta var feiknahögg, hákarlinn var tíu metra langur og hefði hann hitt betur á bátinn hefði getað farið illa. Við vorum lítið hrifnir af þessari heimsókn, flýttum okkur að setja í gang og koma okkur burt þótt við værum þarna í feiknamiklum fiski.

Hvalurinn faldi sig undir bátnum

Annað sinn var ég á veiðum innan við Garðskaga. Kom þá stærðar hvalur og lagðist beint undir bátinn svo að ég varð að stíma frá til þess að bjarga línunni. Hvalbátur var þarna í nokkurri fjarlægð og var greinilega að leita að hval en hafði greinilega ekki orðið var við þann sem lagðist undir bátinn. Ég taldi víst að hvalurinn hafi verið að reyna að fela sig fyrir honum þegar hann fór undir bátinn. Hann synti síðan í átt til lands og hvarf. Þetta hafði ég aldrei séð áður.

Grindadráp í Njarðvík

Grindhvalavöður hafa einstöku sinnum verið reknar á land við dráttarbrautina í Njarðvík. Þetta voru yfirleitt ekki stórar vöður, líklega um 100-200 hvalir. Ég og aðrir Færeyingar sem vorum búsettir í Njarðvík vorum fengnir til að stjórna veiðunum og óðum sumir allt í axlir í sjó fram við að drepa hvalina.

Ég man að eitt sinn sást aftur til grindhvalavöðu út af Njarðvíkum. Íslendingar kalla grindina marsvín og eru ekki hrifnir af kjötinu. Þegar ég frétti af þessu fór ég út á bátnum mínum og fékk nokkra aðra með mér. Við tókum grjóthnullunga með okkur og grýttum þeim fyrir aftan vöðuna til þess að reka hana að landi. Ég var með stóra stöng og hafði bundið í hana hníf. Þegar vaðan hélt í átt til lands herti ég ferðina á bátnum og komst svo nálægt henni að ég gat stungið í aftasta hvalinn. Hann tók á rás, endaði fremst í vöðunni og fór með hana á land nálægt skipasmíðastöðinni í Njarðvík. Þetta voru um 140 grindhvalir.

Nokkrir Færeyingar komu og hjálpuðu okkur að aflífa grindina. Svo vel vildi til að færeyskur bátur lá undir Stapanum. Þeir komu strax þegar þeir sáu hvað um var að vera. Þetta voru menn sem þekktu vel til grindadráps og hjálpuðu okkur að skera hvalinn sem fór í frystihús Keflavíkur h/f. Þar var kjötið fryst og notað í refafóður. Eigendur frystihússins sögðu að við fengjum ekki grænan eyri fyrir grindina og hirtu mestallt kjötið sjálfir. Við Færeyingarnir máttum þó taka eins mikla grind og við vildum.

Stór grind í Njarðvíkum

Dag einn, mig minnir að það hafi verið 17. júlí 1957, sáum við nokkrir trillubátasjómenn gríðarstóra grindhvalavöðu góðan spöl út af Njarðvíkum. Við mynduðum hálfhring um vöðuna og rákum hana með miklum hávaða og látum inn til Njarðvíkur. Fleiri bátar komu á vettvang þegar þeir sáu hvað var á seyði. Þetta var mikil vaða og ég er viss um að þarna hafi verið um 400 hvalir. Reksturinn gekk ekki betur en svo að það var fyrst milli kl. 7 og 8 um kvöldið sem grindin fór á land inn undir Njarðvíkum vestanmegin. Þar sat hún föst á grynningunum og komst hvorki fram né aftur.

Svo vildi til að háflæði var um þetta leyti og fljótlega tók að fjara undan hvölunum. Dreif þá að margt manna vopnaðir allskonar eggjárnum, aðallega flatningsbreddum og stórum hnífum. Blöðin sögðu að sumir hefðu haft ljái að vopni en þess minnist ég ekki. Íslendingarnir réðust gegn strönduðu dýrunum sem lömdu sporðunum í allar áttir. Síðan kom ég og nokkrir aðrir Færeyingar sem voru vanir grindadrápi og sögðum Íslendingunum fyrir verkum. Skemmst er frá því að segja að unnið var á allri grindinni og það var feiknalegt blóðbað.

Fjöldi manns vann þarna að hvalskurði og um nóttina voru um 30 manns að skera grind í fjörunni. Frystihús í Keflavík tók síðan við kjötinu en við fengum ekkert fyrir það. Þá lofaði ég sjálfum mér að taka aldrei þátt í grindadrápi á Íslandi meðan ég ætti bát því að keflvísku frystihúsamennirnir höfðu farið illa með þá sem stóðu að grindadrápinu og hirtu af þeim allan ágóðann.

Íslendingar eru ekki hrifnir af grindinni

Annars var sjaldgæft að sjá grindhvalavöður við Ísland, kannski vegna þess að Íslendingar hafa ekki mikinn áhuga á grindinni og vilja helst reka hana aftur út á haf. Í ágúst 1966 fundu sjómenn á tveim trillubátum vöðu með á annað hundrað dýrum á Sundunum út af Reykjavík og ráku þau til lands. Fleiri trillubátar og hraðbátar bættust í för og eftir tveggja klukkustunda eltingarleik tókst að reka þrjá grindhvali á land við Laugarnestanga en þar skipti vaðan sér í tvo hópa og fór til hafs. Síðsumars árið 1982 rak stóra grindhvalavöðu, líklega um og yfir 300 dýr, upp að landi við Rif á Snæfellsnesi. Heimamenn komu megninu af vöðunni aftur á haf út en um 40 dýr drápust.

Fyrir mörgum árum las ég blaðagrein um samskipti og samgang milli Færeyinga og Íslendinga á árum áður. Hún birtist í blaðinu Fylki 20. desember 1980 og ber nafnið „Færeyingar í stríði og friði". Greinin var skrifuð af góðkunningja mínum, Guðjóni Ármanni Eyjólfssyni, skólameistara Stýrimannaskólans í Reykjavík. Í henni kemur margt fram sem mig hefur lengi langað til að segja um skyldskap og vináttu Færeyinga og Íslendinga, en Guðjón Ármann gerir það betur en mér er fært og því langar mig til að birta hluta úr þessari grein. Guðjón Ármann lést 16. mars 2020, 85 ára að aldri.

Raunverulegir frændur og vinir

Guðjón segir:

„Samskipti Færeyinga og Íslendinga hafa frá fornu fari verið allnáin. Þeir eru sú frændþjóð sem stendur okkur næst vegna legu landanna, svipaðra atvinnuhátta og skyldrar tungu. Íslendingar líta ekki á Færeyinga eins og aðra útlendinga. Þeir eru raunverulegir frændur og vinir. Mörgum finnst miður að dregið hefur úr samgangi milli þjóðanna á sviði sjósóknar, bæði vegna útfærslu íslensku landhelginnar og breyttra atvinnuhátta til lands og sjávar við útgerð og fiskveiðar.

Sé litið til atvinnuvega þessara bræðraþjóða hefur sú spurning vaknað, hvort þjóðirnar hér við norðanvert Atlantshaf, Grænlendingar, Íslendingar, Færeyingar og Norðmenn, ættu ekki að vinna mun nánar saman á sviði fiskveiða og afurðasölu en gert er í dag. Með víðsýnni, sameiginlegri fiskveiði-



Lopra á uppvaxtarárum mínum. Húsið okkar er yst til hægri neðst á sjávarbakkanum.

stefnu myndu þessar þjóðir gera þetta mikla hafsvæði, Norðurhöfin, að „Mare Nostra"– þ.e. „Okkar hafi" eins og Rómverjar sögðu um Miðjarðarhafið. Færeyingar höfðu einkum náinn og mikinn samgang við Austfirðinga og Vestmanneyinga. Á fyrri hluta aldarinnar stunduðu þeir mikla útróðra frá Austurlandi, t.d. Fáskrúðsfirði, Norðfirði og Vattarnesi. Að sumrinu voru þá 700 færeyskir útróðrarmenn á Austfjörðum þegar flest var, en venjulega milli 300-400.

Fyrir 20-30 árum, þ.e. eftir stríðið og fram undir 1960, komu hingað hópar færeyskra sjómanna og kvenna á vetrarvertíð, stundum yfir 1000 manns. Margt af þessu fólki ílentist, tengdist með giftingum og settist hér að. Fjöldi Íslendinga á því ættir að rekja til Færeyja. „Undantekningalítið reyndust færeysku sjómennirnir einstaklega vandaðir, gæflyndir og hæglátir menn," segir Gils Guðmundsson í merkri og fróðlegri bók um Færeyjar, sem kom út á vegum Menningarsjóðs fyrir nokkrum árum. Í Vestmannaeyjum var alltaf mikið af færeyskum skútum á vetrarvertíðinni og stunduðu þær handfæraveiðar og síðar, nokkru fyrir seinna stríð, netaveiðar á Selvogsbanka og Kötlugrunni, sem þá lá langt fyrir utan litlu 3ja sjómílna landhelgina. Á stríðsárunum var Vestmannaeyjahöfn iðulega full af færeyskum skútum, sem biðu eftir fiski, sem þær sigldu með ísvarinn til Bretlands. Á þessum árum, frá 1940-1945, fóru færeysk skip 2.345 ferðir til Bretlands með ísvarinn fisk og fluttu nærri 152 þúsund tonn af fiski handa hálfsveltandi þjóð, sem var upptekin af styrjaldarrekstri um allan heim og umsetin af voldugum óvini."

Blóðtaka fyrir færeysku þjóðina

Síðan segir Guðjón Ármann í grein sinni:

„Mér og eflaust fleiri sjóhneigðum jafnöldrum verða stríðsárin einkar minnisstæð, m.a. vegna þess að þá vorum við smápjakkar, flestir innan við 10 ára aldur, alltaf niður í færeyskum skútum sem hér lágu. Færeyingarnir voru þá ósparir á beinakex, en það sem skipti þó mestu máli var að yfirleitt var alltaf hægt að fá lánaða hina léttu og lipru skipsbáta þeirra sem lágu við skipshlið og þeir höfðu til að róa í land upp í botninn utan af legunni á innri höfninni.

Gott er að koma til Færeyja og er víst óþarft að taka slíkt fram við Vestmanneyinga, sem hafa farið þangað rómaðar ferðir, bæði söngfólk og skólafólk. Í Færeyjum var talað kunnuglega um Vestmannaeyjar og tala Færeyingar um „oyggjarnar" þegar þeir eiga við Vestmannaeyjar. Rausn Færeyinga og drenglyndi í fjársöfnun eftir eldgosið í Heimaey er þeim óbrotgjarn minnisvarði og minnir Vestmanneyinga ætíð á þann hlýhug sem Færeyingar hafa borið til Íslendinga. Þessi fámenna frændþjóð gaf ótrúlega mikið til hjálparstarfs vegna eldgossins."

Íslandsmið voru vettvangur hrikalegra sjóslysa

Færeyingar voru umsvifamiklir á Íslandsmiðum, ekki síst út af Austfjörðum. Aflinn var bæði seldur í landi og fluttur heim. Þetta skapaði mikla atvinnu í austfirskum sjávarplássum og stuðlaði að eflingu þessara byggða.

Færeyingar komu einnig með verkþekkingu því að bátasmíði þeirra var rómuð, bátarnir léttir og rennilegir og bátalagið kallað Færeyingur. Þeir voru aufúsugestir á Íslandi, ef gesti skyldi kalla, því frekar var litið á þá sem heimamenn en útlendinga.

Færeyingar stunda enn veiðar á Íslandsmiðum en ekkert í líkingu við það sem tíðkaðist áður fyrr. Á árunum 1903-1978 drógu færeysk skip um 1,4 milljónir tonna úr sjó við Ísland og komu næst eftir Bretum og Vestur-Þjóðverjum í veiðum við landið. En Færeyingar eru bræðraþjóð og nágrannaland Íslendinga og margt fleira kemur til. Sjávarútvegur og landbúnaður voru öldum saman undirstaða byggðar í báðum löndunum og lífsbaráttan keimlík. Sögulega séð eiga þjóðirnar það sameiginlegt að hafa upphaflega byggst frá Noregi.

Eins og nærri má geta voru Íslandsmið vettvangur hrikalegra sjóslysa og skipstapa. Dæmin eru óteljandi en hér verður aðeins nefnt eitt. Haustið 1931 og vorið 1932 fórust 3 færeysk skip með alls 55 sjómönnum, flestum á aldrinum 15-25 ára. Sá elsti var 48 ára gamall. Í mörgum sjávarplássum í Færeyjum bjuggu aðeins 30-40 fjölskyldur. Algengt var að heimilisfaðir væri með tveimur eða þremur sonum sínum á sama skipinu. Dæmi eru um að flestir eða nær allir karlmenn í heilum þorpum og byggðarlögum hafi farist á Íslandsmiðum einn og sama daginn. Við þessar hörmungar bættust löng og ströng úthöld. Færeyskir heimilisfeður voru oft í burtu frá konum og börnum 9-10 mánuði ársins. Og þegar þeir komu frá Íslandi fóru þeir margir hverjir í 2-3 mánaða veiðitúra til Grænlands.

Vitað er með vissu um 159 Íslendinga sem létu lífið með einum eða öðrum hætti í stríðinu. Af þeim fórust 130 vegna árása kafbáta og flugvéla á skip og þrír af völdum tundurdufla. Þá létust 20 manns vegna ásiglinga sem rekja má til varúðarráðstafana sem voru gerðar vegna stríðshættunnar og sex manns fórust af ýmsum orsökum af völdum styrjaldarinnar. Auk þess er vitað um sautján Íslendinga sem fórust með þessum hætti um borð í erlendum skipum. Einn bátur með þremur innanborðs fórst þegar hann sigldi á tundurdufl og tuttugu dóu vegna ásiglinga við önnur skip sem stöfuðu aðallega af því að siglt var ljóslaust að næturlagi og bannað var að nota loftskeytabúnað skipanna. Auk þess má nefna að óvissa ríkir um hvort 70 manns sem fórust á skipsfjöl hafi dáið af völdum stríðsins og þess vegna er mögulegt að 229 Íslendingar hafi farist af styrjaldarorsökum. Þetta er þó ekki fullrannsakað og vera má að þessar tölur breytist eitthvað þegar fræðimenn fara betur yfir skráðar orsakir dauðsfalla á þessum viðsjárverðu tímum.



Stjórnarráð Íslands
Innviðaráðuneytið
Siglingaráð

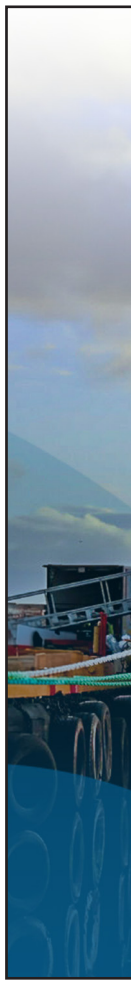
Samgöngustofa



Kr

Gunnar Tó
og Marta K
og sögufél

Í nóvember
"Kreppuna
nafnið "Kre
um 1950. F





Kreppan

Gunnar Tómasson fyrir hönd Þorbjarnar h.f. og Marta Karlsdóttir fyrir hönd Minja- og sögufélags Grindavíkur.

Í nóvember 2023 hélt Minja - og sögufélag Grindavíkur upp á 10 ára afmæli. Af því tilefni færði forstjóri Þorbjarnar HF félaginu húsið "Kreppuna" af gjöf. Kreppan er gamalt fiskverkunarhús sem var líklega byggt af Einari G. Einarssyni í Garðhúsum um 1930. Húsið fékk nafnið "Kreppa" því það var byggt í kreppunni og af litlum efnum. Einar í Krosshúsum endurnýjaði húsið og byggði við steypta hlutann um 1950. Þetta er merkilegt hús og mun Minja– og sögufélagið sjá um uppbyggingu á húsinu. Ljósmynd Hallur Gunnarsson



Eiríkur Páll Jörundsson:



Leiðarljós að lífhöfn minnisvarði merkrar sögu

Alla tíð hafa Íslendingar verið í nánu sambandi við hafið. Sjórinn veitti landsmönnum greiða för milli staða innanlands og annarra landa og í djúpin hafa landsmenn sótt verðmæti í gullkistu fiskislóða frá upphafi byggðar.

Hins vegar voru siglingar og veiðar hættuspil, ekki síst yfir skammdegið þegar allra veðra var von og oftar en ekki tók vetrarvertíðin ótal líf sjómanna. Sjóskaðar og manntjón voru um aldir nánast daglegt brauð og þá voru hoggin stór skörð í lítil samfélög þegar skip og bátar fórust. Þúsundir og aftur þúsundir Íslendinga hafa farist á sjó í gegnum aldirnar og sjómenn og fjölskyldur þeirra eiga skilið að þeirra fórna sé minnst. Þessi saga er hrikaleg og erfið að meðtaka. Um leið er þetta saga hugrekkis og krafta sem tekst að leysa úr læðingi þegar aðstæður krefjast og menn þurfa að snúa bökum saman. Saga björgunarsveita er að mörgu leyti hetjusaga og breytti miklu fyrir möguleika sjómanna á að komast lífs af þegar skip sukku eða strönduðu í briminu við grýttar og klettóttar strendur. Undanfarna áratugi hefur orðið gerbreyting til hins betra varðandi öryggi sjómanna með vitakerfi í kringum landið, öflugri samskipti, betri skipum og búnaði, öruggari veðurspám, að ógleymdum öflugri björgunarstörfum. Í nútíma siglingum hér við land eru því mannskæðir sjóskaðar orðnir afar fátíðir.

Hafið gaf og hafið tók

Íslendingar hófu veiðar á stærri skipum, þilskipum eða kútterum svokölluðum, á síðustu áratugum 19. aldar. Fram að þeim tíma höfðu fiskveiðar nánast eingöngu verið stundaðar á árabátum. Í dag er kannski erfitt að ímynda sér að heilu byggðarlögin hafi lifað nánast eingöngu af fiskveiðum árabáta en þannig lifðu forfeður okkar engu að síður og þá ekki síst á Reykjanesi. Enda ljóst að nánast ómögulegt var að lifa af landbúnaði einum á hraunbreiðunum sem þar hafa jafnan ráðið ríkjum. Það ætti því ekki að koma á óvart að samkvæmt Manntalinu 1801 eru 98% heimila í Gullbringusýslu sögð lifa eingöngu eða nánast eingöngu af fiskveiðum.

En það voru ekki eingöngu íbúar Reykjaness sem nutu fiskveiðanna því nesið umbreyttist jafnan í stærðarinnar verstöð á vetrarvertíð þegar bændur og vinnumenn sóttu í verið að norðan og austan. Fiskveiðar voru mikilvægar fyrir flesta íbúa landsins og í skráningu Manntalsins 1801 í Árnessýslu, stærsta landbúnaðarsvæði landsins, kemur fram að 74% heimila þar höfðu afkomu sína bæði af jarðrækt og fiskveiðum.

Á síðasta áratug 19. aldar má segja að árabátaútgerðin hafi að mestu lagst af og skammvinn skútuöld varð ráðandi. Í upphafi 20. aldar komu síðan vélar í skip og báta og útgerð togara hófst. Útgerð

árabátanna hafði ætíð kostað mikinn toll mannslífa og má sem dæmi nefna að á 19. öld drukknuðu frá þeim hluta Reykjaness sem kallast Rosmhvalanes, frá Höfnum að Vogum, samtals 297 í sjóslysum, eða nærri þrír á hverju ári alla öldina að meðaltali. Í þeim sóknum sem þessir bæir tilheyrðu bjuggu 927 íbúar árið 1801, árið 1860 voru þeir orðnir 1.562 og 2.643 árið 1890. Þegar Grindvíkingar neyddust til að flýja bæinn undan eldgosum voru íbúar þar um 3.500. Segja mætti að miðað við drukknir við Rosmhvalanes á 19. öld mætti líkja því við að Grindvíkingar þyrftu að horfa á eftir a.m.k. 6 sjómönnum í hafið á hverju ári að meðaltali. Myndi eflaust mörgum bregða við slíkar fórnir.

Með tilkomu vélskipa og togara breyttust útgerðarhættir verulega. Fólk flutti frá víkum og vogum sem hentuðu vel fyrir árabátaútgerð og inn stækkandi útgerðarbæi með betri hafnarskilyrðum fyrir stærri skip. Í fyrstu töldu menn jafnvel að stóru vélknúnu skipin yrðu nær ósökkvandi. Öryggismál sjómanna voru því ekki talin mikilvæg á fyrstu árum aldarinnar en reynslan sýndi heldur betur annað. Ekki síst þegar í ljós kom að hinir stóru togarar þurftu oftar en ekki að játa ósigur í baráttunni við þungan sjó og brimsker.

Skömmu fyrir og eftir aldamótin 1900 fjölgaði togurum frá Bretlandi og Þýskalandi við landið og í kjölfarið strandaði talsverður fjöldi þeirra eða fórst í hafi. Um svipað leyti höfðu Íslendingar



Brimmenn björgunarsveitarinnar Þorbjörns frá Grindavík taka á móti skipsbrotsmanni.

eignast yfir 100 fiskikúttera sem keyptir voru notaðir frá Englandi þegar menn færðu sig þaðan yfir á togara. Þetta voru gamlir bátar og þjónusta við þá lítil sem engin og það tók menn nokkurn tíma að ná tökum á þeim. Ekki er ólíklegt að reynsluleysi íslenskra skipstjórnenda af siglingum stærri þilskipa hafi reynst afdrifaríkt, enda er samanburður sláandi á drukknun sjómanna af þilskipum á Íslandi miðað við Noreg á þessum árum.

Í erindi sem Guðmundur Björnsson, þáverandi landlæknir, hélt 8. apríl 1912 og fjallaði um drukknanir á árunum 1881 til 1910 sýnir hann fram á að á 30 árum, 1881—1910, hefðu drukknað 1.991 karlmenn og 105 konur, sem væri að meðaltali rúmlega 66 karlmenn og rúmlega 3 konur á ári. Hann benti jafnframt á að drukknanir við Ísland væru um það bil fjórum sinnum algengari en í Noregi, sér í lagi drukknanir tengdar fiskveiðum á þilskipum.

„Því nær helmingur allra karlmanna, sem drukknuðu 1904—1910, hafa drukknað af þilskipum (fiskiskipum), og þó er hásetatalan á þessum skipum mun lægri en á öllum fiskibátum landsins. Þilskipaveiðarnar (á seglskipum) eru bersýnilega hættulegri en bátaveiðarnar. Manntjónið á þilskipum hefur því árin 1904—1910 verið 15 af 1000 á hverju ári að meðaltali. Þetta tjón er gegndarlaust, ef borið er saman við útgerð annarra þjóða. Í Noregi ferst ekki nema um það bil 1 maður á ári af hverjum 1000, er stunda fiskiveiðar. Hér hafa farizt árlega til uppjafnaðar 12 af hverjum 1000 fiskimönnum.

Manntjón á íslenzkum fiskiskipum er að minsta kosti tífalt meira en manntjónið á þilskipum Norðmanna. Ef manntjón á fiskiskipum hér á landi (þilskipum og bátum) væri ekki meira en í Noregi (af þilskipum og bátum þar), þá ættum við ekki að missa á vertíðum nema 5 fiskimenn á ári að meðaltali. Hér hlýtur að vera eitthvert stórkostlegt ólag á útgerðinni (skipakosti) eða sjómenskunni eða þessu hvorutveggja. Í franska stríðinu 1870—71 var manntjón Þjóðverja öllu minna að tiltölu við fólksfjölda en mannskaðar á sjó hér á landi árið 1906.



Tafla er sýnir nöfn drukknaðra í safni hollvinasamtaka Reykjanesvita í safnahúsi við Reykjanesvita.

Og enn meira var tjónið hér, miðað við fólksfjölda, árin 1897 (1 %) og 1887 (1,7 %). Skúturnar okkar (kútterarnir) hafa þótt góð skip, en sannleikurinn er sá, þegar að er gáð, að þær hafa verið verstu manndrápsbollarnir undanfarin ár, 1904—1910. Það er ægilegt, hversu marga menn hefur tekið út af þeim, og enn ægilegra, hversu margar þær hafa farizt í rúmsjó. Annaðhvort eru þessi skip óhentug, eða þau hafa oft verið í slæmu standi, eða þá ekki síður að sjómenn okkar sigla þeim ógætilega í vondum veðrum. Hvernig sem á þetta er á litið, þá er það eingum efa bundið, að stormarnir eiga ekki sök á öllu þessu gegndarlausa manntjóni á íslenzkum fiskiskipum. Það hlýtur að vera sjálfum okkur að kenna, að mjög miklu leyti. En þá ætti líka að mega sjá við því, ráða mikla bót á því. Við höfum lifað hugsunarlaust í þeirri blindu örlagatrú, að fiskiveiðar verði ekki stundaðar hér við land á bátum eða þilskipum (seglskipum) án þessa mikla manntjóns, það sé óviðráðanlegt. Við verðum að kasta þessari villitrú og leita skynsamlegra úrræða.“

Þrátt fyrir áhrínisorð landlæknis voru Íslendingar seinir til aðgerða til að freista þess að auka öryggi sjófarenda, þótt vissulega hafi uppbygging vitakerfis verið í gangi. Á tímabilinu 1900 til 1930 fórust samtals 1.753 íslenskir sjómenn í sjóslysum og þá eru ekki taldir með erlendir sjómenn. Árið 1912, þegar landlæknir hélt fyrrgreint erindi, var afar mannskætt en þá drukknuðu 103 á því ári einu. En svo virðist sem að menn hafi nánast talið þetta óhjákvæmilegar fórnir sem varð að færa til að stunda fiskveiðar. Í upphafi árins 1913 birtist í Ægi grein um sjóskaða ársins 1912, þar sem segja má að þetta viðhorf sé ríkjandi, að vissulega séu fórnir miklar en fiskveiðarnar mikilvægari:

„Slys og skipskaðar hafa og orðið með meira móti á árinu, og má sjerstaklega nefna þilskipið Geir frá Hafnarfirði, er fórst með öllu, 27 manns, og þilskipið Svanur, er varð fyrir ásiglingu og fórst með 14 mönnum, og síðast milliferðaskipið Hekla, er fórst með 5 mönnum; líka fórust og 2 vjelabátar frá Vestmannaeyjum, hvor með 6 mönnum, og þiljubátur frá ísafirði með 7 mönnum. Þegar á alt er litið, má þó liðna árið kallast fremur gott hvað alla bjargræðisvegi snertir, þó hörmulegt sje að vita, hve margir hafa látið lífið af völdum sjáfarins.“

Að meðaltali drukknuðu 57 sjómenn árlega á tímabilinu frá 1900 til 1930. Árið 1920 var mannfjöldinn á Íslandi 92.855 og ef miðað er við mannfjöldann árið 2024, 389.444, þá væri það sambærilegt og að meðaltali hefðu farist 239 manns á hverju ári hér við land frá 1994. Sum árin voru skelfileg, t.d. má nefna að árið 1903 höfðu 81 drukknað á vetrarvertíðinni á fyrstu fjórum mánuðum ársins. Það er sambærilegt við að 458 hefðu drukknað á fyrstu fjórum mánuðum þessa árs, 2025, miðað við hlutfall af mannfjölda á þessum tveimur árum.



Gamli Vitinn“ fyrsta vitahús landsins reist á Valahnúk á Reykjanesi 1878.

Stórtjón hvetja til aðgerða

Þegar á leið áttuðu menn sig á því að stórir vélknúnir togarar og mótorbátar voru langt frá því að vera ósökkvanlegir. Um miðjan þriðja áratuginn var ljóst að ekki var lengur hægt að horfa framhjá því að fórnir til sjávarins voru óásættanlegar og aðgerða væri þörf.

Halaveðrið mannskæða í febrúar 1925 opnaði m.a. augu manna fyrir hættunni, illviðrið sem brast á Halamiðum 7. – 8. febrúar 1925 út af Vestfjörðum. Um hádegið 7. febrúar umhverfðist sjórinn í einu vetfangi og varð ekki við neitt ráðið og tveir togarar fórust með manni og mús; Leifur heppni og Fieldmarshal Robertson. Skipin voru við veiðar skamt hvort frá öðru, ásamt öðrum togurum sem misstu fljótlega sjónar af þeim.

Óveðrið stóð yfir í hálfan annan sólarhring. Með Leifi heppna fórust 33 íslenskir menn. Á Fieldmarshal Robertson voru 29 Íslendingar auk 6 Breta.

Í desember 1927 var haldinn almennur fundur í Reykjavík til að ræða stofnun íslensks slysavarnarfélags. Jón Bergsveinsson flutti þar erindi og sýndi m.a. Íslandskort þar sem búið var að merkja inn strandstaði 377 skipa sem höfðu

strandað við Ísland á fyrsta aldarfjórðungi 20. aldar. Í erindinu, sem hafði mikil áhrif á viðstadda, kom fram að alls höfðu þá 1.754 íslenskir menn og 206 erlendir farist í þessum sjóslysum. Hinn 29. janúar 1928 var Slysavarnafélag Íslands svo endanlega stofnað.

Jón forseti ferst þegar klukkan vantaði 3 mínútur í eitt aðfaranótt 28. febrúar 1928 heyrði loftskeytamaðurinn Henry Hálfdansson á togaranum Hafsteini neyðarkall frá togaranum Jóni forseta: SOS SOS SOS de TFX TFX - ERUM STRANDAÐIR Á STAFNESRIFI.

Þegar Hafsteinn kom á vettvang við Stafnes, ásamt öðrum skipum og bátum, þar á meðal Tryggva gamla, urðu skipverjar þeirra aðeins vitni að baráttu upp á líf og dauða hjá áhöfn

Jóns forseta við miskunnarlaust öldurótið. Vegna aðstæðna gátu þeir enga aðstoð veitt.

Á þessum tíma voru engar björgunarsveitir og engin heppileg tæki til björgunar á staðnum. Auk þess var hvorki vegur né símasamband við Stafnes. Áhöfninni tókst þó að láta flot reka að landi sem varð til þess að hægt var að draga lítinn árabát að skipinu og bjarga þannig níu mönnum. Þegar þrír menn voru eftir á lífi um borð og ekki lengur hægt að notast við bátsskelina ákváðu tveir þeirra að fara úr sjóstökkum og stígvélum og freista þess að hitta á á öldu sem gæti borið þá að landi. Aðeins annar þeirra komst lifandi til lands, hinn 18 ára gamli Frímann Helgason. Með skipinu fórust 15 menn en 10 mönnum tókst að bjarga.

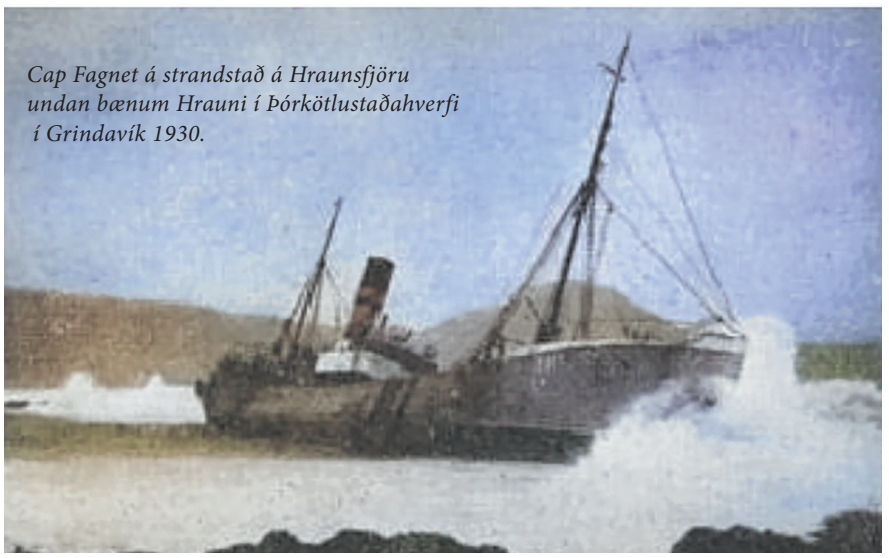
Strand Jóns forseta var mikið áfall fyrir íslensku þjóðina. Þessi skelfilegi atburður varð loka hvatinn að stofnun fyrstu björgunarsveita innan nýstofnaðs Slysavarnafélags Íslands. Sigurvon í Sandgerði var fyrsta björgunarsveit landsins og var stofnuð sama ár og Jón forseti fórst. Næst var Slysavarnadeildin Þorbjörn í Grindavík stofnuð.

Björgunarsveitin Þorbjörn vinnur afrek

Björgunarsveitin Þorbjörn frá Grindavík var stofnuð sem deild innan Slysavarnafélags Íslands þann 2. nóvember árið 1930. Fyrsti formaður var Einar Einarsson, Krosshúsum, ritari var

Ingimundur Guðmundsson, Eyði, gjaldkeri Eiríkur Tómasson, Járngerðarstöðum og meðstjórnendur þeir Jón Engilbertsson, Sunnuhvoli, og Jón Gíslason,

Baldurshaga. Þann 24. mars 1931, aðeins rúmum fjórum mánuðum eftir að deildin tók til starfa, björguðu liðsmenn Þorbjarnar 38 skipbrotsmönnum af togaranum Cap Fagnet frá Fécamp í



Cap Fagnet á strandstað á Hraunsfjöru undan bænum Hrauni í Þórkötlustaðahverfi í Grindavík 1930.

Frakklandi, sem var strandaður í briminu á stórgrýttri strönd undan bænum Hrauni austan við Grindavík.

Björgunarmenn höfðu lært meðferð tækjanna aðeins viku áður en strandið varð. Þessi atburður átti drjúgan þátt í því að opna augu almennings fyrir mikilvægi Slysavarnafélagsins og næstu árin voru keypt ár hvert nauðsynleg björgunartæki og send til verstöðva og sjávarþorpa þar sem félagar í slysvarnasveitum lærðu allt um meðferð þeirra. Sveitin varð þannig hin fyrsta til að nota fluglínutæki við björgun sjómanna úr sjávarháska.

Eftirfarandi er úr skýrslu Einars Einarssonar, formanns Þorbjarnar, um björgun áhafnar Cap Fagnet til Slysavarnarfélags Íslands:

„Aðfaranótt þriðjudagsins 24. marz kl. 4, kom til mín hraðboði með þær fregnir, að skip væri strandað á Hraunsfjörum hér i hreppi, og myndi vafasamt um björgun skipverja. Ég brá við þegar og kvaddi mér til fylgdar þá Eiríks Tómasson, Járngerðarstöðum og Guðmund Erlendsson, Grund. Fórum við þegar með hraðboðanum, sem kom á flutningabifreið og tókum með okkur fluglínubjörgunartæki slysavarnafélagsins hér ásamt ljósum, því dimmt var af nóttu. Lögðum við af stað héðan kl. 4.30, og vorum komnir á strandstaðinn kl. 5. Vindur SSA, vindhraði ca 8, og nokkurt brim. Byrjuðum við þegar á að taka upp björgunartækin og festa byssuna.

Hlóð ég hana nú og miðaði, ásamt Guðmundi Erlendssyni. Kom okkur saman um miðunina og skaut hann úr byssunni. Þá var kl. 5.10. Skotið tókst prýðilega og kom línan yfir skipið framan við stjórnpall, en neðan undir loftskeytaneti. Drógu skipsmenn þegar að björgunarlínurnar og festu við afturmastur, nokkuð ofan við bátadekkið. Að því búnu var byrjað á björgun. Þetta var kl. 5.20, en lokið kl. 7. og höfðum við þá náð allri skipshöfninni 38 mönnum á land, öllum ómeiddum en gegnblautum. Því vegna þess hvað skipið ruggaði mikið í briminu, var ekki hægt að strengja björgunarlínuna eins og þurfti, af ótta við að hún kynni að slitna, drógust því skipsmenn annað kastið niður í sjóinn, þegar skipið veltist að landi, en við það aðeins blotnuðu þeir, en sökuðu að öðru leyti ekki neitt. Vegna brimsins og aðfallsins svo og vegna þess að skipið færðist nokkuð úr stað, urðum við að færa björgunartaugina meðan á björgun stóð, og tafði það nokkuð.

Þeir bræður, Guðmundur og Benedikt á Þórkötlustöðum, Þórarinn Stefánsson, Helgi Jónsson og fleiri tóku aðallega við mönnunum, er þeir komu að landi og voru þeir síst minna hraktir en sjálfir strandmennirnir. Hraunsbræður, Gísli og Magnús, voru einnig við björgunina, og fluttu alla skipshöfnina heim til sín, og tóku henni með sinni alkunnu gestrisni og umhyggju. Má hinar góðu viðtökur er skipshöfnin fékk þar, ekki síður þakka konum þeirra bræðra er fóru á fætur kl. 4 um nóttina og hituðu upp húsið svo þar var funheitt, er skipshöfnin kom þangað. Læknirinn mætti á staðnum, athugaði ástand skipverja og gaf þeim hressingu. Hér um bil 10 mínútum eftir að björgun var lokið, lagðist skipið á sjó og gekk þá sjórinn yfir það, og úr því mun vafasamt hvernig björgun hefði tekizt.

Ég álít björgunartæki slysavarnafélagsins hafa hér komið að mjög miklu gagni, og vafasamt hvernig farið hefði án þeirra.“

Næstu árin sönnuðu fluglínutækin og björgunarsveitarmenn hversu mikilvægt



Björgunarsveitin Þorbjörn á strandstað Trocadero á Hestaklöppum vestan við Bótina í Járngerðastaðahverfi í Grindavík.

var að hafa slík úrræði. Aðeins tveimur árum síðar björguðu Þorbjarnarmenn 24 mönnum úr strandi togarans Skúla fógeta þann 9. apríl 1933 og árið 1936 björguðu þeir 14 mönnum úr sjávarháska af enska línuveiðaranum Trocadero. Þá leið áratugur að næstu törn, ef svo má að orði komast. Árið 1947 björguðu liðsmenn Þorbjarnar 15 mönnum af enska togaranum Louis. Þann 27. febrúar árið 1950 var 23 mönnum bjargað af enska olíuskipinu Clam og aðeins einum og hálfum mánuði síðar 6 mönnum af enska togaranum Preston North End, sem reyndar var frækilegt afrek að mörgu leyti við erfiðar aðstæður. Þann 31. mars 1955 var 42 mönnum bjargað úr strandi Jóns Baldvinssonar

RE og mun það vera fjölmennasta björgun með þessari tækni á Íslandi. Þann 7. febrúar 1962 var 6 bjargað þegar Auðbjörg strandaði, þann 20. desember 1971 var 11 bjargað af Arnfirðingi II, þann 22. febrúar 1973 var 12 bjargað af Gjafari, þann 4. ágúst 1974 björguðust 2 af Hópsnesi, þann 15. september 1977 var einum bjargað af Pétursey og 20. janúar 1989 var 4 bjargað af Marianne Danielsen. Samtals eru þetta 198 íslenskir og erlendir sjómenn sem björgunarsveitarmönnum í Þorbirni tókst að bjarga úr skipssköðum frá stofnun sveitarinnar 1930 til ársins 1990.

Þá má ekki gleyma þætti kvenna í Grindavík sem í gegnum tíðina hafa unnið mikið líknarstarf á heimilum sínum til þess að hlynna að hinum sjóhröktu mönnum svo þeim gæti liðið sem best, oft við þröng húsakynni og takmörkuðu efni.

Það var þó ekki fyrr en eftir seinni heimsstyrjöld að öryggismálin voru tekin fastari tökum. Skipaflotinn var endurnýjaður með ratsjám, gúmmíbjörgunarbátum og betri talstöðvum. Þá hafa björgunarsveitir orðið öflugri og björgunarþyrlur eða önnur skip oft skammt undan. Þá geta sjófarendur fylgst betur með áreiðanlegri veðurspám og skipstjórar tæknivæddra nútímaskipa að halda því síður af stað í óvissu á miðin.

Fyrsti viti landsins reistur

Eitt fyrsta framtakið sem ráðist var í hér á landi til að bæta öryggi í siglingum var bygging fyrsta vita landsins árið 1878, Reykjanesvita, sem markaði tímamót í siglingsögu landsins. Þá var þörfin orðin afar brýn fyrir leiðarljós til að auka öryggi í siglingum til Íslands og við strendur landsins. Fram á seinni hluta 19. aldar sigldu kaupskip nánast eingöngu til Íslands á vorin og aftur til Evrópu á haustin. Þá var dagsbirtan þannig að lítil þörf var á vitum. Þetta breyttist á seinni hluta aldarinnar. Í kjölfar þess að siglingar kaupskipa höfðu aukist verulega til og frá Evrópu vegna aukinna fiskveiða og viðskipta og stétt kaupmanna hafði komið sér fyrir á Íslandi, m.a. í Keflavík og í Reykjavík og Hafnarfirði, sem þá voru stærstu kaupstaðirnir, var ljóst að Íslendingar þurftu á auknum millianda siglingum að halda allt árið um kring. Þá kom upp krafa um byggingu og starfsemi vita, ekki síst vegna þess að tryggingafélög neituðu að tryggja kaupskip sem ætluðu að sigla til Íslands á veturna í myrkrinu.

Um 1870 var því komin talsverð pressa á að reistur yrði viti hér á landi til að greiða fyrir siglingum að vetrarlagi. Þegar Íslendingar fengu aukið sjálfstæði

í fjármálum me
1874 og þing t
hugað að byggi
tekið fyrir á fy
reistur árið 187
aður aftur á Ba
eins og sagan í
vitarnir einir o





ið 1878,
mamót í
örfin orðin
auka ör-
við strend-
ta 19.
ingöngu
Evrópu á
nig að
yttist á
ar þess að
ist verulega
a fiskveiða
na hafði
í Keflavík
sem þá
r ljóst að
millianda
n kring. Þá
g starfsemi
ygginga-
kip sem
turna í

verð pressa
i til að
rlagi.
sjálfstæði

í fjármálum með nýrri stjórnarskrá árið 1874 og þing tók til starfa á Íslandi var þegar hugað að byggingu vita og var málið strax tekið fyrir á fyrsta þinginu. Vitinn var síðan reistur árið 1878 á Valahnúk og endurnýjaður aftur á Bæjarfelli 1907. Engu að síður, eins og sagan í framhaldinu sýnir, dugðu vitarnir einir og sér ekki til að forða sjóslysum þótt mikilvægi þeirra sé óumdeilt. Og ennþá loga flestir vitar landsins til að auka öryggi sjófarenda þegar myrkrið sest yfir sæ og firði.



Sýning sem minnisvarði um fórnir sjómanna

Eins og ætti að vera ljóst af framansögðu er ærið tilefni til að veita þessari mikilvægu þjóðarsögu athygli og virðingu, þótt sem betur fer séu aðstæður allar aðrar í dag. Í Ægi í apríl 1925 birtist grein eftir Sveinbjörn Egilsson þar sem hann ræðir m.a. um nauðsyn þessa að reisa sjómönnum minnisvarða, í ljósi mikilla fórna sjómanna og þeirra nánustu.

„Ísland missir nú syni sína i sjóinn svo ört, að aðrar þjóðir missa ekki tiltölulega meira í hernaði. Gröfin er mararbotn og enginn gat fylgt til grafar, enginn gat lagt blóm leiði fjölda drukknaðra manna, en gæti það ekki hugsast, að koma upp minnisvörðum í byggðarlögum þeim, sem flesta missa."

Nú, 100 árum síðar, er rétt að rifja þessi orð Sveinbjarnar upp. Vissulega hafa minnisvarðar verið reistir og í því sambandi rétt að minnast þess að 45 ár eru liðin frá því að afhjúpaður var minnisvarði um drukknaða sjómenn í Grindavík. Hann sýnir fjölskyldu

sem horfir til hafs með von í brjósti um að fjölskyldufaðirinn snúi heill heim úr róðri og er það vel til fundið því oft gleymist þegar talað er um drukknaða sjómenn að harmleikurinn hélt áfram í landi og margir áttu um sárt að binda árum saman.

Sýningu Hollvinasamtaka Reykjanesvita, sem nefnd er Leiðarljós að lífhöfn, er ætlað að veita innsýn í þessa stóru og mikilvægu sögu sjóslysa og mannslífa sem sjómenn færðu í raun þjóðinni vegna mikilvægis fiskveiða og um leið að verða veglegur og varanlegur minnisvarði um þessa fórnir. Bæði er sýningunni ætlað að vera stækkandi fastasýning en um leið væri vel til fundið að reisa veglegan minnisvarða í grennd við vitann sem væri táknmynd fyrir fórnir sjómanna og þeirra mikilvæga starf í gegnum aldirnar.

En jafnframt fjallar sýningin um uppbyggingu á vitum til að auka öryggi sjófarenda og hið mikilvæga og afar merka starf björgunarsveita við að bjarga sjómönnum úr sjávarháska. Sýningin er staðsett í því húsi Reykjanesvita sem upphaflega var byggt sem radíóviti árið 1938, en var síðar kallað Vélarhúsið, enda hýsti húsið bæði vélar og talsverðan fjölda rafgeyma til að tryggja vitanum öruggt rafmagn. Sýningin í Vélarhúsinu fjallar bæði um sjóslys og uppbyggingu vitakerfis um landið með áherslu á Reykjanes.

Í nýrri upplýsingamiðstöð og kaffihúsi í íbúðarhúsinu er hluti sýningarinnar sem fjallar um líf og störf vitavarða, sem var í mörgu óvenjulegt enda stóðu vitarnir oftar en ekki á afskekktum stöðum.

Á síðustu öld létust 3.435 Íslendingar í sjósköðum hér við land frá 1900 til 1999. Óhætt að segja að slík tala vekji athygli en á bak við þessar tölur eru einstaklingar sem áttu sér nöfn, fjölskyldur og vini. Á sýningunni geta gestir virt fyrir sér nöfn allra þessara einstaklinga á einum vegg og þá er hægt að skynja betur hversu gríðarlegar fórnir sjórinn krafðist hér á árum áður.

Ekki eru talin upp nöfn ótal erlendra sjómanna sem drukknuðu í hafinu umhverfis Ísland á síðustu öld.

Aðstandendur sýningar hafa unnið að því að útvega nöfn þeirra erlendu sjómanna sem drukknað hafa við Íslandsstrendur, þ. á m. frá Bretlandi, Þýskalandi, Frakklandi, Færeyjum og Danmörku. Öll þessi fjölmörgu nöfn Íslendinga og erlendra sjómanna geta orðið áhrifaríkur minnisvarði til framtíðar, bæði fyrir okkur sem hér búum og erlendra gesti.

Á 21. öld eru það fáheyrð tíðindi ef mannskaði verður í hafi en á síðustu öld bárust stöðugar fréttir af hörmulegum sjóslysum og þá ekki síst á fyrri hluta aldarinnar. Þá fórust að meðaltali 54 á hverju ári. Það var stór tollur sem hafið tók af sjómönnum Íslands ekki síst þegar litið er til þess að árið 1949 voru Íslendingar aðeins 138.502. Það er líkast því að horfa upp á 22 sjómenn drukkna á hverju ári nútímans.

ICETUGS
EXPLORER

SKIPAÞJÓNUSTA
ÍSLANDS ehf.

Vörusala | Skipavöktun | Málningarvinna | Háþrýstiþvottur | Tankahreinsun | Dælubílar | Kranabílar

S. 561-7580 - www.skipa.is - skipa@skipa.is - Grandagarði 18 - 101 - Reykjavík



NÁM Í VEIÐARFÆRATÆKNI

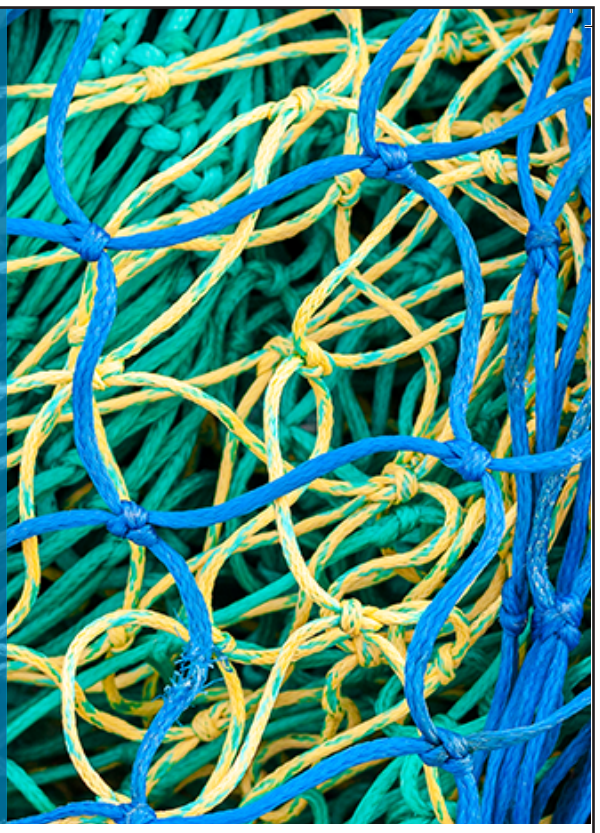
Fisktækniskóli Íslands býður upp á nám í veiðarfæratækni.

Fisktækniskóli Íslands hefur umsjón með kennslu faggreina í veiðarfæratækni.

Námið hentar fólki sem er starfandi við veiðarfæragerð eða á fiskiskipum þar sem færni í veiðafæratækni er krafist. (netagerð)

Auðvelt er að taka námið með vinnu þar sem námið fer fram í fjarnámi. Faggreinum er skipt niður á tvær annir þannig að nemandinn hefur val um námshraða.

Frekari upplýsingar um námið má sjá á heimasíðu skólans: **www.fiskt.is**



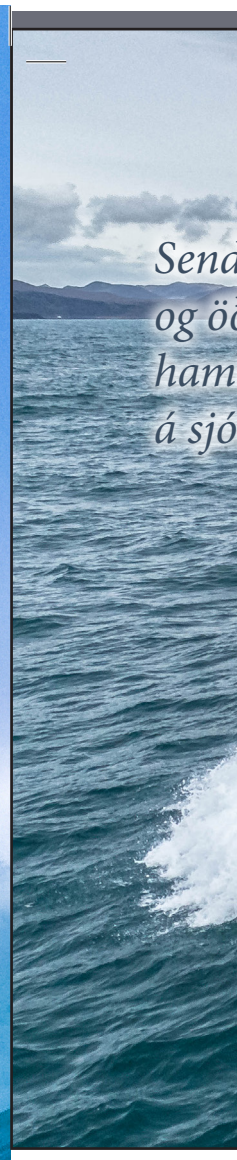
FISKTÆKNISKÓLINN
ICELANDIC COLLEGE OF FISHERIES

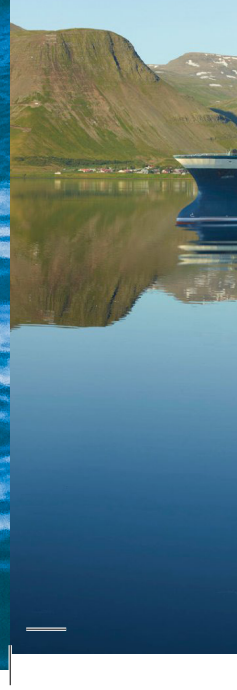
info@fiskt.is • www.fiskt.is • s:412-5966



Til hamingju með sjómannadaginn

Við tökum landstímið með ykkur





Tækniskólinn
skóli atvinnulífsins




Sendum sjómönnum, fiskvinnslufólki
og öðrum Grindvíkingum
hamingju- og heillaóskir
á sjómannadaginn
2999
DÚDDI GÍSLA GK-48
CLEOPATRA FISHERMAN 40BB
TREFJAR
FPT
DOOSAN
BESA ehf
Bakkalág 17, 240 Grindavík
Sími 893 9713 / 898 8813
besaehf@gmail.com


Gleðilega
hátíð
sjómenn
Við erum betri saman



Hugleiðing á sjómannadag

Því að þótt fjöllin bifist og hæðirnar haggist mun kærleikur minn til þín ekki bifast og friðarsáttmáli minn ekki haggast, segir Drottinn sem miskunnar þér. „Jes. 54:10“

Sjómannadagurinn var fyrst haldinn árið 1938. Það er því verið að halda upp á daginn í 87. skiptið þetta árið. Þar 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 fórnir. Mikið hefur breyst hvað varðar sjómannslífið og er það vel. Vinnutíminn og frítíminn afmarkaður og tryggir að sjómenn og fjölskyldur þeirra eiga sinn tíma saman.

Vinnuöryggi sjómanna hefur breyst mikið í áranna rás. Reglur um búnað til að tryggja öryggi þeirra er vel fylgt eftir og er alltaf í endurskoðun og þróun. Þrátt fyrir það þá vitum við að slysin gerast og menn farast.

Sorgin sækir okkur heim eins og alltaf þegar dauðinn kveður dyra. Stundum tekur hafið til sín menn og skilar þeim ekki til baka og það er sérstaklega sár reynsla.

Sjóarinn síkáti var síðast haldinn í Grindavík árið 2023 en eins og kunnugt er þurftu íbúar að yfirgefa heimili sín vegna eldsumbrota þá um veturinn. Í fyrra héldum við sjómannamessuna í Vídalínskirkju í Garðabæ því ekki var leyfilegt að vera með mannfagnað af nokkru tagi á þeim tíma í Grindavík.

Það var samt sem áður lagður blómsveigur við ”Vonina” eins og ávallt. Það er gott til þess að vita að ekki hafi komið rof í þá hefð. Vonin er minnisvarði um drukknaða menn í Grindavík. Árið 1952 stofnaði Kvenfélag Grindavíkur ”minningarsjóð drukknaðra manna frá Grindavík” Tekjur sjóðsins voru ágóði af sölu minningakorta.

Árið 1977 óskaði Kvenfélagið eftir samstarfi við bæjarfélagið og sjómannafélagið til að hrinda í framkvæmd þeirri hugmynd að búa til minnisvarða. Það gekk eftir og var Ragnar Kjartansson myndhöggvari fenginn til verksins.

Minnisvarðin var afhjúpaður á sjómannadegi árið 1980. Á skildinum stendur; Í þolinmæði og trausti skal styrkur yðar vera; ”Jes.30:15.”

Nálægðin við sjóinn og lífið í sjávarplássi hefur gert það að verkum að fólk hefur þurft að tileinka sér í gegnum aldirnar, þolinmæði, styrk og traust. Það hefur sannarlega sýnt sig í náttúruhamförunum að Grindvíkingar hafa leitað fanga í þeirri reynslu og sögu sem sjómannslífið hefur fært þeim. Styrkur, seigla og þolinmæði er í raun okkar aðalsmerki um þessar mundir. Ég held líka að við treystum því og trúum að við munum snúa aftur til Grindavíkur þau sem það kjósa og bærinn haldi áfram að vera það sjávarpláss eins og hann hefur verið frá öndverðu.

Nú í ár verður sjómannamessan í Grindavíkurkirkju og sjómenn heiðraðir. Vonandi fylkjumst við liði og sameinumst í göngu niður að ”Von” til að leggja blómsveig við minnisvarðann.

Eins og áður segir var ekki leyfilegt að safnast saman í Grindavík á sjómannadegi síðasta árs. Blómsveigurinn var samt sem áður lagður við minnsivarðann en ekki var margt um manninn, en hittum fyrir sjómannshjónin Hinrik og Guðnýju og var það vel við hæfi að Hinrik Bergsson legði blómsveiginn við ”Vonina”.

Ég óska sjómönnum, fjölskyldum þeirra og öllum Grindvíkingum til hamingju með daginn og bið ykkur Guðsblessunar í leik og starfi.

Megi sporin til framtíðar vera vörðuð von, ljósi og styrk.

Færðu mér ljósið langt og mjótt,
logann granna sem teygir sig
:,: út í alheimsdjúpa nótt.:,:

Veittu mér blessun, bænheyr skjótt,
birtan þín skæra fylgi mér
:,: út í alheimsdjúpa nótt.:,:

Auktu mér dirfsku, afl og þrótt,
ávallt mér sendu kraftinn þinn
:,: út í alheimsdjúpa nótt.:,:

Vertu mín stoð svo verði rótt,
veginn lýstu á minni leið
:,: út í alheimsdjúpa nótt.:,:

Aðalsteinn Ásberg Sigurðsson







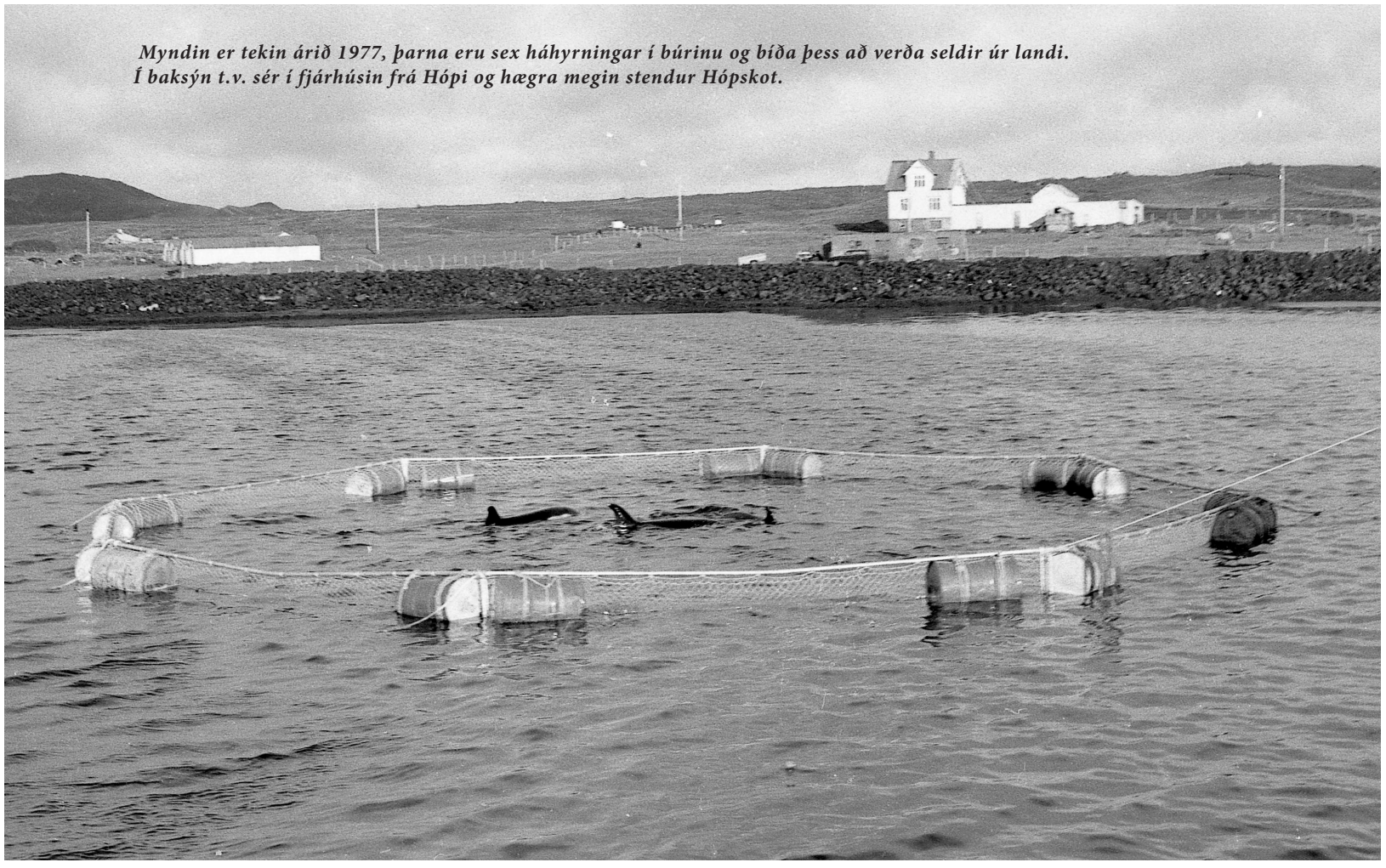


á í þeirri
yrkur, seigla
undir. Ég
núa aftur til
að vera það

og
numst í
svarðann.
í Grindavík
m áður
inn, en
r það vel við
a".
indvíking-
ar í leik og

yrk.

Ljósmyndir: Ólafur Rúnar Þorvarðarson



Myndin er tekin árið 1977, þarna eru sex háhyrningar í búrinu og bíða þess að verða seldir úr landi. Í baksýn t.v. sér í fjárhúsin frá Hópi og hægra megin stendur Hópskot.

Háhyrningar seldir úr landi frá Grindavík:

„Þeir voru eins og kornabörn í vöggu“

Háhyrningar og höfrungar eru með vinsælustu tegundum hvala og notaðir til þess að skemmta mönnum í vatnagörðum og sædýrasöfnum víða um heim. Á áttunda áratugnum og fram á þann níunda voru 52 háhyrningar veiddir við Ísland á vegum Sædýrasafnsins á Hvaleyrarholti við Hafnarfjörð. Fjórum þeirra var sleppt en 48 voru seldir til sædýrasafna erlendis, aðallega til Bandaríkjanna, Japans og Frakklands. Meðan beðið var eftir að þeir seldust voru þeir geymdir í rammlega gerðum búrum í Grindavíkurhöfn. Sædýrasafnið á Hvaleyrarholti í Hafnarfirði stóð fyrir veiðum og sölu. Hrafnkell Ásgeirsson, lögfræðingur safnsins, sagði að gott verð fengist fyrir háhyrningana, allt að 80.000 Bandaríkjadölum fyrir hvert dýr. Erlendu kaupendurnir neituðu að staðfesta þessar tölur.

Þrælar sýningarþjóðfélagsins

Mikil leynd hvíldi alltaf yfir bæði veiðum og sölu háhyrninganna og skoðanir um meðferð þeirra voru mjög skiptar. Talsmaður Hvalavinafélagsins lýsti háhyrningum sem þrælum sýningarþjóðfélagsins og benti á að meðalaldur þeirra í sædýrasöfnum væri 6 ár en í náttúrulegu umhverfi þeirra, hafinu, geta dýrin náð 70-90 ára aldri. Hvalavinir sögðu þetta sanna vanlíðan þeirra og þjáningar í „fangelsum dýragarðanna.“ Þeir bentu á að kálfar sem fæðast í dýragörðum deyi fljótt og dæmi væru um að háhyrningar í vatnagörðum fremji sjálfsmorð. Forráðamenn Sædýrasafnsins sögðust aftur á móti aldrei hafa orðið vitni að betri og mannúðlegri meðferð á dýrum.

Sjálfseignarstofnun stóð síðar á bak við söluna á háhyrningunum. Ætlunin var að endurreisa þannig gamla Sæ-

dýrasafnið
aldrei sem

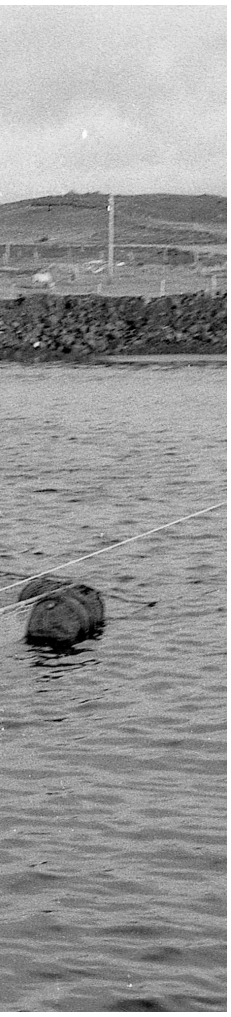
Háhyrni

Mikil leyn
háhyrning
land“ á Va
maí árið 1
keyptir af
og fluttir ú
Dagblaðið
greinir frá
ana, tvö kv
verið heilb
ullarfeiti t
á löngu fe
sérstökum
reglulega
verða tam
listir sínar
djúp og 42
að kvendý
í hafinu en
þau deyi y
Greint er f
peace sé a
og beiti sé
Meðferð Ís
góð og haf
peace að a
veiddir vo
tveir dáið
verið slepp
einn hafi d
á hann.

Flogið y

Í desembe
háhyrning
Íslandi til
komu til la
ins til að u
Grindavík.
klukkutím
Osaka í Ja
bæði við v
leigja þurf
gæslu dýra
úr landi. U
ingur flutt
Nice á Frö
Hornafirði
sem lenti á
síðan með
Keflavík b

Nokkru
frá Reykja
háhyrninga
inn Guðrú
náð í hring
höfða. Háh
Aquarium
í Hollandi.



ur þeirra í
áttúrulegu
lýrin náð
gðu þetta
ngar í
ir bentu á
ðum deyi
hyrningar í
ð. Forráða-
aftur á
betri og
n.
ar á bak
Ætlunin
a Sæ-

dýrasafnið í Hafnarfirði, en úr því varð aldrei sem kunnugt er.

Háhyrningar í leyniflugi

Mikil leynd hvíldi yfir komu þriggja háhyrninga til sædýrasafnsins „Sea-land“ á Vancouver-eyju í Kanada í maí árið 1983. Háhyrningarnir voru keyptir af Sædýrasafninu í Hafnarfirði og fluttir út með miklum viðbúnaði. Dagblaðið Times-Colonist í Victoriu greinir frá þessu og segir háhyrning-ana, tvö kvendýr og eitt karldýr, hafa verið heilbrigða, enda vel smurðir ullarfeiti til að vernda viðkvæma húð á löngu ferðalagi. Þeir voru fluttir í sérstökum ískældum kerjum og úðaðir reglulega með vatni. Háhyrningarnir verða tamdir og þeim ætlað að leika listir sínar í laug sem er 28 metra djúp og 42 metra löng. Blaðið segir að kvendýrin geti orðið 90 ára gömul í hafinu en karldýrin 70 ára gömul en þau deyi yfirleitt ung í sædýrasöfnum. Greint er frá því í blaðinu að Green-peace sé andvígt veiði háhyrninga og beiti sér gegn „fangelsun“ þeirra. Meðferð Íslendinga á dýrunum sé ekki góð og haft er eftir talsmanni Green-peace að af 16 háhyrningum sem veiddir voru við Ísland eftir 1978 hafi tveir dáið vegna kalsára, þremur hafi verið sleppt vegna alvarlegs kals og einn hafi drepist eftir að bátur sigldi á hann.

Flogið yfir Norðurpólinn

Í desember árið 1976 voru fimm háhyrningar fluttir flugleiðis frá Íslandi til Japan. Fulltrúar kaupenda komu til landsins í byrjun mánaðar-ins til að undirbúa flutninginn frá Grindavík. Háhyrninganna beið 13 klukkutíma flug yfir Norðurpólinn til Osaka í Japan. Mikill tilkostnaður var bæði við veiðarnar og flutningana, leigja þurfti báta og áhöfn og kosta gæslu dýranna þangað til þau færu úr landi. Um svipað leyti var háhyrn-ingur fluttur flugleiðis frá Keflavík til Nice á Frönsku rívíerunni, fyrst frá Hornafirði með Fokker-vél Flugleiða sem lenti á Keflavíkurflugvelli og síðan með Boeing-þotu Flugleiða frá Keflavík beint til Nice.

Nokkru seinna hélt flugvél Iscargo frá Reykjavík til Hollands með tvo háhyrninga innanborðs, sem vélbátur-inn Guðrún GK frá Hafnarfirði hafði náð í hringnót austan við Ingólfs-höfða. Háhyrningarnir fóru á Dolphin Aquarium sædýrasafnið í Harderwijk í Hollandi.



Ólafur Rúnar Þorvarðarson ljósmyndari sést hér um borð í Guðrúnu GK, Magnús skipstjóri (Mangi Snjáku) og háhyrningur.

Tólf manna áhöfn

Guðrún GK var stálbátur frá Brattvogi frá Noregi. Skipstjóri á háhyrninga-veiðunum var Jón Kr. Gíslason með 12 manna áhöfn, allt menn sem kunnu vel til verka. Auk þess voru alltaf einn eða fleiri fulltrúar frá Sædýrasafninu um borð. Þetta var á árunum 1976 til 1984. En háhyrningaveiðar héldu áfram, í mun minni mæli að vísu. Jón Kr. Gíslason veiddi síðasta háhyrn-inginn 1991. Hann var þá skipstjóri á Halldóru GK, en Guðrún hafði verið seld til Vestmannaeyja 1988.

Jón Kr. Gíslason segir að þeir á Guðrúnu hafi fljótt komist upp á lagið með veiðarnar, náð dýrunum í nót og síðan í vatnsbúr. Fljótlega voru splæstar saman tvær þorskanætur og

með því veiðarfæri gekk mjög vel. Báturinn var á háhyrningsveiðum eingöngu, einn til tvo mánuði í hvert sinn.

Skírðu háhyrningana íslenskum mannanöfnum

Háhyrningarnir voru skírðir íslenskum nöfnum þegar þeir veiddust og númeraðir áður en þeir fóru úr landi. Keikó var aðeins tveggja ára gamall þegar hann veiddist og áhöfnin á Guðrúnu kallaði hann Sigga en þetta nafn loddi ekki við hann. Brian nokkur Hunt, eigandi sædýrasafns í Kanada, keypti Keikó úr laug Sædýrasafnsins. Annars voru allir háhyrningar, sem ætlaðir voru til sölu, geymdir í búri í Grindavíkurhöfn.

Keikó er auðvitað frægasti háhyrningur allra tíma. Hann fæddist við Íslandsstrendur árið 1976 og um hann voru gerðar þrjár kvikmyndir. Hann var fluttur til Íslands í september 1998 og þar átti að sleppa honum lausum eftir þjálfun sem gerði honum kleift að lifa í hafinu með öðrum háhyrningum. Honum var sleppt í júlí 2002 en tveimur mánuðum seinna varð hans vart við Helsa í Noregi þar sem íbúar sáu til hans og léku jafnvel við hann. Dýraverndarsamtök bönnuðu almenningi samskipti við Keikó því hann átti að aðlagast lífi háhyrninga en ekki



Áhafnarmeðlimir á Guðrúnu GK sinna dýrunum, sprautað var yfir þá sjó og einnig voru þeir smurðir með feiti.

landkrabba. Ári seinna greindist hann með lungnasjúkdóm sem dró hann til dauða í desember 2003.

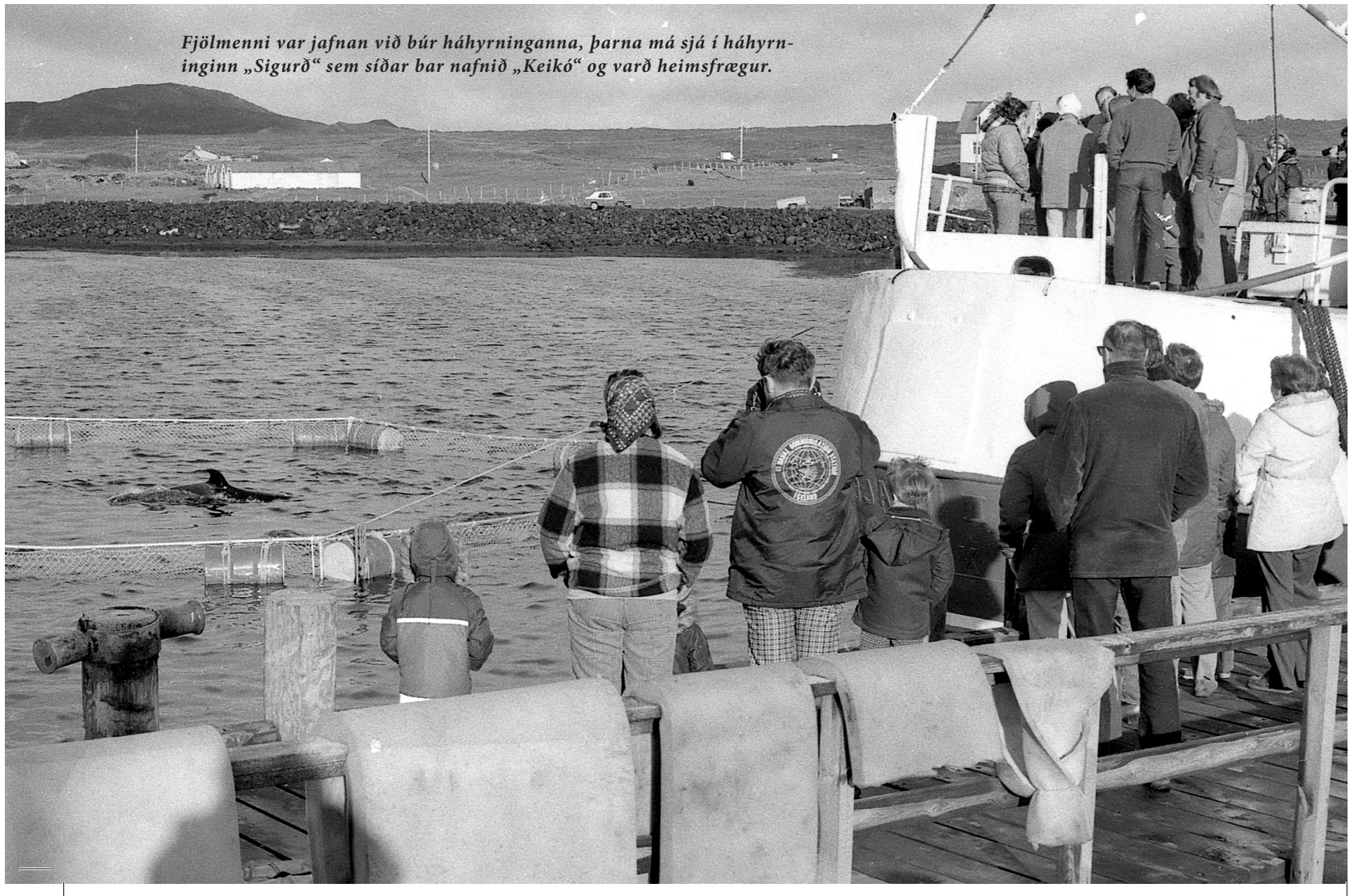
Heimtuðu mat sinn og engar refjar

Áhöfnin á Guðrúnu varð eitt sinn að sleppa þremur háhyrningum út af Garðskaga vegna vanefnda kaupandans, Brian Hunts. Farið var með dýrin 10 sjómílur út af skaga. Þar var lóðað á eitthvert æti handa þeim og þeim síðan sleppt. Daginn eftir voru háhyrningarnir komnir inn í Hafnarfjarðarhöfn. Það hittist svo á að verið var að dýpka höfnina og drullupramminn dreginn fram og til baka. Í hvert skipti sem dráttarbáturinn hægði á sér komu þeir með gapandi

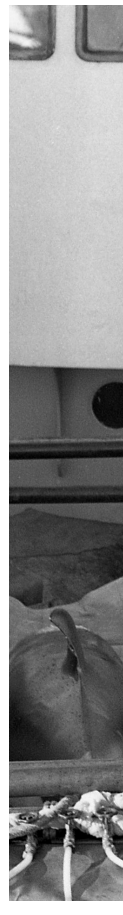
ginin og he
trillu á firði
að forða sér
með gapand

Franski h
við háhyr

Altalað var
sem voru h
sumarið 19
hersins. Þei
sædýrasafn
þeir sóttu u
Sjávarútveg
franska bla
síðar að fra
á bak við v
deildarstjór
var spurðu
hefðu gert
þeir veittu
sannfærðu
verið gefið,
aðild fransk
Mjög strön
un á leyfun
ferð dýrann
hefðum ekk
dýr í herna
og bætti þv
sækja aftur



Fjölmenni var jafnan við búr háhyrninganna, þarna má sjá í háhyrninginn „Sigurð“ sem síðar bar nafnið „Keikó“ og varð heimsfrægur.





á sjó og

sjómílur
thvert
sleppt.
rnir komn-
ð hittist
fnina og
n og til
rbáturinn
pandi

ginin og heimtuðu mat. Menn um borð í trillu á firðinum sáu þann kost vænstan að forða sér í land þegar hvalirnir komu með gapandi kjafta upp að henni.

Franski herinn við háhyrningaveiðar

Altalað var á þessum tíma að Frakkar sem voru hér við háhyrningaveiðar sumarið 1975 hafi verið á vegum franska hersins. Þeir beittu hins vegar fyrir sig sædýrasafninu Marineland í Nice þegar þeir sóttu um heimild til veiðanna hjá Sjávarútvegsráðuneytinu. Fréttaritari franska blaðsins Le Monde upplýsti síðar að franski sjóherinn hefði staðið á bak við veiðarnar. Jón B. Jónasson, deildarstjóri í Sjávarútvegsráðuneytinu, var spurður hvort þeir hjá ráðuneytinu hefðu gert sér grein fyrir þessu þegar þeir veittu Frökkunum leyfið. Jón kvaðst sannfærður um að slíkt leyfi hefði aldrei verið gefið, ef ráðuneytið hefði vitað um aðild franska hersins að þessum veiðum. Mjög ströng ákvæði væru um afturköllun á leyfum, ef skilyrðum um meðferð dýranna væri ekki fullnægt. „Við hefðum ekki veitt leyfi til að veiða þessi dýr í hernaðarlegum tilgangi," sagði Jón og bætti því við að ef Frakkar myndu sækja aftur um leyfi til háhyrningaveiða yrði slík umsókn rannsökuð gaumgæfilega. Háhyrningar eru taldir hagnýtar skepnur í hernaði og notaðir til að flytja njósnatæki og jafnvel sprengjur milli staða.

Daufleg vist í Grindavíkurhöfn

Árinu áður voru fimm háhyrningar, sem flytja átti til Evrópu og vestur um haf, geymdir í búri í Grindavíkurhöfn og áttu þar dauflega vist. BSRB var í verkfalli og beðið var eftir að samningar tækjust til þess að hægt yrði að flytja þá í betri vistarverur erlendis. Að sögn fréttaritara Mbl. í Grindavík voru skepnurnar sæmilega brattar og farnar að eta lítilsháttar. Heldur var þó þröngt um þær í búrinu og vegna verkfallsins reyndist erfitt að útvega þeim lyf. Áður en þeir komu til Grindavíkur höfðu þeir verið vistaðir í meira en ár í laug Sædýrasafnsins í Hafnarfirði. Þegar verkfallið loks leystist voru þeir fluttir flugleiðis til Frakklands og Kaliforníu þar sem þeir voru þjálfaðir til þess að leika kúnstir sínar fyrir gesti í sædýrasöfnum.

Eru eins og kornabörn

Vélbáturinn Guðrún GK var notaður við veiðar á háhyrningum sem seldir voru úr landi. Fjöldi Grindvíkinga fylgdist með þegar skipverjar á Guðrúnu undirbjuggu flutning þeirra úr búrinu í Grindavíkurhöfn. Þeir sniðu svampmottur undir dýrin í körfunum sem notuð voru til flutninganna, hífðu þá upp úr búrinu í sérstökum börum og komu þeim fyrir í körfunum á vörubílum. Þrír froskmenn voru í búrinu og liðkuðu fyrir hífingunum. Dýrin virtust auðveld viðfangs. „Þau eru eins og kornabörn í vöggu", sagði einn viðstaddra þegar froskmennirnir stýrðu þeim í börurnar. Það var vandasamt verk að hífa háhyrningana upp úr búrinu og koma þeim fyrir á vörubílunum á bryggjunni en samstilltur hópur vann þetta verk.

Fangar eða vinir?

Mjög fáar þjóðir leyfa innflutning á háhyrningum og hvalavinir víða um heim hafa mótmælt veiðum á þessum skepnum í söluskyni. Magnús Skarphéðinsson, talsmaður Hvalavinafélagsins, lýsti því yfir strax í byrjun veiðanna að dýrin væru „þrælar sýningarþjóðfélagsins." Breska blaðið Daily Express sló upp frétt undir fyrirsögninni „Stríð gegn hvölum" og var mikið niðri fyrir um illa meðferð Íslendinga á dýrunum. Blaðið sagði kálfana vera of unga til að yfirgefa mæður sínar og 20 klukkustunda ferð frá norðausturhorni landsins til Grindavíkur bæri vott um grimmd veiðimanna og





bæri að flokka undir illa meðferð á dýrum.

Íslenskir talsmenn þessara veiða sögðu frétt breska blaðsins fráleita. „Þessi dýr lifa allt í kringum landið og voru veidd við Suðausturland," sagði Helgi Jónasson, lögfræðingur. „Þar er þess sérstaklega gætt að þau hljóti ekki minnsta skaða. Við höfum á okkar snærum dýraatferlissérfræðing sem segir aðbúnaðinn hjá dýrunum vera með því besta sem þekkist í heiminum. Hann hefur náð ótrúlegum framförum með dýrin á aðeins hálfum mánuði og þeim virðist líða vel undir hans stjórn. Mér finnst gagnrýnin á þetta með öllu fráleit og eiga fremur við veiðar sem voru stundaðar fyrir 20 árum. Sjálfur ólst ég upp í sveit og hef aldrei séð jafn vel farið með dýr og þessi. Þá verður mun betur farið með þau í flutningum en til dæmis tíðkast um hross."

Edvarð T. Jónsson



Keikó virðir fyrir sér mannfjöldann.



Svamlað um í Grindavíkurhöfn.

leit og eiga
undaðar
pp í sveit
með dýr
farið með
tíðkast um
Jónsson





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



Stakkavík ehf

Fiskvinnsla

Bakkalág 15 b. • 240 Grindavík • Iceland
Sími: 420 8000 • Fax: 420 8001 • stakkavik@stakkavik.is

Það er öruggara að vera alveg viss!

Smábátasjómenn eru oftast einir í ferðum sínum og þurfa því að treysta á sjálfa sig, öryggisbúnaðinn og tæknina ef eitthvað kemur upp á. Góður undirbúningur er því gulls ígildi áður en lagt er í hann. Sama hvort er gott viðhald á bátnum, traustur öryggisbúnaður eða örugg fjarskipti. Einnig skiptir miklu máli að fylgjast vel með veðurspá og vera vel undirbúinn og úthvíldur fyrir sjóferð.

Fall algengustu slysin
Lögboðið er að sjómenn séu með áhafnatryggingu samkvæmt siglingalögum og þurfa þeir staðfestingu tryggingafélags á því fyrir lögskráningu. Sjómenn eru tryggðir við vinnu úti á sjó sem og við störf við bátinn en ekki er ólíklegt að sú vinna sé stærri þáttur í sjómennsku smábátasjómanna en annarra sjómanna. Tölfræði VÍS sýnir að fallslys eru algengustu slysin hjá smábátasjómönnum og verða þessi slys gjarnan í kringum vinnu við bátinn þegar verið er að undirbúa hann undir komandi sjóferð.

Bæði útgerðarmaður og háseti
Staða smábátasjómanna er sérstök að því leyti að þeir eru bæði útgerðarmaður og háseti á eigin bát. Flestir eru með rekstur bátsins í sér einkahlutafélagi og sjómaðurinn oftast eini eigandi félagsins. Því er um tvo aðskilda lögaðila að ræða með sjálfstæð réttindi og skyldur. Þetta þýðir að sjómaðurinn er starfsmaður útgerðarinnar og á rétt til greiðslu launa frá útgerðinni í forföllum vegna slysa og veikinda. Þetta skiptir máli þegar menn huga að tryggingaverndinni, en sjómenn í þessari stöðu geta valið á milli hvort þeir séu tryggðir samkvæmt ákvæðum siglingalaga eða samkvæmt ákvæðum skaðabótalaga.



Halldór Hrannar Halldórsson

Hvaða vernd er öruggust
Flestir sjómenn eru tryggðir þannig að bætur ákvarðast á grundvelli skaðabótalaga en þar eru bótafjárhæðir í nær öllum tilvikum hærri en samkvæmt ákvæðum siglingalaga. Samkvæmt skaðabótalögum eru bætur vegna tímabundins tekjutaps reiknaðar út frá raunverulegum tekjumissi viðkomandi og þurfa launþegar að fullnýta rétt sinn hjá vinnuveitanda áður en kemur til greiðslu bóta úr tryggingunni. Þetta getur í einhverjum tilvikum komið illa út fyrir einstaklinga sem eru launþegar í eigin félagi, þar sem hægt er að líta á að launagreiðslurnar séu í raun að fara úr einum vasa í annan. Sjómenn í þessari stöðu ættu því að velta fyrir sér hvort þeir þurfa að kaupa sér viðbótartryggingar, t.d. slysatryggingu og sjúkratryggingu til viðbótar við lögboðnu tryggingarnar. Í þeim tryggingum er m.a hægt að velja dagpeninga sem þá bæta tímabundna tekjutjónið að einhverju marki. Ef fleiri starfsmenn koma að útgerðinni er vert að benda á aðrar grunntryggingar í rekstri s.s launþegatryggingar og ábyrgð atvinnurekstrar. Nánari upplýsingar má sjá á fyrirtækjasíðum á vis.is.



ga eða
laga.

annig að
kaðabóta-
nær öllum
ákvæðum
bótalögum
tekjutaps
m tekju-
nþegar
veitanda
a úr
hverjum
nstaklinga
gi, þar sem
ðslurnar
sa í annan.
ví að velta
upa sér
yggingu og
ð lög-
ryggingum
ga sem
ið að ein-
enn koma
á aðrar
unþega-
ekstrar.
rirtækja-



Til hamingju með daginn sjómenn

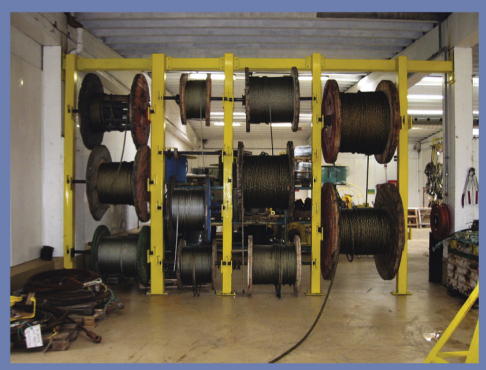
Við óskum sjómönnum og fjölskyldum þeirra innilega til hamingju með daginn.

Mættu því óvænta - af öryggi

VEIÐARFÆRA
ÞJÓNUSTAN
ehf

ÞJÓNUSTA :







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

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

VIÐHALD VEIÐARFÆRA
Yfirförum allar gerðir veiðarfæra.

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

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

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

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

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

NETAFELLING OG AFSKURÐUR
Tökum að okkur netafellingu og afskurð.

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

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

Frekari upplýsingar færðu áwww.veidarfaeri.is

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

rf. Einnig
aðlaga þau

RFÆRA
penda.

eð 600tn
um augum
anillu.

ur af öllum
ager
með
rir

egi.
en.

a.

i.is

6230

Tryggðu þér miða á das.is

HAPPDRÆTTI das

Til lukku með daginn.

Dregið alla fimmtudaga.



Eddi í Hópsnesi

Á síðast ári kom út ævisaga Edvards Júlíussonar, EDDI í HÓPSNESI, sem ég undirritaður Ásmundur Friðriksson skráði og er verkið tvö bindi. Í fyrra bindinu er fjallað um æsku Edda, sjómannsferil hans, útgerð og vinnslu í Hópsnesi. Í síðara bindinu er fjallað um félagsmál, tíma Edda í bæjarstjórn Grindavíkur og ýmsum stjórnum og ráðum sem hann var forystumaður í. Þá er fjallað um verkefni bæjarstjórnar Grindavíkur meðan Eddi lét kveða af sér í bæjarstjórn og uppbyggingu Bláa lónsins er gerð ítarleg skil í bókinni. Margir hafa sagt bókina gefa góða mynd af atvinnusögu Grindavíkur frá því að Eddi kom þar fyrst í kringum árið 1956 á vertíð. Samferðamenn Edda og skipsfélagar segja sögur af samskiptum og samveru með honum og eru þar skemmtilegar og oft fjörlegar lýsingar á þeim tíðaranda og tækni sem þá var við lýði. Eddi var farsæll skipstjóri, hann varð aflakóngur Grindavíkur vetrarvertíðina 1973 og hann má með sanni kalla síldarmógúll, svo reyndur var hann og þekktur sem síldarskipstjóri, verkandi og nefndarmaður í Síldarútvegsnefnd.

Á bókarkápu ritverksins segi ég frá æsku Edda og lífshlaupi. Það var mér mikils virði að fá að kynnast Edda og fjölskyldu hans við ritun bókanna. Þar varð sáð vináttu sem frjór svörður fóstrar fyrir okkur öll og kaflarnir sem fylgja lýsa Edda vel, eins og þessi stutti texti sem segir næstum allt;

Edvard Júlíusson fæddist uppi á lofti í gamalli saltfisksgeymslu á Dalvík. Salt jarðar og fiskurinn nærði æðarkerfi hans og líkama frá blautu barnsbeini og gáfu honum mátt til að hefja farsæla lífsgöngu fyrir mynni Svarfaðardals, þaðan sem hann er ættaður. Gangan var rétt að hefjast þegar Dalvíkurskjálftinn reið yfir og íbúarnir neyddust til að flytja að heiman.

Eddi keypti sér bát og byssu fyrir fermingarpeninginn og fór snemma að leggja



Gulli, Eddi og Jens



riksson
nnslu í
rnum og
ét kveða
ynd af
félagar
nda og
ann má
íldarút-



Ásmundur Friðriksson skráði:



Eddi og Krístín Thorstensen

heimilinu til fjárhagsstuðning. Næstu áratugi var Eddi farsæll sjómaður, skipstjóri og útgerðarmaður. Saga hans er saga síldveiða fyrir Norðurlandi, netaveiða við Suðurland og útgerð og fiskvinnsla í Grindavík með allt að 100 manns í vinnu.

Á gamalsaldri neyddist Eddi í annað sinn á ævinni til að yfirgefa heimili sitt vegna jarðskjálfta – þegar jarðhræringarnar miklu hófust á Reykjanesskaga og íbúar í Grindavík yfirgáfu heimili sín 10. nóvember árið 2023.

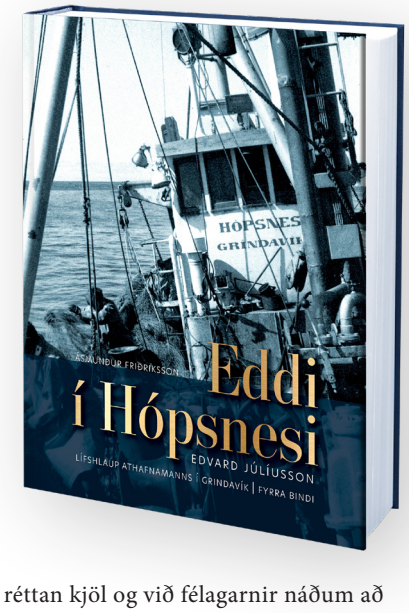
Eddi varð ein burðarstoðin í uppbyggingu Bláa lónsins. Þar fékk hann vindinn í fangið eins og á sjónum en komst fyrir boða og sker vegna virðingar og trausts sem hann naut. Þegar vantrú á verkefninu hafði verið kveðin niður varð Bláa lónið eitt af þekktustu ferðamannastöðum heims. Ævisaga Edda er áhugaverð saga Svarfdælings sem hér er sögð af honum og samferðamönnum hans.

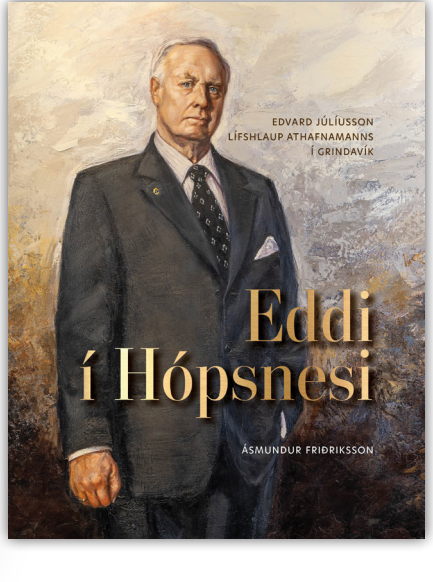
Á vertíð í Grindavík

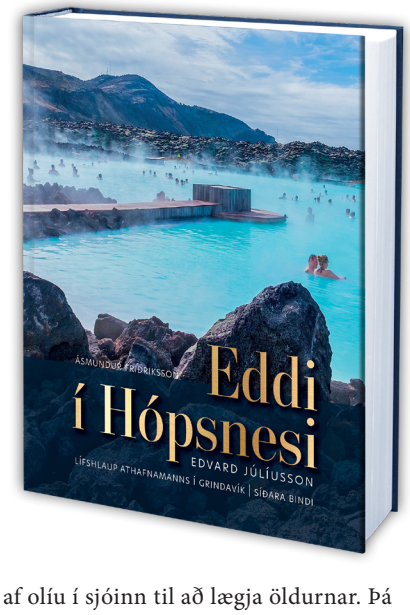
Ég hafði verið stýrimaður á Verði ÞH 4 á vetrarvertíðinni 1955 í Grindavík. Þá bjuggum við um borð í bátnum og sóttum fyrst á línu og svo net á veiðislóð við ströndina og út í Grindavíkur dýpi. Þá var ég að koma í fyrsta skipti til Grindavíkur og vissi ekki hvað framtíðin bæri í skauti sér: Að Grindavík ætti eftir að verða heimahöfn lífs míns og fjölskyldu, fóstra börnin mín og verða lægi útgerðar minnar og bækistöð í fjölþættu atvinnulífi sem ég átti eftir að koma að. Það var ekki mikið við að vera í landi, en böllin í Kvennó gátu verið ansi lífleg. Einarsbúð var eina verslunin í þorpinu og staðurinn sem við gátum hangið á í landlegum. Vertíðin var lítt fréttnæm, en það átti eftir að koma í ljós að ég var að leggja net fyrir minn besta róður í lífinu. Ung afgreiðslukona í Einarsbúð, Elín Pálfríður Alexandersdóttir, var stórglæsileg kona sem allir tóku eftir. Hún átti eftir að verða minn mesti happafengur í lífinu. Það voru því ýmsar stefnur í höfðinu á mér þegar búið var að rétta af kompásinn og við lögðum úr höfn á Akureyri. Þetta var í byrjun janúar árið 1956 og ferðinni heitið til Grindavíkur. Þetta var árið sem ég tók farsælustu stefnuna í mínu lífi eins og síðar átti eftir að kom í ljós. Ég stóð við rattið og velti fyrir mér hvort ég hefði lesið rangt í veðrið og kannski betur flýtt mér hægar. Það var komin norðaustanátt með snjókomu þegar við siglum út Eyjafjörðinn. Það fylgdi því viss stemning að sigla hjá æskuslóðum mínum á Dalvík. Ég var mjög meðvitaður um stefnu og strauma á siglingaleiðinni og tók eftir því að kompásinn, sem nýbúið var að rétta, var ekki réttur. Ég lét því strákana vita að við kæmum við á Siglufirði til að rétta hann af.

Í hættu við Ritinn

Eftir stutt stopp á Siglufirði siglum við vestur með norður landi. Þegar við nálgumst Strandir og erum komnir langleiðina að Horni gengur veðrið upp og vonskuveðrið rífur upp sjóinn. Það er kominn stórsjór og lítill bátur ver sig merkilega vel fyrir stöðugri ágjöf sem er allt í kringum okkur. Við komumst áfallalaust fyrir Ritinn og þar sé ég í gegnum sjólöðrið í stutta stund til lands. Ég er kominn á það að halda undan þegar mikið ólag dregst upp og skellur flatt á bátinn. Við svona mikið högg leggst hann á bakborðshliðina svo sjórinn náði alveg undir lúgu. Lestarlúgan var skálkuð og hurðin á lúkarskappanum lokuð svo ekki komst sjór í bátinn þá leið. Ég hafði sagt strákunum að við stæðum allir saman í stýrishúsinu til að vera við öllu búnir í þessum veðurham. Við vorum rekald í hrammi úthafsöldunnar og algjörlega bjargarlausir á þessari stundu. Við stóðum á þilinu frekar en gólfinu í stýrishúsinu og lágum hver um annan þveran meðan útlitið var sem svakalegast. Þá var eins og tíminn stöðvaðist á meðan báturinn valt á hliðinni og það virtist óra tími þar til loks að hann rétti sig af. Við þögðum og heyrðum ekkert fyrir ærandi hávaða þegar hvein í gluggum og reiðum og biðum þess sem verða vildi. Ég náði að keyra Gunnar upp og koma honum á







réttan kjöl og við félagarnir náðum að skorða okkur í stýrishúsinu áður en við sigldum af stað. Við erum rétt komnir vestur fyrir Stigahlíð þegar næsta ólán gengur yfir: Vélin bræðir úr sér. Ég náði í talstöðina og sendi út eitt neyðarkall áður en rafmagnið var búið af geymin-um. En á þessum árum þrátt fyrir mikla hrakninga við Ritinn fiskaðist oft ævin-týralega vel. Árið 77 voru almennt engar ljósavélar í smærri bátum og því var það algjörlega á valdi forsjónarinnar hvort við lifðum af. Bátinn rak undan stórsjó og vindi sem engu eirði. Mestar líkur voru á að við enduðum uppi í fjöru undir stórbrotnum hamrabeltum Vestfjarða og bærum þar beinin með bátnum í þessum ógnvekjandi aðstæðum. Við bægðum frá okkur slíkum vondum hugsunum þótt það væri erfitt, enda litlar líkur á því að neyðarkallið hefði heyrst. Fáir bátar eða skip, ef nokkur, voru á sjó á þessum slóð-um í þessu aftakaveðri á stórhættulegu hafsvæði. Vistin um borð í Gunnari var ekki þægileg þegar bátinn rak stjórnlaust undan vonskuveðri og stórsjó. Við sáum ekki handa okkar skil og varla sást fram í lúkarskappann, svo blind var hríðin og sjó rokið. Það var huggun harmi gegn að ég hafði viljandi siglt djúp fyrir Ritinn svo við værum á öruggari sjó langt frá landi. Það átti eftir að reynast rétt ákvörðun.

Forstjórinn tók völdin

Varðskipið Þór hafði leitað í var inni á Þingeyri og ætlaði að liggja þar af sér bræluna. Loftskeytamaðurinn, Kristján Júlíusson, var í loftskeytaklefa skipsins og heyrði veikt neyðarkallið frá okkur. Hann náði að miða okkur út út frá þessu eina kalli, en miðunin var ekki nákvæm og leitarskilyrði engin. Varðskipið hafði því einhverjar upplýsingar til að fara eftir og ég þarf ekki að lýsa því hvað okkur létti þegar Þór birtist allt í einu út úr sortanum þegar öll sund virtust lokuð. Þeir lónuðu í kringum okkur og dældu út olíu til að róa sjólagið, komu til okkar kast línu og tóku Gunnar í tog. Þegar við nálguðumst Þingeyri var báturinn tekinn á síðu varðskipsins og komið lipurlega fyrir inn að bryggju. Þegar við erum bún-ir að binda bátinn fer ég upp í brú varð skipsins og hitti þar fyrir skipherrann, Eiríks Kristófersson, sem var einn merk-asti sjómaður Íslands á síðustu öld. Eftir Stýrimannaskólann var hann farmaður, en starfaði síðan hjá Landhelgisgæsl-unni frá upphafi til starfsloka. Eiríkur varð þjóðhetja fyrir vasklega framgöngu sína í fyrsta þorskastríðinu við breska sjóherinn. Eiríkur tók í hönd mér, horfði í augu mín og sagði við mig: „Nú varstu heppinn, drengur minn.“ Ég jánkaði því og hann segir mér þessa sögu:

„Þegar loftskeytamaðurinn segir mér frá neyðarkallinu frá ykkur léttum við akkeri og héldum strax til að leita að bátnum. Við höfðum aðeins þá vís-bendingu að þið væruð út af Ísafjarðar-djúpi og þangað héldum við. Þá voru 12 vindstig, fárveður og við gátum ekki notað radarinn á varðskipinu í þessu veðri til að finna ykkur. Undir slíkum kringumstæðum er ég með reyndan og traustan rórmann við rattið því það má engu skeika og við verðum að skilja og þekkja hvor annan út í hörgul. Þegar við erum komnir á líklega staðsetningu gef ég rórmanninum skipun um að beygja á bakborða, en hann bregst við og beygir á stjórnborða. Þegar ég ætlaði að kalla í hann og segja honum að hann sé að beygja skipinu í ranga átt sé ég skyndi-lega glitta í bátinn veltast í hafrótinu. Það var mikill sjór og við sigldum í tvo hringi í kringum ykkur og dældum 12 tonnum af olíu í sjóinn til að lægja öldurnar. Þá gátum við siglt nær ykkur og það dugði kastlína sem þið dróguð með dráttartóg-ið yfir til ykkar. Þegar búið var að ganga frá tóginu á báðum endum tókum við Gunnar í slef inn til Þingeyrar. En gæfa ykkar var að rórmaðurinn misskildi skilaboðin mín á örlagastundu í brúnni. Ef hann hefði beygt á bak eins og ég ætl-aði er líklegt að við hefðum aldrei fundið ykkur.“

Það voru klárir menn á Þingeyri sem tóku til við að rífa vélina og tveimur vikum síðar var síðasti boltinn skrúfað-ur fastur og vélinni skotið í gang. Við sigldum rólega út fyrir merkin og síðan var vélin sett á léttan keyrslusnúning og við vorum á leið á vetrarvertíð. Það voru glaðir félagar sem lögðu að bryggju í Grindavík og spennandi vertíð og ár fyrir stafni.

Hafði aldrei skrifað ávísun og kunni það ekki

Minn tími sem skipstjóri á Sigurði er síðasta plássið sem ég var í, áður en ég stofnaði mína eigin útgerð. Ég var búinn að vera víða, kynnast mörgu og sá fyrir löngu að ég gæti sjálfur staðið mig vel í eigin útgerð. Hafði áunnið mér traust og úr mínum frjóa sverði óx hvert blómið öðru fallegra. Ég þurfti aðeins að finna rétta bátinn, góða samstarfsmenn og láta drauminn um eigin útgerð ganga upp og verða að veruleika.

Haustið 1964 er ég stýrimaður hjá Willard Ólasyni á Hrafni Sveinbjarnar-syni, Villi bjó í næsta húsi og milli okkar var alla tíð mikill samgangur og góð vin-átta. Um borð hjá honum kynntist ég vél-stjóranum Jens Óskarssyni og Guðlaugi Óskarssyni sem var beitningamaður hjá okkur. Við náðum vel saman og þarna myndaðist jarðvegur til að láta drauminn



Feðgar á fe

minn um a
rottuðum o
bát. Ég var
með pabba
í maganum
að því að vi
fyrir alvöru
okkur og ég
lenskum 50
frá Fáskrúð

Báturinn
sem var ekk
ingdi í kaup
og spyr um
á alvörunni
segir hann
geti gengið
hjá Guðstei
þúsund hvo
und i penin
á bátnum. E
fyrstu bátak
að þau gang
inn föðurle
mitt litla líf
að við ættu
okkur, en v
kall. Þá vær
segja við no
ábyrgðarme
um. Þó við
konur börn
En áhuginn
annað og ví
sem ætluðu

Hverra ma

Ég hafði alc
ann í Reykj



Feðgar á ferð, Sigmar, Eddi og Otti.

minn um að fara í útgerð rætast. Við rottuðum okkur saman um að kaupa bát. Ég var með reynslu frá útgerðinni með pabba og ég gekk með hugmyndina í maganum á mér. Ég hafði frumkvæðið að því að við fórum að skoða þetta saman fyrir alvöru. Við fórum að líta í kringum okkur og ég frétti af bát, gömlum Hollenskum 50 tonna stálbát, Búðafelli SU. frá Fáskrúðsfirði sem var til sölu.

Báturinn átti að kosta 1700 þúsund, sem var ekki fráhrindandi verð svo ég hringdi í kaupfélagsstjórann á Fáskrúðsfirði og spyr um bátinn. Þegar hann áttaði sig á alvörunni hjá okkur að kaupa bátinn segir hann mér hvað þurfi til, svo kaupin geti gengið eftir. Þú þarft að fá tvo víxla hjá Guðsteini í frystihúsinu upp á 250 þúsund hvorn og svo vantar mig 100 þúsund i peningum. Restin er áhvílandi lán á bátnum. Þetta er uppskriftin af þínum fyrstu bátakaupum væni minn ef þú vilt að þau gangi upp, segir kaupfélagsstjórinn föðurlegum rómi. Ég þorði ekki fyrir mitt litla líf að segja kaupfélagsstjóranum að við ættum kannski bót fyrir boruna á okkur, en við áttum engan 100 þúsunkall. Þá væri það klárlega fífldirfska að segja við nokkurn mann að við værum ábyrgðarmenn fyrir hálfri milljón í víxlum. Þó við veðsettum allt sem við ættum, konur börn og hús dyggði það ekki til. En áhuginn og viljinn sagði okkar allt annað og víxlasúpa hræddi menn ekki sem ætluðu sér í eigin útgerð.

Hverra manna ert þú

Ég hafði aldrei farið áður í Landsbankann í Reykjavík og gangan þangað inn því mikil óvissuför í mínum huga. En hjá því var ekki komist ef ég ætti nokkru sinni eftir að geta slegið bankastjóra og bankann um 100 þúsund kall og draumur um bátakaup að rætast. Hugurinn er í uppnámi og ég slæ í og úr þegar ég er að stappa í mig áræði og telja mér trú á sjálfan mig og getu. Ég var kominn inn í þennan virðulega banka í fyrsta skipti á ævinni og listaverkin eftir Kjarval og mikilfengleg byggingin heilluðu mig. Ég hefði kannski átt að koma hingað fyrr og skoða þessa ómetanlegu list þó ekki væri annað. En ég var alveg óreyndur í bankaviðskiptum, hafði aldrei þurft á banka að halda fyrir mig persónulega. Átti reyndar kostulegan fund með bankastjóranum í Danmörku sem tók við fullum poka af sænskum seðlum sem greiðsla fyrir síldina forðum. En þá fór ég aldrei í bankann, afhenti honum pokana á bryggjunni með gargandi svartbak allt í kringum okkur. En ég var og hef alltaf verið passasamur í fjármálum, en þarna var ég í fyrsta skipti á ævinni kominn í stóru tölurnar sem ég hafði aldrei átt við áður.

Ég settist inn á biðstofu bankastjórans sem var þéttsetin af fólki sem var væntanlega með svipaðar hugmyndir og ég sem bankastjórinn ætti að greiða úr, með því að lána okkur peninga. Veggirnir á biðstofunni gáfu forskrift að stemningunni. Þungbúnar dökkar viðarklæðningar og ljósið frá ljóskúlunni myndaði ótal skugga á fulningarnar og gestina sem ég horfði á og voru örugglega í sömu erindagjörðum og ég. Sækja um lán, kannski voru ekki allir að kaupa bát. Örugglega ekki litla fíngerða konan sem ég tók eftir, hún var ekki að kaupa bát, kannski kjólabúð, eða vantaði gjaldeyri til að flytja inn nælonsokka sem voru nýjasta tíska á þessum tíma. Það var einhver fiðringur í mér, óviss, vissi ekki á hverju ég ætti von og er djúpt hugsi. Þá er loks komið að mér. Ég geng inn á mikilfenglega skrifstofuna og þar situr maður við glæsilegt skrifborð. Hann er alveg teinréttur og skrifborðið fyrir framan hann er autt, nema á því stendur honum á hægri hönd svartur símI. Hann heilsar mér kurteisislega og bendir mér á að setjast í stól beint á móti sér og spyr mig svo, „hvað er þér á höndum ungi maður?“ Hann horfir á mig og bætir við, „hvað get ég gert fyrir þig?“ Ég fór að segja honum alla rulluna sem ég var búinn að semja í huganum og átti að vera söluræðan mín. Ræðan sem réði því hvort ég væri að fara að kaupa bát eða ekki og þessi maður varð að falla fyrir rökum mínum. Hann hlustar með athygli, horfir á mig þangað til að ég hætti loks að tala. Meðan ég talaði hugsaði ég, út úr þessum manni hef ég ekki neitt, hann er ekki að fara lána mér krónu með gati. Þá spyr hann, ertu Grindvíkingur, hvaðan ertu og hverjir standa að þér? Ég segi honum að ég sé frá Dalvík og hverra manna ég sé. Hann horfið ákveðið í augun á mér, ræðir þetta ekki frekar en segir svo. „Þegar þú ferð niður stigann þá er gjaldkerastúkan á hægri hönd, þar mun bíða eftir þér ávísanahefti með 100 þúsund króna inneign. Ef þú notar ekki heimildina eða kaupir ekki bátinn þá kemur þú aftur hingað í

bankann og skilar ávísanaheftinu.

Ég hef líklega verið léttstígur á göngunni niður í gjaldkerastúkuna, eftir þessa óvæntu og mögnuðu afgreiðslu. Stærstu hindruninni hafði verið rutt úr vegi fyrir því að ég og við félagarnir værum að uppfylla drauminn um að bátakaupin væru að rætast og framtíðin að taka nýja stefnu.

Hópsnes stofnað í skugga verkfalls

Það voru fagnaðarfundir þegar ég kem heim til Grindavíkur og hitti fyrir Jens og Gulla með fréttirnar. Við áttum ekkert orð yfir þessa ótrúlega ferð mína í bankann og það einkennilega var að ég gleymdi að spyrja bankastjórann að nafni í öllu stressinu. Það átti eftir að valda mér hugarangri að vita ekkert um þennan velgjörðarmann minn. En seinna var það afi minn á Grund sem leysti gátuna að svo miklu leyti sem það var gert. Okkur félögum var ekkert að vanbúnaði að taka næsta skref í bátakaupunum, og fara austur á Fáskrúðsfjörð og skoða bátinn. Tíminn þetta haust hafði liðið hratt á línunni á Hrafni og þetta var allt að gerast korteri fyrir jól. Við pöntum okkur far með Esjunni austur á firði og lögðum í'ann á nýársdag 1965, sem jafnframt var formlegur stofndagur fyrirtækis okkar Hópsnes h/f. Það byrjuðu margir útgerð með lítið á milli handanna. Ég man vel eftir því að þegar við fórum austur með strandferðaskipinu Herðurbreið, þá áttum við ekki meira en svo fyrir farinu. Við vorum ungir og bjartsýnir og ég hef ekki þurft að taka mörg skref til baka í lífinu. Mín gildi felast í sókn, halda áfram og líta aldrei til baka.

Við skoðuðum bátinn og tókum hann upp á Seyðisfirði og allt reyndist í lagi. Þá var ekkert annað að gera en ljúka við kaupsamninginn sem Kaupfélagið lagði fram og við skrifuðum undir. Við, nýju eigendurnir kvittuðum undir víxlana og þá var ekkert eftir annað en að greiða 100 þúsund kallinn úr ávísanaheftinu. En þá kom upp svolítið sérstök staða, ég hafði aldrei fyllt út ávísun og hreinlega kunni það ekki. Hafði ekki einu sinni átt tékkhefti eins og það var kallað. Við vorum því blautir á bak við eyrun í viðskiptum, óskrifað blað sem sagan átti eftir að fylla út. Ég fékk því alvanann kaupfélagsstjórann til að fylla út ávísunina fyrir mig upp á 100 þúsund kall og ég kvittaði síðan undir. Þarna var í fyrsta skipti skrifuð út ávísun af reikningi 301, sem er enn til 59 árum síðar. Það er ekki svo algengur stöðugleiki í fjármálum fyrirtækis, sem enn er skráður á hreint blað.





Eðvarð Júlíusson til vinstri og Ólafur Sigurpálsson, hann kemur við sögu í bókunum.

Það voru stoltir eigendur sem sigldu Búðafellinu SU 90. til Grindavíkur í fyrsta skipti og fljótlega fórum við í að græja bátinn á fyrstu vetrarvertíðina. Það kostaði sitt að kaupa línu og net, baujur og dreka, gera og græja bátinn sem best fyrir það sem í vændum var. Til að standa undir þeim kostnaði vantaði okkur útgerðarlán. Ég fer aftur í Landsbankann í Reykjavík en nú til þess að fá útgerðarlán. Þeir sem þá tóku á móti mér byrjuðu á því að skoða stutta viðskiptasögu mína í bankanum. Þeim var alveg fyrirmunað að skilja hvernig ég hafði fengið lánaða peninga fyrir bátakaupum án þess að setja veð fyrir láninu. Ég fékk engu að síður útgerðarlán, en til þess varð ég að veðsetja húsið mitt og var það lengi undir eftir þetta.

Það blés ekki byrlega fyrir nýrri útgerð. Þegar við erum að skrifa undir samninginn um kaupin er að skella á sjómannaverkfall við Suðvesturland. Þegar við komum heim voru flestir bátar bundnir við bryggju og mikil harka í samningsaðilum. Ég sagði strákunum að við héldum okkar striki, við ættum bátinn og gætum róið þrír á línu. Eftir að báturinn var klár beittum við alla línuna sem við áttum og fórum svo þrír í útræðið, fyrsta róðurinn á Búðafellinu. Við bárum okkur vel, en það var helvíti snúið að róa þrír á línu. Það var rosalegt bras, en það var ekkert gefist upp ef við ætluðum að lifa af. En við vorum að hefja rekstur sem krafðist þess að við gerðum allt sem í okkar valdi stæði til að skapa útgerðinni tekjur. Afborganir á lánum bíða ekki eftir að verkföll leysist, eða spyrja hvort að menn séu ekki örugglega á sjó að afla tekna. Verkfallið leystist í byrjun febrúar og við fórum fljótlega á net og okkar fyrsta vertíð á Búðafellinu gekk vel. Í lok vertíðar var skipt um nafn á bátnum og var hann skráður Hópsnes GK. 77. Það nafn hefur fylgt mér í 60 ár.

Sagan af bankamanninum sem lánaði mér 100 þúsund krónur út á andlitið á mér, sótti alltaf á mig. Ég hafði ekki komist að því hver maðurinn var sem lánaði mér allan þennan pening. Og þá hafði ég aldrei fengið svar við þeirri spurningu, hvernig á því stóð að þessi óvanalega fyrirgreiðsla stóð mér til boða. Sumarið eftir fyrstu vertíðina hitti ég afa minn á Grund og fer að segja honum þessa sögu og reynslu mína úr bankanum. Þegar afi hafði hlustað án þess að trufla frásögn mína segir hann. „Ég er ekki hissa á því að hann hjálpi þér, við erum góðir kunningjar við Svanbjörn Frímannsson. Ég hefði verið mjög hissa ef hann hefði ekkert gert fyrir þig og þá hefði ég látið hann heyra það. Ég var búinn að gera honum gott eitt til.“ Dýpra náði ég ekki í þetta mál og fékk aldrei neitt meira upp úr þeim gamla. En við félagar stóðum við okkar, við fiskuðum vel á Hópsnesið og fjármálin gengu upp. Ég átti eftir að skrifa margar ávísanir, aleinn og óstuddur og við greiddum bæði víxla og lán sem við höfðum fengið.





unum.

borganir á
öll leysist,
ekki
Verkfallið
ð fórum
vertíð á
rtíðar var
ar hann
nafn hefur

sem lánaði
ndlitið á
i ekki kom-
em lánaði
þá hafði ég
urningu,
nalega
. Sumarið
fa minn á
þessa sögu
. Þegar afi
frásögn
issa á
m góðir
mannsson.
ann hefði
ði ég látið
að gera
ði ég ekki í
meira upp
stóðum
Hópsnesið
i eftir að
og óstudd-
og lán sem

Minning
Ólafur Friðrik Eiríksson

Fæddur 28. ágúst 1966 - Dáinn 28. ágúst 2024

Ólafur Friðrik Eiríksson Glæsivöllum 20 Grindavík.

Fæddur þann 28. ágúst 1966 í Reykjavík – dáinn þann 28. ágúst 2024.

Foreldrar Ólafs voru Sigurlaug Straumland fædd 1939 og Eiríkur Ólafsson fæddur 1936, dáinn 1996.

Bróðir Ólafs er Andrés fæddur 1957.

Eiginkona Ólafs er Valgerður Vilmundardóttir, fædd 1968. Þau eignuðust tvær dætur; Sigrúnu Elvu fædd 1992 og Kolbrúnu Dögg fædd 1999.

Ólafur ólst upp í Reykjavík að undanskildum tveimur árum þegar hann bjó á Siglufirði.

Hann fluttist til Grindavíkur tæplega tvítugur að aldri og hóf störf hjá fiskvinnslufyritækinu Hópsnesi hf. og er fljótlega orðinn verkstjóri í fiskvinnslunni.



Hann var um skeið yfirmaður hjá Bláa Lóninu, en lengst af var hann sjómaður í Grindavík og var lengi í áhöfn frystitogarans Hrafns Sveinbjarnarsonar GK 255, ásamt því að grípa í málningarvinnu er í land var komið.

Ólafur var félagi í Sjómanna og vélstjórafélagi Grindavíkur í rúman áratug.

Sjómanna og vélstjórafélag Grindavíkur minnist Ólafs með hlýhug og vottar fjölskyldu, ættingjum og aðstandendum öllum innilegrar samúðar.

Blessuð sé minning hans.





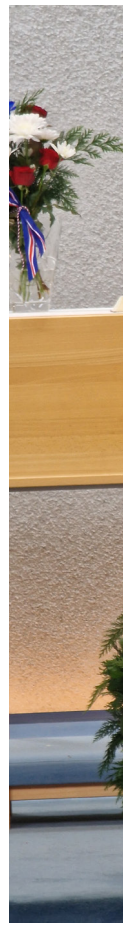
Sjómannamessa Grindavíkur 2024 í Garðabæjarkirkju

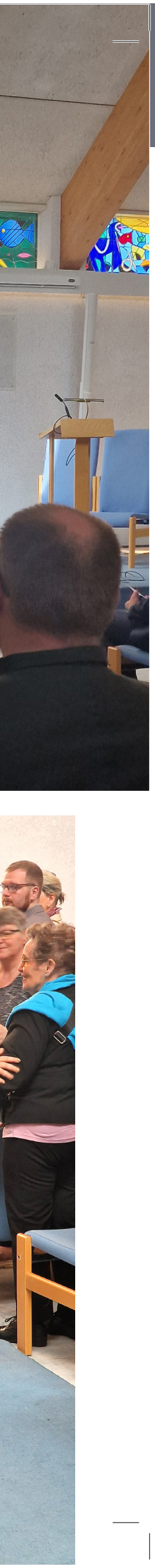
Pétur H. Pálsson:
Fyrir um 60 árum ók ung fimm barna móðir á grænni Cortinu með börnin sín Grindavíkurveginn til suðurs til nýrra heimkynna þar sem bóndi hennar beið í fyrirtækinu sem þau höfðu nýlega keypt. Þegar hún fór yfir hálsinn á milli Þorbjarnar og Hagafells – sem er í dag einhver þekktasti háls veraldar- söng hún fyrir sig og börnin lagstúf eftir Guðmund Magnússon sem oft var sunginn síðar. Þar sem hún var úr sveit var smaladrengurinn í textanum – sem ég ætla að fara með hér á eftir - í hlutverki krakkanna sem áttu eftir að leika sér á bryggjunni í fjörunni og í hrauninu í kringum bæinn. Og hver er svo sem munurinn á smaladreng og bryggjustrák, þegar spor æskunnar eru jafn létt til sjávar og sveita.

Sumir hafa nú gert grín að okkur að tala um Þorbjörn sem fjall en í hennar huga og annarra Grindvíkinga er Þorbjörn alltaf fjallið okkar.

Inn milli fjallanna hér á ég heima
hér liggja smaladrengsins léttu spor.
Hraun þessi leikföng í hellunum geyma
Hríslan mín blaktir enn í klettaskor
Við þýðan þrastaklið
Og þungan vatnanið
Æska mín leið þar sem indælt vor.







Ljósmyndir: Steingrímur E. Kjartansson





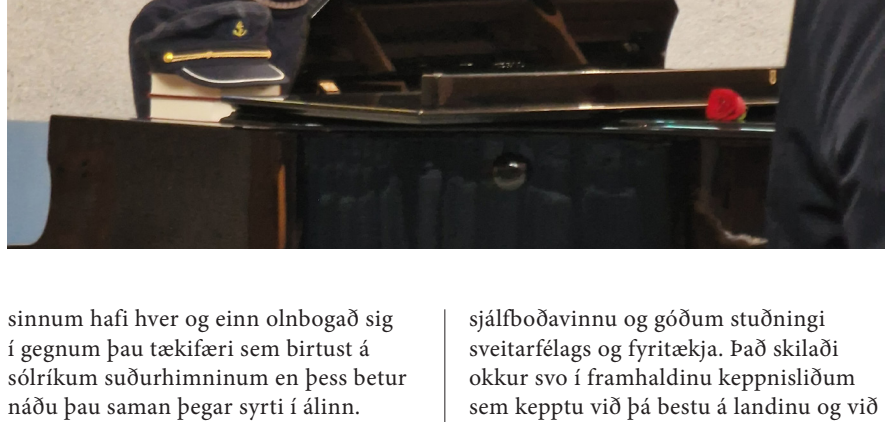




Þar sem hún söng þennan texta þarna á hálsinum við Þorbjörn tók hún þá ákvörðun að hvergi í veröldinni væri betra að búa en í Grindavík. Hvort það var rétt mat hjá henni á þeim tímapunkti veit ég ekki, þar sem búseta í gamalli verbúð beið hennar og nokkrir áratugir af mikilli vinnu voru framundan. Þetta reyndist þó rétt hjá henni þegar upp var staðið. Það samfélag sem samferðafólk hennar og fjölskyldunnar í þorpinu skapaði þau tæp 60 ár sem liðin eru frá þessum bíltúr er það einstaka samhenta samfélag sem við nú syrgjum svo djúpt og þráum að endurreisa.

Þegar hin unga móðir kom á áfangastað og börnin stigu út úr bílnum á kantinum ofan við höfnina við gamla fiskhúsið blasti við þeim stórt draugaskip liggjandi í fjörunni þar fyrir neðan. Þau störðu opinmynnt á það og horfðu á minningar skipsins frá því er það sigldi um öll heimsins höf gufa upp af því í kaldri haustsólinni. Mér er fyrirmunað að átta mig á hvenær það gufaði loksins alveg upp og hvarf – sennilega hefur það gerst eitthvert sumarið þegar ég var í sveitinni fyrir norðan forðum.

Næstu áratugina voru það ekki draugaskip sem fönguðu augað við höfnina heldur tugir og hundruðir báta og skipa af öllum stærðum og gerðum sem komu og fóru og hvíldu sig þess á milli í miðjum mastursskóginum í sístækkandi höfninni. Á kantinum ofan við hana röðuðu fiskhúsin sér frá vestri til austurs hlið við hlið og gleyptu í sig þann afla sem skipin komu með að landi eftir hvern róður. Kannski var þessi skipulagða uppröðun ein ástæða þess hversu vel fyrirtækin unnu saman að famfaramálum í bænum þó einstökum hafi hver og einn olnbogað sig í gegnum þau tækifæri sem birtust á sólríkum suðurhimninum en þess betur náðu þau saman þegar syrti í álinn.



Það var þessi ævintýraheimur við höfnina sem dró unga fólkið að sér, menntun þess miðaðist við það að taka þátt í ævintýrinu. Hetjurnar voru sjómenn og skipstjórar, aflakóngar. Fyrirmyndir voru athafnamennirnir og bærinn ól upp marga slíka. Íþróttir voru stundaðar þegar annir buðu uppá slíkt. Fótboltaliðið varð að manna þeim sem voru á milli vertíða. Lokadaginn 11. maí náðu þeir að hefja æfingar sem ekki fóru á humarinn. Hann kláraðist svo nokkurn veginn þegar sumarloðnan hófst og þá var skipt um mann í vörninni.

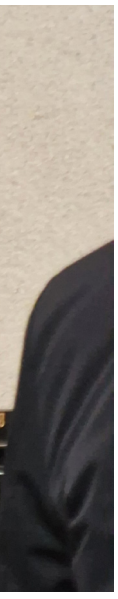
Með stækkandi bæ breyttist þetta. Skipulagt unglingastarf hófst með öflugri sjálfboðavinnu og góðum stuðningi sveitarfélags og fyritækja. Það skilaði okkur svo í framhaldinu keppnisliðum sem kepptu við þá bestu á landinu og við fengum Evrópuleiki á fótboltavellinum á nýlögðu grasi þar sem áður var ýmist grjótharður eða drullulinur malarvöllurinn. Íþróttabærinn Grindavík varð til. Góðir skólar og leikskólar voru komnir og þær forsendur sem þurfa að vera til að halda ungu fólki á staðnum og fá það til baka eftir nám voru til staðar í bænum.

Er ekki viðeigandi þegar þessi mál eru reifuð að minnast á ævintýrið sem körfuboltinn bauð uppá á þessu vori. Bestu og öflugustu sálfræðiaðstoð sem hægt var að veita á þeim tímum sem við nú göngum í gegnum. Takk þið körfuboltamenn - ég vona að þið áttið ykkur á hvað þið gáfuð okkur mikið svo þið fáið þá umbun í hjartað sem þið eigið skilið. Þið unnuð alla þá sigra sem hægt var að vinna og við unnum þá með ykkur – við bjuggum þær samverustundir til saman- það voru okkar stóru sigrar. Valsmenn settu reyndar boltann aðeins oftar ofan í hringinn í lokaleiknum en sú talning skiptir engu máli í þeirri baráttu sem við heyjum nú við náttúruöflin og okkur sjálf.

Ég hef oft horft á Víkurbrautina sem eins konar trjástofn sem óx frá gömlu höfninni vestan við Hópið upp í norður í átt að Þorbirni með rætur sínar austur á Selvogsbanka suður á Reykjanesgrunn og Skerjadýpið og jafnvel vestur fyrir Eldey útí Jökuldýpið. Í upphafi náðu þessar rætur eingöngu rétt niður á fimmtíu faðmana utan fjöruborðsins en með dirfsku þeirra sjómanna sem þá reru og dugnaði athafnarmannanna gátu þær teygt sig lengra og dýpra á öll bestu fiskimið landsins. Þeir sem í landi voru



Ljósmyndir: Steingrímur E. Kjartansson



ningi
skilaði
nisliðum
dinu og við
avellinum
var ýmist
alarvöllur-
varð til.
u komnir
ð vera til að
fá það til
í bænum.
essi mál eru
sem körfu-
i. Bestu og
hægt var að
ú göngum
menn - ég
það gáfuð
mbun í
ið unnuð
vinna og
ð bjuggum
- það voru
ettu reynd-
hringinn í
otir engu
eyjum nú
f.
utina sem
á gömlu
o í norður í
r austur á
esgrunn og
fyrir Eldey
þessar
mmtíu
en með
bá reru og
átu þær
bestu
andi voru

vökvuðu eikina með framkvæmdasemi sem bauð uppá alla þá þjónustu sem bæjarbúar þurftu og ekki leið á löngu þar til Eikin náði hálfa leið að Þorbirni. Í bæinn var kominn fjölbreyttur iðnaður, ferðaþjónusta af bestu og öflugustu gerð við hlið sjávaútvegsins sem borið hafði hitann og þungann af upphafinu. Inná milli þreifst menningin í öllum sínum fjölbreytileika. Fólksfjölgun var jöfn og stöðug. Við höfðum orðið allt til alls í bænum okkar og staðsetning hans á landinu styrkti hann á alla kanta í nálægð við höfuðborgina, alþjóðaflugvöllinn og útflutningshafnir á báða bóga.

Í miðjum uppbyggingafasa þessa einstaka samfélags, þegar menn lögðu nótt við dag í verkefnið þóttust einhverjir mennigarvitar í höfuðborginni skynja mennigarleysi þorparanna í Grindavík og gerðu um það sérstaka bíómynd sem kölluð var Fiskur undir Steini sem við í sakleysi okkar héldum að væri óður um hið nýja góða samfélag sem við stóðum blóðug upp fyrir haus að byggja upp. Nei þegar á hólminn var komið áttuðum við okkur á að verið var að gera grín að okkur. Það líkaði okkur illa. En sem



endranær áttum við svar við því. Við byggðum félagsheimili og hringdum í Tomma - í Festi. Festi varð á einni svipstundu vinsælasta sveitaballahús landsins og eiga mörg rútufyrirtæki okkur það að þakka að þau komust á legg og vinsælustu hljómsveitir landsins eru enn að minnast þeirra tíma. Mörg okkar hér eigum Festi líka það að þakka að við urðum yfirleitt til. Menningarbærinn Grindavík var búinn að stimpla sig inn.





En allt hefur sinn tíma. Við vitum nú hversu lífið getur verið hverfult. Það er ekkert sjálfsagt í þessum heimi. Náttúran sem skóp sjálf þau skilyrði lífsgæða sem við sóttumst eftir rak hnefann upp úr hrauninu og bauð uppí dans. Þar hefur hún mikla yfirburði og við þurfum að sýna henni sömu virðingu og briminu í innsiglingunni sem sjómenn okkar hafa lifað við alla tíð ef við ætlum að ná að lifa við þær aðstæður sem skapast hafa.

Eftir 5 eldgos á bæjarhlaðinu okkar blasir hin blákalda staðreynd við að samfélagið okkar sem við byggðum svo fallega upp saman liggur helsært á gjörgæslu og enginn veit með vissu hvort það lifir af eða ekki. Við vorum ekki fyrr búin að bölsóttast yfir því að vera lokuð inni á eigin heimilum vikum saman vegna heimsfaraldurs en við vorum rekin út af sömu heimilunum útí óvissuna sem virðist engan enda ætla að taka. Mörg okkar hafa verið sem reköld síðan á ókunnu hafi þar sem lítið er um landsýn. Aðstæður fólks eru mismunandi sem og aflið sem það hefur til að takast á við gjörbreyttar aðstæður í lífi sínu. Þess vegna þurfum við að umgangast hvort annað af nærgætni og tillitsemi.

Verkefnin sem við erum nú með í fanginu verða ekki stærri og það kallar á viðbrögð við hæfi. Við erum í meistarnámi í æðruleysi. Við söknum þess að koma við hjá mömmu á leið úr vinnu, kveðjunnar frá nágannanum, kórsins, hittingsins á vellinum, nálægðar við stórfjölskylduna sem eru margar í Grindavík, vinahópanna, hjól barnabarnsins sem liggur á bílaplaninu þar sem það á ekki að liggja. Við söknum allra litlu atriðanna sem við tókum varla eftir á meðan allt lék í lyndi og umfram allt öryggisins og festunnar. Rútínunnar. Við höfum lært að meta það sem við höfum misst.

Það eldgos sem hófst á miðvikudaginn var öflugt og ógvekjandi. Síðustu dagar hafa verið þungir og margir áttað sig á alvarleikanum, því að þó þessi orrusta hafi unnist þá er stríðið ekki búið. Hvað þola varnirnar mörg áhlaup af þessu tagi? Ég held að fólk sé ekki enn búið að átta sig á hversu mikið það tók á taugarnar að fylgjast með því hvort varnargarðarnir myndu halda. Hönnunin, uppbyggingin og árangur þessara garða er söguleg framkvæmd hvernig sem lyktir verða. Fólk fylgdist með í beinni útsendingu hvort þeir myndu halda eða ekki. Bærinn stóð og féll með því á hvorn veginn færi.

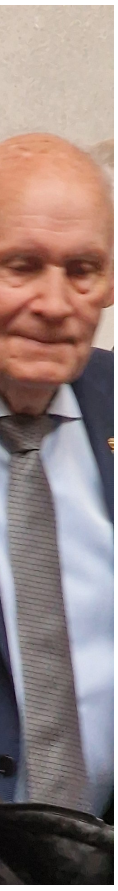
Bænirnar þyngdust í hjörtum og á vörum fólks eftir því sem á gosið leið, sömu bænir og farið var með hér áður þegar þess var beðið milli vonar og ótta hvort skipin kæmust til lands þegar óvænt óveður skall á. Kannski sambærilegar bænir og Jón Steingrímsson eld-klerkur fór með 20. júlí 1783 þegar hann hélt eldmessuna sem sagt er að stöðvað hafi eldstrauminn frá Skaftáreldunum. Þeir höfðu þá staðið í 43 daga samfellt og rann hraunið eftir farvegi Skaftár í austur og stöðvaðist við eldmessu tanga í tveggja kílómetra fjarlægð frá Kirkjubæjarklaustri í svipaðri fjarlægð og garðarnir stöðvuðu hraunrennslið til Grindavíkur. Vafalítið hefur bænaþungi síra Jóns og kirkjugesta vegið þungt, en einnig hefur vatnskæling lónanna sem flæddu inná hraunið hugsanlega átt sinn þátt í að hrauntotan – eldmessutangi – stöðvaðist. Hér speglast því á sögulegir atburðir með 240 ára millibili, vatnskæling og bænir annarsvegar og varnargarðar og bænir hins vegar.

Yfirvöld og bæjarbúar hafa nú náð að stilla saman strengi sína um hvernig verjast ber vánni. Öryggi bæjarbúa í fyrsta sæti, uppbygging atvinnulífs í öðru sæti og búseta í þriðja sæti. Yfirvöld ásamt einkafyrirtækjum sem innviðaþjónustuna veita verða að stilla sig saman um hvernig áskorunum er mætt. Fái fyrirtækin það sem þau þurfa munu þau vinna innan þeirra ramma sem þeim er settur af yfirvöldum. Verjum atvinnutækin og starfsemina til að hafa opið fyrir fólk að koma aftur. Sú barátta getur orðið löng og vinnst ekki nema allir rói í sömu átt. Tapist þetta stríð þurfa allir að geta sagst hafa gert allt það sem í þeirra valdi stóð til að svo færi ekki. Þannig tap er auðveldara að sætta sig við.

Til hvers er svo barist og hver geta sigurlaunin verið ? Í þessu húsi og öðrum slíkum hafa margar predikanir verið fluttar um sigur ljóssins yfir myrkrinu. Takist að bjarga Grindavík sem umlukin mun þá verða meistaraverkum varnargarðanna sem skilja að svarta ógnina fyrir utan og bjarta ásýndina fyrir innan, fulla af nýjum tækifærum og öflugu mannlegu samfélagi, verður það táknmynd mannlegrar þekkingar og reisnar og sigurs ljóssins á myrkrinu. Það mun enginn taka það af okkur sem við áttum í fortíðinni en það er undir okkur sjálfum komið hvað við munum eignast í framtíðinni hvar sem sú framtíð verður.

Ég óska sjómönnum og fjölskyldum þeirra til hamingju með daginn.





og bænir

nú náð
n hvern-
ejarbúa
nulífs í
eti. Yfirvöld
nnviða-
a sig saman
ett. Fái
munu þau
n þeim er
tvinnu-
fa opið
rátta getur
a allir rói í
rfa allir að
m í þeirra
Þannig tap

ver geta
i og öðrum
verið
ayrkrinu.
n umlukin
varnar-
ógnina
fyrir innan,
flugu
að tákn-
g reisnar
Það mun
við áttum í
ur sjálfum
st í fram-
rður.

ldum
nn.



Kæru sjómenn
og fjölskyldur ykkar!

Til hamingju með sjómannadaginn





Grindavík... útgerðarbær

www.grindavik.is



Heiðranir í Hörpu 2024

Fannar Jónassson:
Forseti Íslands, matvælaráðherra, Sjómannadagsráð, sjómenn, fjölskyldur þeirra og aðrir tilheyrendur. Gleðilega hátíð og til hamingju þeir sem heiðraðir voru.

Grindavík er rótgróinn sjávarútvegsbær og var frá fornu fari fyrst og fremst verstöð. Vinnubrögð, siðir og venjur sem sjósókninni tengdust voru með líkum hætti öldum saman og á landi var einnig flest í sömu skorðum árhundruð eftir árhundruð. Grindavík liggur fyrir opnu hafi þar sem brimaldan gengur óbrotin á land. Hafnarskilyrði voru nánast engin frá náttúrunnar hendi. Sjósókn var frá fyrstu tíð erfið og áhættusöm frá Grindavík en þaðan var þó jafnan mikið útræði, meðal annars lengi á vegum Skálholtsstóls. Oft skall hurð nærri hælum og slysin urðu ekki umflúin enda greina annálar frá mörgun mannskæðum sjóslysum í Grindavík fyrr á öldum.

Landnámabók getur um landnámsmanninn Molda-Gnúp, þann sama og fyrstur settist að í Grindavík. Hann hafði farið til Íslands, fyrir víga sakir og nam land milli Kúðafljóts og Eyjarár og Álftaver allt. Í Landnámabók segir að Molda-Gnúpur hafi selt mörgum mönnum af landnámi sínu „og gerðist þar fjölbyggt, áður JARÐELDUR rann þar ofan“. Það varð sem sagt eldgos og hraunflæði austur þar. Slíkum náttúruhamförum höfðu landnámsmenn ekki átt að venjast og flúði þá hver sem flúið gat. Fór Molda-Gnúpur vestur í Grindavík og staðfestist þar svo sem segir í Landnámabók.

Ógnarkraftar jarðskorpunnar hafa á sér dökkar hliðar. Jarðskjálftar, landris og eldgos hafa svo sannarlega sett mark sitt á mannlífið í Grindavík allt frá ársbyrjun árið 2020. Fyrir einungis fimm dögum hófst enn eitt eldgosið nærri Sundhnúksgígaröðinni norðan við Grindavík. Þetta er áttunda gosið á Reykjanesskaga á þremur árum og jafnframt það fimmta sem brýst út á rúmu hálfu ári frá því að fyrst gaus í Svartsengiskerfinu þann 18. desember síðastliðinn. Þetta síðasta gos reyndist það stærsta í þessari hrinu og var kraftmeira en í hinum fyrri gosum á Reykjanesskaga. Skömmu eftir að gosið hófst var Grindavíkurbær rýmdur. Rýmingin gekk vel og fumlaust fyrir sig. Það er ótrúlegt að íbúarnir hafi litið svo á að ekkert væri jafn sjálfsagt og að yfirgefa bæinn sinn fyrirvaralaust, um leið og hávaðamiklir viðvörunarlúðrar voru þeyttir.

Ég held að enginn Grindvíkingur sem kominn er til vits og ára og var á heimaslóðum þann 10. nóvember síðastliðinn muni gleyma þeim degi. Íbúarnir höfðu upplifað ítrekaðar jarðskjálftahrinur í nærri fjögur ár og mörg hundruð eða jafnvel þúsundir skjálfta, en ekkert jafnaðist á við það sem gekk á



þann 10. nó
svo ofsafeng
nánast ekke
klukkutímu
ur og vegna
flúið af vett
leið. Um kv
að fullu rýn
síðar, er gri
ennþá búse
flestir búið
sveitarfélög
en aðrir var
síður okkar
muni byggj
aftur það bl
sveitarfélag
hlýtur að te
nokkrum fá
sé getið í La
sakir að þar





skaga á
að fimmta
i frá því að
u þann 18.
síðasta gos
hrinu og
rri gosum
ftir að
ær rýmd-
nlaust fyrir
ir hafi litið
sagt og að
laust, um
narlúðrar

íkingur
og var
ember
m degi.
aðar jarð-
ár og mörg
r skjálfta,
sem gekk á





þann 10. nóvember. Skjálftarnir voru svo ofsafengnir og tíðir að það var nánast ekkert lát á þessum hamförum klukkutímum saman. Það var föstudagur og vegna skjálftanna höfðu íbúarnir flúið af vettvangi eftir því sem á daginn leið. Um kvöldið hafði bærinn verið að fullu rýmdur. Nú, nærri hálfu ári síðar, er grindvíska samfélagið ekki ennþá búsett í Grindavík. Íbúarnir hafa flestir búið sér nýtt heimili í öðrum sveitarfélögum, sumir tímabundið en aðrir varanlega. Það er engu að síður okkar óbilandi trú að Grindavík muni byggjast upp að nýju og verði aftur það blómlega og kraftmikla sveitarfélag sem það hefur verið. Það hlýtur að teljast athyglisvert og með nokkrum fádæmum að Grindavíkur sé getið í Landnámubók fyrir þær sakir að þangað hafi landnámsmaðurinn Molda-Gnúpur hrakist austan úr Álftaveri undan jarðeldum og að síðastliðna mánuði hafi Grindvíkingar þurft að yfirgefa heimili sín og orðið flóttamenn í eigin landi vegna jarðelda við Grindavík.

Sjómannadagurinn hefur í áratugi verið stærsti viðburður ársins í Grindavík þegar haldin er sjómanna- og fjölskylduhátíðin Sjóarinn síkáti. Vegna náttúruhamfaranna verður ekki hægt að halda sjómannadaginn hátíðlegan heima í Grindavík að þessu sinni en Sjómannadagsráð og aðrir þeir aðilar sem að þessari athöfn standa, hafa tekið okkur opnum örmum hér á hafnarsvæði Reykjavíkur. Við þökkum innilega fyrir þá hlýju og samkennd sem okkur er sýnd með þessu ljúfa vinarbragði.

MEGI ÞIÐ NJÓTA DAGSINS.









Sjómannadagurinn 2. júní 2024

Sunnudagurinn 2. júní, sjómannadagurinn rann upp með stífum norðankalda, hraustlega blés um sundin blá við Reykjavíkurhöfn.

Öllu betra veður var í Grindavík, en þar mátti enginn vera, staðurinn jú sá hættulegasti á Íslandi þann daginn.

Hátíðarhöld Grindvíkinga þetta árið einkenndust af því að við fengum inni hjá góðum, var tekið opnum örmum og reynt að gera úr þessu góðan dag.

Til stóð reyndar að mæta til Grindavíkur laugardaginn þann 1. júní og hittast við kirkjuna, ganga að minnisvarðanum Von, leggja þar blómsveig og minnast drukknaðra og týndra sjómanna. Að því loknu halda vestur í kirkjugarð að Stað í Staðarhverfi og leggja þar einnig blómsveig til minningar um drukknaða og týnda sjómenn.

Af því varð ekki.

Að morgni sunnudagsins 2. júní mættu Grindvíkingar til sjómannamessu í Vídalínskirkju í Garðabæ og þjónaði sóknarprestur Grindavíkur sr. Elínborg Gísladóttir til altaris og organisti og kirkjukór Grindavíkur voru henni til halds og trausts.

Flutt voru ritningarorð og fagrir tónar orgelleikara Grindavíkurkirkju Kristjáns Hrannars, við söng Gissurar P. Gissurarsonar tenórs.

Forseti Íslands hr. Guðni Th Jóhannesson flutti ávarp og heilsaði Grindvíkingum.

Sjómannsræðu dagsins flutti Pétur H . Pálsson sjómaður og útgerðarmaður.

Samdægurs hófst í menningarhúsinu Hörpu við Reykjavíkurhöfn heiðrunar athöfn kl. 14:00.

Sú hefð hefur skapast í Reykjavík að vera með séstaka athöfn þar sem komið er saman og sjómenn heiðraðir fyrir m.a. björgun mannslífa og farsæl sjómanns og félagsstörf.

Sjómanndagsráð stendur fyrir hátíðahöldum sjómanndags í Reykjavík, og var Sjómanna og vélstjórafélagi Grindavíkur boðið að vera með að þessu sinni.

Stundin í Hörpu var einkar hátíðleg og voru alls 10 einstaklingar heiðraðir, 6 frá Reykjavík og 4 frá Grindavík.

Þá var Guðni Th. Jóhannesson forseti Íslands sæmdur heiðusrmerki fyrir stuðning við íslenska sjómenn og útveg í embættistíð sinni.

Lúðrasveit verkalýðsins og Karlakór Reykjavíkur fluttu hátíðartónlist og ávörp fluttu bæjarstjóri Grindavíkur, Fannar Jónasson, Bjarkey Olsen Gunnarssdóttir matvælaráðherra og

Árni Sverrisson formaður Félags skipstjórnarmanna.

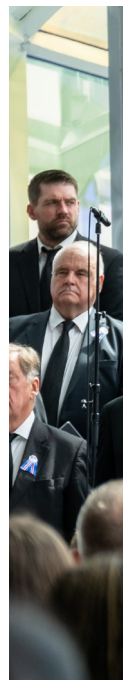
Faxaflóahafnir, Sjómanndagsráð og Brim voru bakhjarlar hátíðarhaldanna í Reykjavík 2. júní 2024, og var Grindvíkingum boðið að taka þátt og nota aðstöðuna í Reyjavík.

Sjómannadagurinn í Grindavík hefur í áratugi ávallt verið helsti viðburður Grindvíkinga. „Sjóarinn Síkáti“ fjölskylduhátíðin fékk þar með líflínu til þess að verða haldin í 27. skipti.

Fjölmargir viðburðir voru alla helgina við Reykjavík með þátttöku okkar Grindvíkinga, m.a. kom Una Torfa fram með barnakór Grindavíkur og Grindavíkurskipið var til sýnis.

Sjómanna og vélstjórafélag Grindavíkur þakkar öllum þeim sem lögðu hönd á árar. Sérstakar þakkir fær Aríel Pétursson formaður Sjómannadagsráðs.

Ritstjóri.









Heiðranir 2024

Ármann Brynjar Ármannsson vélstjóri.



Ármann Brynjar Ármannsson er fæddur í Reykjavík þann 14. desember 1954.

Hann er sonur hjónanna Ármanns Brynjólfssonar vélstjóra frá Þingeyri og Ástu G. Þorvaldsdóttur húsmóður frá Holti á Barðaströnd.

Ármann var í sambúð með Chuan Tongkham frá Tælandi og eiga þau eina dóttur saman, Ástu Maríu.

Ármann ólst upp í Reykjavík og lauk barna – unglinga og gagnfræðaprófi frá Laugalækjaskóla vorið 1971.

Ármann útskrifast með 4. stig vélstjóra frá Vélskóla Íslands vorið 1975.

Ármann sleit barnsskónum í Reykjavík en er kominn átta ára gamall í sveit vestur á firði til móður ömmu og afa að Gröf á Rauðasandi og átti þar fjögur ánægjuleg sumur.

Næstu fimm sumur vann hann ýmist í fiskvinnslu eða byggingavinnu í Reykjavík.

Strax að loknu 1. stigi Vélskólans gerði hann samning um nám í vélsmíði hjá þeim heiðursmönnum Pétri og Kristmundi Sörlasonum ættuðum frá Gjögri í Árneshreppi á Ströndum, en þeir ráku saman Stálver hf. í Reykjavík.

Ármann lauk sveinsprófi hjá þeim vorið 1976.

Við tekur sjómennskan, Ármann er kominn á sjó, um haustið 1976 er hann orðinn vélstjóri á fragtskipi, var m.a. hjá Víkurskipum hjá Finnboga Kjeld og er næstu fjögur árin í fragtinni.

Þá tekur við vélstjórn á togurum, lengst af hjá bæjarútgerð Reykjavíkur og svo hjá Granda.

Síðustu 13 árin er hann vélstjóri á línubátnum Sturlu GK 12. í útgerð Þorbjarnar hf. og undi hag sínum vel. Ármann vill koma á framfæri þakklæti fyrir velgjörð og gott samstarf.

Vorið 2019 hættir Ármann að mestu til sjós, er þó að leysa af, meðal annars hjá Þorbirni hf. fram til ársins 2022, þá er hann búinn að vera góð 44 ár til sjós.

Allan þann tíma sem Ármann var félagsmaður í Sjómanna og vélstjórafélagi Grindavíkur var hann öflugur félagsmaður. Hafði hann sterkar og ákveðnar skoðanir um kaup og kjör sjómanna.

Ármann býr í Gullengi 13 í Reykjavík.

Ármann Brynjar Ármannsson vélstjóri: Sjómanna og vélstjórafélagi Grindavíkur er það mikill heiður að veita þér viðurkenningu fyrir ártauga störf á sjónum.

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

Hólmgeir Jónsson framkvæmdastjóri.



Hólmgeir er fæddur á Akureyri þann 14. ágúst árið 1955.

Hann er sonur hjónanna Jóns Hólmgeirssonar, fæddur 15. mars 1934 – dáinn 11. maí 2001, fyrrverandi bæjarritara í Grindavík og Fanneyjar Guðmundsdóttur húsmóður, fædd 22. maí 1934. Hólmgeir er næst elstur fimm barna þeirra.

Eiginkona Hólmgeirs er Helga Auður Jónsdóttir og eiga þau 3 börn, tvo drengi og eina stúlku. Barnabörnin eru þrjú.

Hólmgeir ólst upp í Flatey á Skjálfanda fyrstu 6 ár ævinnar, þá flytur fjölskyldan til Grindavíkur í júní árið 1961. Að lokinni skólagöngu í Grindavík lá leiðin í Héraðsskólann á Laugarvatni og lýkur hann þaðan Landsprófi. Þá liggur leiðin í Menntaskólann á Akureyri og útskrifast hann sem stúdent árið 1976.

Hólmgeir útskrifast frá Viðskiptadeild Háskóla Íslands árið 1982.

Á uppvaxtarárum Hólmgeirs í Grindavík vann hann ýmis sumarstörf, fljótlega er hann kominn á netaverkstæði Jóns Holbergssonar og vann þar nokkur sumur. Eins og hjá flestum ungum mönnum sem alast upp í sjávarþorpi stefndi Hólmgeir að því að starfa við sjómennsku að

lokinni skól
sjóinn suma
stúdentsnán
377, hann lý
sjómennsku
gripu þar in
GK sumarið
illa og lauk þ

Þetta leid
Íslands og ú
ur, að loknu
hjá Kjararan
Alþýðusamb

Málefni s
hugleikin og
ráðinn fram
bandi Íslands
starf. Hann k
reynslu af kj
mótaði og ef
land næstu á
um í apríl á þ
kvæmdastjór

Sjómann
þakkar Hólm
gott og náið
í öllum þei
hverjum tím

Hólmgei
stjórafélagi G
ur að veita þ
þín á sjó og
Íslands sem
sambands Ís
Hólmgeiri J

Sjómanna
óskar þér
Guðs blessu
Me

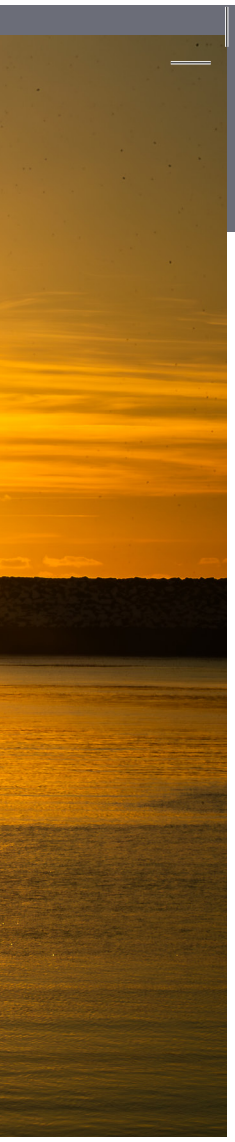
Jóhanna A.
Jóhanna er f
22. apríl 192

Hún er dót
anna Sigurða
Arnljótssona
janúar 1903 o
Lilju Jóhanne
19. maí 1904
bæði Húnvet
systkinum, e

Eiginmað
skipstjóri og
ember 1927 f
lést er bátur l
Hópsnesi við

Börnin er
Þrúðmar, bar
in 11 og lang

Jóhanna
fjölskyldan e
hanna er á 1
af barnsföru



lastjóri.



ndsdóttur
Hólmgeir er

ga Auður
o drengi og
ú.
Skjálfanda
lskyldan til
lokinni
í Héraðs-
hann þaðan
enntaskól-
n sem

kiptadeild

í Grinda-
fljótlega
i Jóns
kur sumur.
num sem
ólm-
sku að

lokinni skólagöngu. Hann er kominn á sjóinn sumarið 1973 og næstu sumur með stúdentsnáminu, er m.a. á Hafbergi GK 377, hann lýkur prófi 1976 og ætlar að gera sjómennsku að framtíðarstarfi, en örlögin gripu þar inn. Hólmgeir er skipsverji á Þóri GK sumarið 1976 þegar að hann slasaðist illa og lauk þar með sjómannsferli hans.

Þetta leiddi til þess að hann fór í Háskóla Íslands og útskrifast sem viðskiptafræðingur, að loknu námi er hann kominn til starfa hjá Kjararannsóknarnefnd og síðar hjá Alþýðusambandi Íslands.

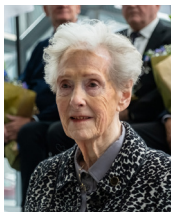
Málefni sjómanna voru Hólmgeiri alltaf hugleikin og þann 1. ágúst 1985 var hann ráðinn framkvæmdastjóri hjá Sjómannasambandi Íslands sem reyndist hans framtíðarstarf. Hann kemur að borðinu með góða reynslu af kjara og stéttarfélagsmálum sem mótaði og efldi samtök sjómanna um allt land næstu áratugina. Hólmgeir lét af störfum í apríl á þessu ári eftir 39 ár sem framkvæmdastjóri Sjómannsambands Íslands.

Sjómanna og vélstjórafélag Grindavíkur þakkar Hólmgeiri samferðina öll þessi ár, gott og náið samtarf og ómetanlega aðstoð í öllum þeim málefnum sem upp komu á hverjum tíma um kaup og kjör sjómanna.

Hólmgeir Jónsson: Sjómanna og vélstjórafélagi Grindavíkur er það mikill heiður að veita þér viðurkenningu fyrir störf þín á sjó og áratuga störf í þágu sjómanna Íslands sem framkvæmdastjóri Sjómannasambands Íslands. Sjómenn Íslands þakka Hólmgeiri Jónssyni fyrir ævistarfið.

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

Jóhanna A. Sigurðardóttir.



Jóhanna er fædd þann 22. apríl 1929 í Reykjavík.

Hún er dóttir hjónanna Sigurðar Ingimars Arnljótssonar, fæddur 3. janúar 1903 og Jóhönnu Lilju Jóhannesdóttur, fædd 19. maí 1904. Þau voru bæði Húnvetningar. Jóhanna er næst elst af 10 systkinum, ein systir lifir.

Eiginmaður Jóhönnu var Karl Símonarson skipstjóri og útgerðarmaður fæddur 16. nóvember 1927 frá Eyri í Vestmannaeyjum. Hann lést er bátur hans Álftanes GK 51 fórst út af Hópsnesi við Grindavík þann 12. apríl 1976.

Börnin eru 3, Birgir Smári, Lilja Jónína og Þrúðmar, barnabörnin eru 5, langömmubörnin 11 og langa-langömmubörnin eru 3.

Jóhanna ólst upp fyrstu árin í Reykjavík, fjölskyldan er komin í Skagafjörð þegar Jóhanna er á 12. aldursári. Móðir hennar deyr af barnsförum þegar að hún fæðir tíunda barn sitt, erfiðir hagir fjölskyldunar verða til þess að barnahópnum er sundrað og við tekur vist á heimilum í Skagafirði.

Á táningsaldri er Jóhanna ýmist í Reykjavík eða í vinnumennsku meðal annars á Hólum í Hjaltadal og í Varmahlíð í Skagafirði.

19 ára gömul er hún komin í Húsmæðraskóla Akureyrar og lauk námi 1949. Við taka ár í ráðsmennsku og eldhússtörfum.

Haustið 1958 flytja þau hjónin til Grindavíkur, þá eru íbúar 630 talsins og sjávarþorp í myndun.

Þau gera sér heimili í Arnarhrauni 5 og síðar byggðu þau hús í Borgarhrauninu, við taka húsmóðurstörfin, barnauppeldi og að sinna útgerð með manni sínum. Jóhanna missir mann sinn í hörmulegu sjóslysi þann 12. apríl 1976.

Jóhanna fór í kjölfarið á vinnumarkaðinn, fyrst um sinn ráðskona í Þorbirni hf. og vann við ræstingar með öðrum störfum. Síðustu 20 starfsár sín vann hún á bókasafni Grindavíkur.

Kvennadeild Slysavarnafélagsins í Grindavík, Þórkatla, var stofnuð 1977. Jóhanna fór þar fremst í flokki meðal jafningja við stofnun deildarinnar og er í fyrstu stjórn, gegnir formennsku um skeið og starfaði óslitið að slysavarnamálum meðan að heilsa leyfði. Sjóslys voru tíð á þessum árum, megin tilgangur Þórkötlu var að efla slysavarnir sjómanna, hlúa að skipsbrotmönnum og aðstandendum þeirra. Deildin var í fararbroddi í að efla forvarnir og söfnuðu jöfnum höndum fjármagns til tækjakaupa björgunarsveitarinnar Þorbjörns í Grindavík. Jóhanna var sæmd heiðursmerki Slysavarnadeildarinnar Þórkötlu.

Jóhanna gengur í Kvenfélag Grindavíkur 1958 og starfar þar óslitið á meðan að heilsa leyfði. Þar sat hún í stjórn og gegndi formennsku um skeið, hún var sæmd heiðursmerki félagsins árið 2023.

Á 40 ára afmæli Grindavíkurbæjar árið 2014 hlaut hún viðurkenningu frá Grindavíkurbæ fyrir störf sín í þágu félags og menningarmála.

Jóhanna bjó síðustu árin í Víðigerði í Grindavík þar til kom að rýmingu bæjarins þann 10. nóvember 2023, hún býr nú í Boðaþingi í Kópavogi á dvalarheimili aldraða sjómanna.

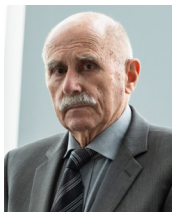
Jóhanna er næst elst Grindvíkinga.

Jóhanna A. Sigurðardóttir:

Sjómanna og vélstjórafélagi Grindavíkur er það mikill heiður að veita þér viðurkenningu fyrir áratuga störf þín í þágu slysavarnamála sjómanna.

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

Njáll Þorbjarnarson
vélstjóri og útgerðarmaður.



Njáll er fæddur í Grenivík þann 27. ágúst 1937.

Hann er sonur hjónanna Þorbjörns Áskelssonar útgerðarmanns og Önnu Guðmundsdóttur ljósmóður frá Ægissíðu í Grenivík.

Eiginkona Njáls er Jóna Jónsdóttir fyrrverandi skrifstofustjóri og eiga þau þrjá syni, elstur er Freyr, þá Þorbjörn og yngstur er Marinó. Barnabörnin eru 6.

Njáll elst upp á Grenivík og lýkur þar hefðbundinni skólagöngu. Faðir hans stofnar árið 1946 útgerðarfélagið Gjögur hf. ásamt öðrum á Grenivík og örlögin eru ráðin, unglingsárin eru bryggjan og bátarnir.

Njáll lauk vélstjórnarnámskeiði frá Akureyri 1957 og við tók nám í vélvirkjun í Landssmiðjunni í Reykjavík og lýkur þar námi 1962.

17 ára er hann kominn á vertíð til Grindavíkur og er á verbúð í Sæbóli. Hann starfar við fiskvinnslu í Kreppunni og gamla þurrkhúsinu, Njáll er næstu fjórar vertíðir í Grindavík. Á þessum árum lögðu bátar Gjögurs upp í Grindavík, fyrst Von TH árið 1953, hjá Fiskverkun Einars G Einarssonar frá Garðhúsum kaupmanns undir stjórn Einars Einarssonar frá Krosshúsum. Ári síðar leggur Vörður TH upp hjá Hraðfrystihúsi Grindavíkur. Fljótlega var hafist handa við að koma upp aðstöðu og árið 1956 er Gjögur búið að byggja eigið fiskverkunarhús í Grindavík.

Á námsárum er Njáll kominn á sjóinn og er á síldveiðum við norðurland í tvö sumur. Að loknu námi tekur við vélstjórn á skipum Gjögurs hf, hann byrjar á Áskeli ÞH og er einnig á Verði ÞH Og Oddgeiri ÞH.

1965 tekur Njáll við stöðu útgerðarstjóra Gjögurs, eins og það heitir í dag, hann sér um viðhald og eftirlit með skipum Gjögurs. Á næstu áratugum lætur fyritækið smíða 7 ný fiskiskip og er Njáll eftirlitsmaður með smíði þeirra. Áttræður er Njáll í Noregi og klárar smíði á nýjum togveiðiskipum, Verði ÞH og Áskeli ÞH. Í tíð Gjögurs hefur útgerðin látið smíða 10 ný fiskiskip og er það 11. í smíðum í Skagen í Danmörku, nýr Hákon ÞH og er hann væntanlegur í sumar.

Njáll er formaður stjórnar Gjögurs hf.

Njáll og Jóna hafa búið í Reykjavík lengst af á Lynghaganum, en njóta nú efri áranna á Strikinu í Garðabæ.

Sjómanna og vélstjórafélag Grindavíkur vill koma á framfæri þakklæti

til Gjögurs hf. fyrir einstaklega gott samstarf í gegnum tíðina, góður kjarni félagsmanna hefur róið á skipum Gjögurs í áratugi í góðu samstarfi og við velgjörð fyritækisins, ekki hvað síst nú í þeim hamförum sem yfir Grindavík gengur.

Njáll Þorbjarnarson:

Sjómanna og vélstjórafélagi Grindavíkur er það mikill heiður að veita þér viðurkenningu fyrir áratuga störf á vettvangi sjómennsku, við vélstjórn á sjó og hönnun og smíðar á nýjum fiskiskipum, með hverju nýju skipi eykst góður aðbúnaður skipverja og öryggi til sjós.

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



Linde
Rexroth
Sauer Danfoss
Denison/Parker

Dælur - Mótorar - Stjórnlokar - Fjarstýringar - Rafbúnaður

Fullkomin viðgerðarþjónusta

Vökvadælur
Vökvamótorar
Vökvakistur
Gírar og annar búnaður

Viðgerðir á búnaði sem hætt er að framleiða!

SCANRECO fjarstýringar

Flytjum inn og þjónustum SCANRECO fjarstýribúnað!

Telco - ABB - Siemens - Omron - Emerson og fl.

Poclain
Hägglund
SAI
Valmet

Einnig varahlutir og viðgerðir

Fjölbreytt úrval skynjara og stýringa

Sick
Turck
Eaton
Allen-Bradley

Vökvatæki ehf
Sími 8614401
vt@vokvataeki.is - www.vokvataeki.is

Valmet - Berarma - Charlynn - Eaton - Rexroth - Linde - Parker - Brevini - SAI - Danfoss - Intermot - Hägglund - Poclain - Staffa - Atlas Copco - Hiab - Palfinger - Fabercom - Denison - Komatsu - Liebherr - Perkins og fl.



Vegna ásta
2024 var ó
mannadeg
fyrra. Þess
heiðursges
Reykjavík
um hátíðar
tækifæri se
ár verður h
til að fagna

Sjóman
er undirbú
þetta er skr
mikil tilhlö
heima í Gr
víkingar ta
einingu hö
sterku hefð
deginum“ s
sviðsstjóri
Grindavíku

Sjávarútve
hjartað í s

Sjávarútveg



Sjómannadeginum fagnað heima í ár

Vegna ástandsins í Grindavík vorið 2024 var ómögulegt að fagna sjómannadeginum heima í Grindavík í fyrra. Þess í stað voru Grindvíkingar heiðursgestir sjómannadagsins í Reykjavík og kunnum við aðstandendum hátíðarinnar bestu þakkir fyrir það tækifæri sem gafst til að koma saman. Í ár verður hins vegar haldið aftur heim til að fagna þessum stóra degi.

Sjómannadagurinn verður 1. júní og er undirbúningur í fullum gangi þegar þetta er skrifað í byrjun maí. „Það er mikil tilhlökkun að geta fagnað deginum heima í Grindavík og ég vona að Grindvíkingar taki þátt með okkur. Í sameiningu höldum við áfram að rækta þá sterku hefð að koma saman á sjómannadeginum“ segir Eggert Sólberg Jónsson, sviðsstjóri frístunda- og menningarsviðs Grindavíkurbæjar.

Sjávarútvegurinn er hjartað í samfélaginu

Sjávarútvegur er og hefur lengi verið burðarás atvinnulífs í Grindavík og grundvöllur þeirrar lífsafkomu sem byggðin hvílir á. Þau sem sækja sjóinn standa vissulega fremst í flokki á sjómannadeginum, en þar á bak við eru fjölmörg sem leggja sitt af mörkum, hvort heldur það er við vinnslu, löndun, í flutningum, þjónustu eða viðhaldi. Við megum heldur ekki gleyma fjölskyldum og baklandi sjómanna og starfsfólks sem veita ómetanlegan stuðning alla daga.

„Afleidd störf sem tengjast sjávarútvegi eru fjölmörg og hafa gert Grindavík að öflugu og sjálfbæru samfélagi. Þessi dagur er því ekki aðeins helgaður sjómönnum heldur öllum þeim sem koma að því að sækja björg í bú, hvort sem það er á sjó eða landi“ segir Eggert.

Messa og fjölskyldudagskrá við Kvikuna

Dagskrá sjómannadagsins í ár hefst með sjómannadagsmessu í Grindavíkurkirkju kl. 13:00. Að henni lokinni verður gengið að minnisvarðanum Von þar sem lagður verður blómsveigur til minningar um týnda og drukknaða sjómenn. Eggert segir þessa athöfn lengi hafa verið hátíðlega og minna okkur á dýpt tengsla samfélagsins við hafið og þá óvissu sem alltaf fylgt hefur því að sækja lífsviðurværi á sjó.

Í framhaldinu tekur við fjölskyldudagskrá við Kvikuna með hoppuköstulum og skemmtiatriðum á sviði.

Sjáumst í Grindavík!

Það skiptir máli að hafa tækifæri til að hittast, minnast, gleðjast og styrkja tengslin á milli okkar allra. Sjómannadagurinn hefur lengi verið stór dagur í Grindavík, dagur þar sem við komum saman sem samfélag, sýnum samstöðu og heiðrum þá sem hafa byggt upp bæinn okkar með vinnu sinni á sjó og landi.

Þessa helgi verður fjölbreytt dagskrá víða um bæinn þar sem fyrirtæki og einstaklingar leggja sitt af mörkum til að gera helgina sem skemmtilegasta. Við hlökkum til að sjá ykkur öll! - *Ritstjóri*

Karl Smári Hreinsson:



Frönsk útgáfa á Tyrkjaránssögum

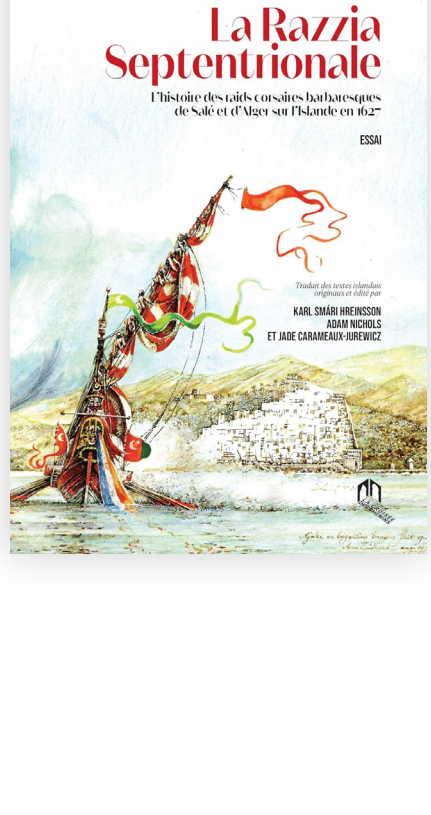
Borgarmúrar Saléborgar (nú Rabat) eru óbreyttir frá dögum Tyrkjaránsins.

Í febrúar á þessu ári kom út frönsk þýðing á Reisubók séra Ólafs Egilssonar ásamt öðrum samtímaheimildum um Tyrkjaránið á Íslandi. Bókin er langítarlegasta verk sem gefið hefur verið út um Tyrkjaránið frá því að Sögufélagið gaf út bókina Tyrkjaránið á Íslandi á árunum 1906-1909. Þýðinguna gerðu Karl Smári Hreinsson og Adam Nichols en þeir hafa í mörg undanfarin ár skrifað og gefið út bækur um Tyrkjaránið á Íslandi.

Árásin í Norðurhöfum

Titill bókarinnar á frönsku er *La Razzia Septentrionale - L´historie des raids corsaires barbaresques de Salé et d´Alger sur L´Islande en* 1627 sem þýða má sem: Árásin í Norðurhöfum – saga árásar barbarísku korseranna frá Salé og Algeirsborg á Ísland árið 1627. Úgefandi frönsku þýðingarinnar er *Éditions la Croisée des Chemins* í Casablanca í Marokkó en það er mjög virt bókaútgáfa og sú stærsta í Afríku. Þetta er í fyrsta sinn sem bók um Tyrkjaránið kemur út á frönsku. Formála skrifar Leila Maziane, prófessor í sagnfræði og deildarforseti við Hassan II háskólann í Casablanca. En það var hún sem hvatti eindregið til þess að bókin yrði gefin út. Bókin er alls 420 blaðsíður, ásamt kortum, nafnaskrá og heimildaskrá. Útgáfa bókarinnar var styrkt af Miðstöð íslenskra bókmennta og sambærilegri stofnun í Marokkó.







r, ásamt
laskrá.
af Miðstöð
ærilegri



Grindavíkurránið

Foringi ránsins í Grindaík var Jan Janszoon, hollenskur sjóræningi sem snúist hafði til íslams og tók upp nafnið Múrað Reis og gerði út frá Salé á Atlantshafsströnd Marokkó. Múrað Reis var alræmdur og mjög vel þekktur í Salé enda einskonar hafnar-eða borgarstjóri þar um tíma. Aðeins fáum Íslendingum var rænt í Grindavík og flestir þeirra tilheyrðu sömu fjölskyldu, Járngerðarstaðafólkinu. Allmörgum útlendum sjómönnum ásamt Dönum var einnig rænt í Grindavíkurráninu. Þetta fólk var allt flutt til Salé þar sem það var selt í þrældóm á þrælamarkaði borgarinnar. Þrír einstaklingar frá Járngerðarstöðum voru leystir út og komust aftur heim. Þar á meðal Halldór Jónsson sem síðar var oft nefndur Halldór hertekni. Hann tók saman lýsingu á ráninu og ferð sinni og tíma í Afríku. Sú heimild er nú glötuð en hefur varðveist í endursögn í Tyrkjaránssögu Björns á Skarðsá.

Mikilvægi íslenskra heimilda

Skömmu efir að bókin *La Razzia Septentrionale* kom út í Casablanca var greinarhöfundi boðið til Marokkó til að halda fyrirlestur um Tyrkjaránið og þátt Marokkómanna í ráninu í Grindavík. Það kom í ljós á þessum fyirlestri að það er mikill áhugi í Marokkó á þessu tímabili í sögu Marokkó, en hingað til hafa sagnfræðingar þar í landi ekki fjallað mikið um þetta tímabil. Bókin *La Razzia Septentrionale* kom því eins og himnasending upp í hendurnar á sagnfræðingum og áhugafólki um sögu Marokkó. Mikilvægi íslensku heimildanna um Tyrkjaránið sem nú eru aðgengilegar á frönsku er því stórt innlegg í sögu sjórána og þrælaverslunar í Marokkó og í Norður-Afríku. Það sýnir sig best í því að á þessu ári er sögufélag í Casablanca með sérstakt þema þar sem sjórána og siglinga og fríbítara (korsera) er minnst með margvíslegum hætti. Þeir sem standa að þessu sögufélagi vilja mjög gjarna vera í sambandi við sögufélög á Íslandi og minnast þessarar sameiginlegu sögu landanna.

Sjóræningjar, fríbýtarar og korserar

Hafa verður í huga að þeir sjóræningjar sem komu frá Salé í Marokkó og sjóræningjaborgum á norðurströnd Afríku voru fríbýtarar eða korserar eins og þeir eru oft kallaðir, þe þeir höfðu sérstakt leyfisbréf frá þeim borgum sem þeir gerðu út frá til að stunda sjórán og stunduðu rán á landi og sjó eins og hverja aðra atvinnu. En sjóræningjar á hinn bóginn voru líkt og víkingarnir án allra leyfa til ránsskapar. Orðið sjóræningi er reyndar notað sem hugtak sem nær yfir sjóræningja hvort sem þeir hafa leyfi til sjórána eða ekki, og orðið korseri er sérstaklega notað yfir fríbýtara frá norðurströnd Afríku og Marokkó.



Standandi, Ibrahim Slaoui formaður sögufélags í Casablanca, og prófessor Leila Matziane. Karl Smári áritar bók sína.

Tyrkjaránssögur efni í forsíðugrein

Nú rétt fyrir páska kom grein í tímaritinu *Maroc Hebdo*, sem er hálfsmánaðar tímarit sem gefið er út í Casablanca um bókina *La Razzia Septentrionale* ásamt löngu viðtali við Karl Smára Hreinsson. Greinin er reyndar forsíðufrétt og öll forsíðan er lögð undir teikningu af sjóræningjaskipi ásamt mynd af nýju bókinni. Inni í blaðinu er síðan ítarleg grein um útgáfu og efni bókarinnar. Þess ber að geta að þetta tímarit er mjög virt í Marokkó og er dreift víðar í frönskumælandi löndum og reyndar dreift víða um Bandaríkin enda höfðar tímaritið ekki síst til ráðamanna og þeirra sem stunda viðskipti við Marokkó. Líklega má fullyrða að engin bók um sögulegt íslenskt efni hefur áður komið út í Afríku eða fengið jafn mikla umfjöllun og þessi grein ber vitni um.



Gestir á ráðstefnu í Casablanca um Tyrkjaránið.

Sendum sjómönnum og fjölskyldum peirra hátíðarkveðjur á sjómannadegi

Félag skipstjórnarmanna

GRINDIN
Trésmiðia og verktakar

SJÓMANNA FÉLAG ÍSLANDS

BANI
MEINDÝRAVARNIR
Hallur J. Gunnarsson
Sími 821 5304 - banar@banar.is

Slippurinn AKUREYRI
DNG
BY SLIPPURINN AKUREYRI

HP FLUTNINGAR

TANNLÆKNASTOFA GRINDAVÍKUR

HAF & VATN

ÍSFÉLAG GRINDAVÍKUR HF.

Sjómannastofan VÖR Restaurant

Vélsmiðja
Orms & Víglundar

LYSI

Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra hátíðarkveðjur á sjómannadegi

TGraf.is 426-7660

BÍLALEIGA AKUREYRAR Höldur

Europcar

Verkalýðsfélag Grindavíkur

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

SÉREFNI



VÉLAR OG DÆLUR
www.vogd.is



RAFMÓTORAR

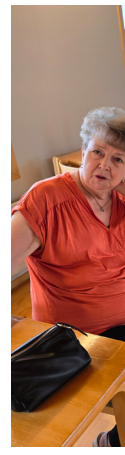


SCANVER EHF 588 80 40
www.scanver.is
GÍRAR - FÆRIBÖND - RAFMÓTORAR - LEGUR

Ljósmyndari: Hallur J. Gunnarsson


































FEB: Rauðikrossinn Keflavík:



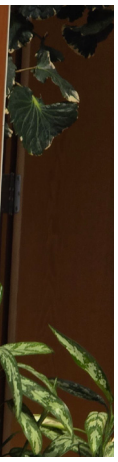
























Sendum sjómönnum,
fiskvinnslufólki
og öðrum Grindvíkingum
hamingju- og heillaóskir
á sjómannadaginn

Maron ehf.



VIÐ ÓSKUM SJÓMÖNNUM
OG FJÖLSKYLDUM ÞEIRRA
TIL HAMINGJU MEÐ
DAGINN!

Verið velkomin til okkar
við C hliðin á
Keflavíkurflugvelli.

www.hjahollu.is /hjahollu

hjá höllu



SJÓMANNAHEILSA

Við óskum sjómönnum til hamingju með daginn

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



KONGSBERG

SIMRAD

Fyrir sjálfbærar fiskveiðar

NORTHROP GRUMMAN
Sperry Marine

Hytera

JOTRON

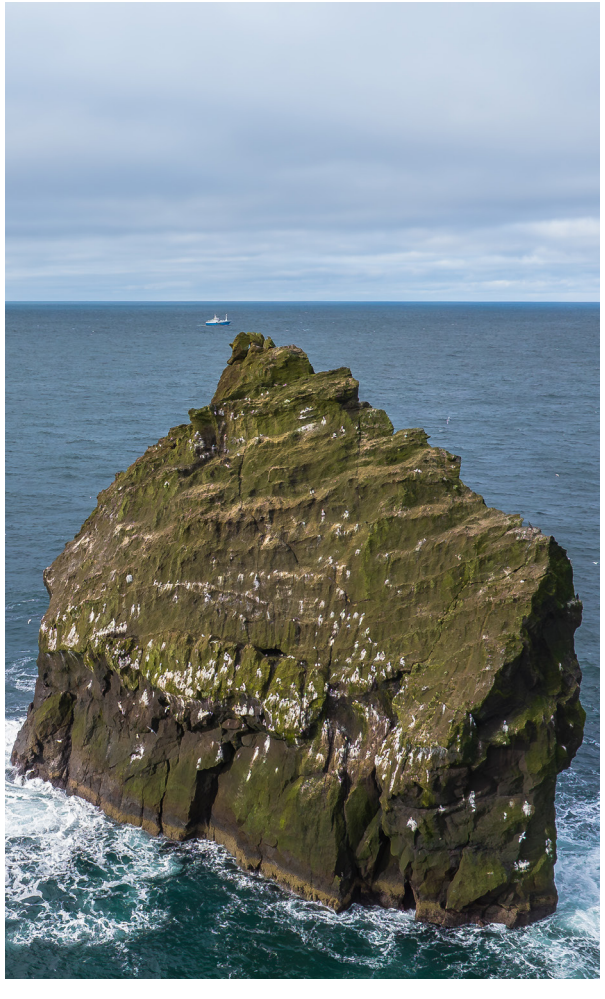
JRC

Óskum sjómönnum og fjölskyldum þeirra til hamingju með daginn

Askalind 2
201 Kópavogur

Simberg
Sími: 414-4414

www.simberg.is
simberg@simberg.is



MARÁS

FRIÐRIK A. JÓNSSON ehf.

YANMAR aðalvélar
FINNOY niðurfærslugírar
VULKAN ástengi
NORIS vélaeftirlitskerfi
STAMFORD Rafalar
SCANTROL autotroll
SIMRAD sjálfstýring
OLEX þrividdarplotter
Sailor fjarskiptatæki
PHONTEC kallkerfi
ICOM talstöðvakerfi

Áskell ÞH48

YANMAR aðalvél
ZF niðurfærslugír
ZF stjórntæki
AQUAMETRO eyðslumælir
SIMRAD sjálfstýring
VULKAN ástengi
8" hljóðkútur
SEPAR forsíur
PRESTOLITE alternator
TEIGNBRIDGE skrúfa
LASDROP öxulþétti
POLY FLEX vélapúðar

Háey ÞH 295

YANMAR aðalvél
YANMAR hjálparvél
REINTJES niðurfærslugír
BERG skiptiskrúfa
STAMFORD ásrafali
SCANTROL autotroll
SIMRAD sjálfstýring
SIMRAD gíróáttaviti
VINGTOR kallkerfi
VINGTOR neyðarsímkerfi
NORSAP skipstjórnarstólar

Drangey SK 2

Óskum sjómönnum og fjölskyldum þeirra gleðilegan sjómannadag.

YANMAR
Aðalvélar og hjálparvélar

MELCAL
Skipskranar

SIMRAD
Sjálfstýringar

SAILOR
COBHAM
ICOM
Fjarskiptatæki

Marás ehf
Miðhrauni 13 - Garðabæ
S: 555 6444
postur@maras.is - www.maras.is

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









Við óskum sjómönnum til hamingju með daginn!

Gildi er bakhjarl sjómanna og styður við þá og fjölskyldur þeirra á öllum æviskeiðum. Aðild að sjóðnum tryggir meðal annars:

- **Ævilangan ellilífeyri við starfslok**
- **Áfallalífeyri í kjölfar veikinda eða vinnuslyss**
- **Rétt á maka- og barnalífeyri**

Með séreignarsparnaði fást auknar ráðstöfunartekjur við starfslok en hann getur einnig nýst við fasteignakaup. Við vekjum jafnframt athygli á tilgreindri séreign en með henni er mögulegt að ráðstafa hluta af hefðbundnu lífeyrisiðgjaldi í aukinn séreignarsparnað. Mikilvægt er að kynna sér kosti og galla tilgreindrar séreignar áður en sú leið er valin.

Allir sem greitt hafa til Gildis geta sótt um húsnæðislán hjá sjóðnum.

Kynntu þér málið nánar á gildi.is

GILDI

Guðrúnartúni 1, 105 Reykjavík | Sími 515 4700 | gildi@gildi.is | www.gildi.is





r þeirra
ars:

n hann getur
ndri séreign
aldi í aukinn
ar séreignar

www.gildi.is









Sóla

Fátt er hafsflö sólaru þekkju

Árið 2023 l
um 15.700 t
Árið 2024 l
um 4.300 to
Árið 2025 l
10.080 tonn

Fyrstu fj
sannarlega
okkar Grin
vantar okku
vera á pari
er sú að um
barst á land





Sólaruppprás Grindvíkinga

Fátt er fegurra í veröld okkar en þegar hafsflöturinn er baðaður geislum sólaruppprásarinnar sem við Grindvíkingar þekkjum mæta vel.

Árið 2023 lönduðu 52 skip og bátar um 15.700 tonnum í 678 löndunum. Árið 2024 lönduðu 20 skip og bátar um 4.300 tonnum í 155 löndunum. Árið 2025 lönduðu 26 skip og bátar um 10.080 tonnum í 244 löndunum.

Fyrstu fjórir mánuðir þessa árs gefa sannarlega fyrirheit um bjarta framtíð okkar Grindvíkinga. Eins og sjá má vantar okkur um 5.600 tonn til þess að vera á pari við árið 2023. En góða fréttin er sú að um 5.700 tonnum meiri afli barst á land í ár samanborið við árið í fyrra. Á það má þó benda að veturinn í ár var óvenju óveðrasamur og leituðu því grindvísk skip í meira mæli en gengur og gerist í venjulegu árferði til löndunar í nærliggjandi höfnum. Einnig verður að segja að hafa bæinn meira og minna á hættustigi orsakar það að útgerðir láta skip helst ekki liggja eftir í Grindavíkurhöfn mannlaus ef yfirgefa þarf höfnina í flýti.

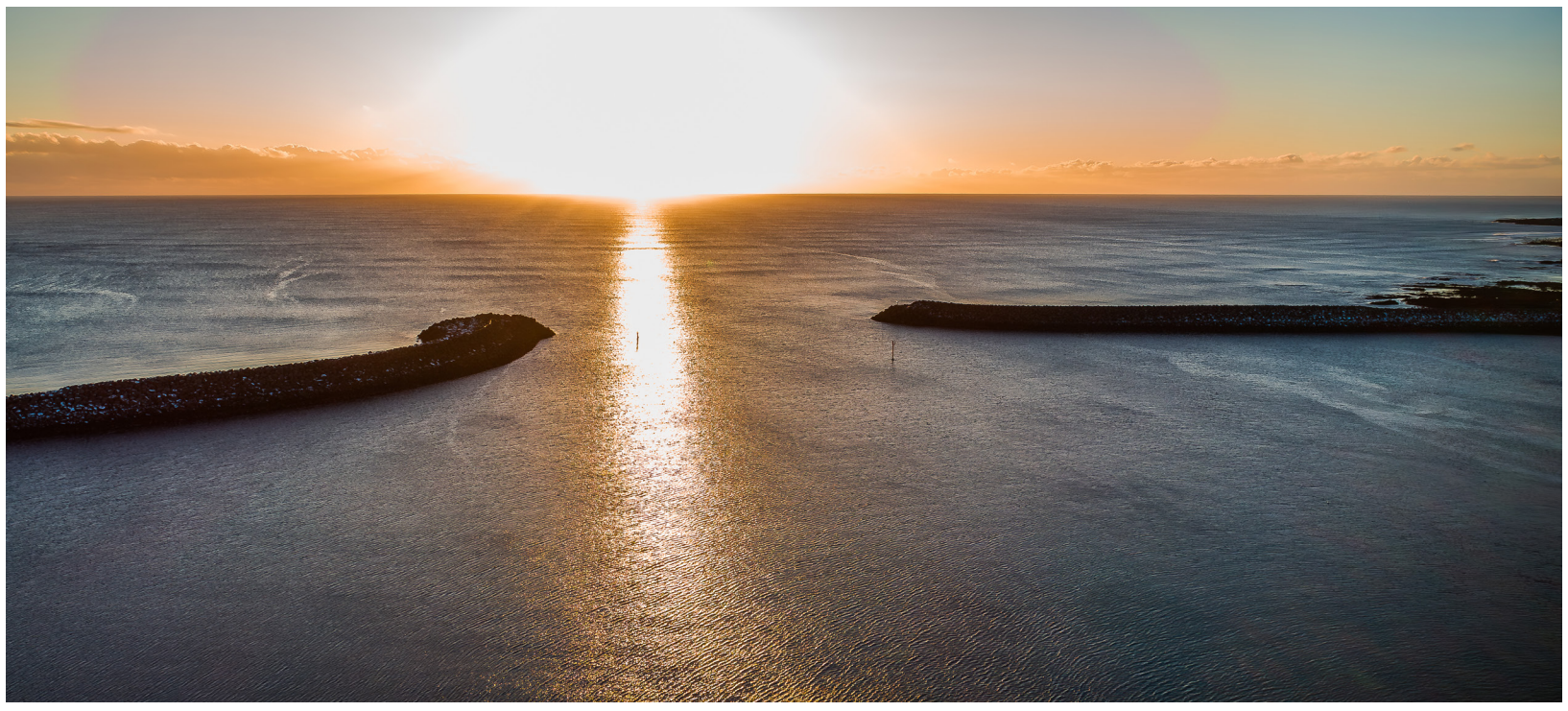
Það er ekki nóg að útgerðir og sjómenn kappkosti að landa í Grindavík ef engin þjónusta væri til staðar því verður



Sigurður A. Kristmundsson
Hafnarstjóri Grindavíkurhafnar

Vertíðarspjall: Sigurður A. Kristmundsson, hafnarstjóri

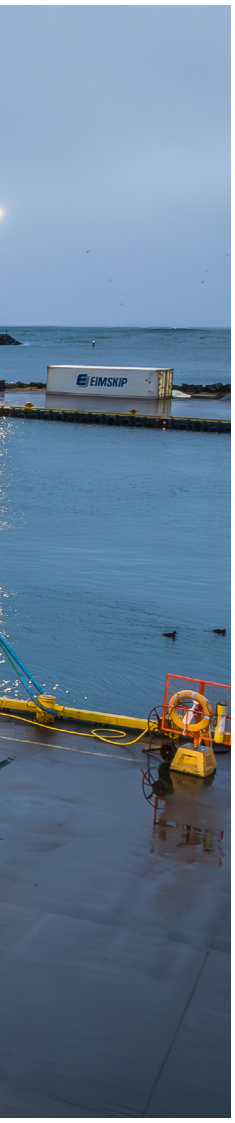


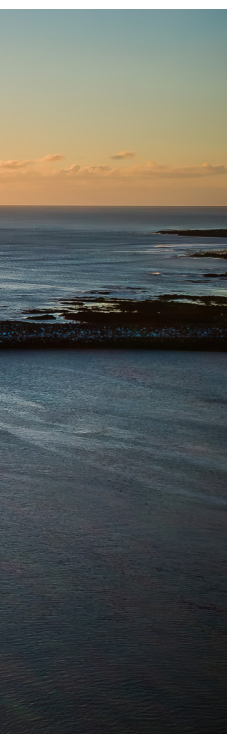




seint nægja
vilja þjónus
tækja í Grin
bestu getu a
aðstæður se
hafa neyðst
í kringum
eru af þar t
hættustig e
og afléttinga
Tækifærin í
staðar og er
tannhjól í e
ur. Mikilvæ
Grindavíku
hugi ávallt
að tannhjó
öll saman í
í Grindavík
nefnilega el
bæ, sem sýn
þegar bæði
unni voru h
með frá sín
þannig í atv
vaxa og stef

Sjómen
til h
Sigu
Hafnar







seint nægjanlega þakkað þeim mikla vilja þjónustuaðila og í raun allra fyrirtækja í Grindavík sem reynt hafa eftir bestu getu að starfa við þær krefjandi aðstæður sem náttúran býður upp á og hafa neyðst til að prjóna starfsemi sína í kringum ákvarðanatökur sem teknar eru af þar tilbærum yfirvöldum þegar hættustig er aukið og aflétt eða rýmingar og afléttingar rýminga ganga á víxl. Tækifærin í Grindavík eru sannarlega til staðar og er höfnin gríðarlega mikilvægt tannhjól í enduruppbyggingu Grindavíkur. Mikilvægt er að Íbúar, Grindvíkingar, Grindavíkurbær, fyrirtæki og ríkisvaldið hugi ávallt að öllu gangverkinu svo að tannhjólin stór og smá geti snúist öll saman í takti sem hæfir aðstæðum í Grindavík hverju sinni. Það vantar nefnilega ekkert uppá metnaðinn hér í bæ, sem sýndi sig glögglega á dögunum þegar bæði karla- og kvennaliðin í körfunni voru hársbreidd frá úrslitum og þar með frá sínu endamarkmiði og það er þannig í atvinnulífinu líka, við erum að vaxa og stefnum beint áfram og upp.

Sjómenn og fjölskyldur innilega til hamingju með daginn.

Sigurður A. Kristmundsson

Hafnarstjóri Grindavíkurhafnar

Heiti skips	Landaður afli í tonnum	Fjöldi landana
Páll Jónsson GK - 7	1.683	16
Hulda Björnsdóttir GK - 11	1.554	13
Sighvatur GK - 57	1.503	15
Jóhanna Gísladóttir GK - 357	783	12
Jökull ÞH - 299	630	7
Hrafn Sveinbjarnarson GK - 255	532	2
Tómas Þorvaldsson GK - 10	459	1
Vörður ÞH - 44	457	7
Áskell ÞH - 48	453	6
Bergur VE - 44	376	5
Vestmannaey VE - 54	322	4
Gísli Súrsson GK - 8	291	26
Fjølnir GK - 757	257	23
Auður Vésteins SU - 88	243	27
Vésteinn GK - 88	226	25
Þórsnes SH - 109	86	1
Kristján HF - 100	69	8
Óli á Stað GK - 99	67	7
Hópsnes GK - 77	44	6
Sigurvon ÁR - 121	8	11
Séra Árni GK - 135	8	6
Grindjáni GK - 169	5	4
Agla ÍS - 179	5	4
Hafdalur GK - 69	5	5
Falkvard ÍS - 62	3	2
Ólafur GK - 133	1	1
Samtals	10.080	244

Thorfish


Traustur félagi
í sjávarútvegi
Skeljungur hefur þjónað sjávarútveginum og smábátaeigendum í tugi ára. Skeljungur óskar sjómönnum og fjölskyldum þeirra til hamingju með daginn.
skeljungur.is | Skútuvogi 1
Skeljungur


SKIPALY
VESTMA
SÍMI 488
Starfsme
sem
MD Vélar eh

Nýr kafli í sögu MD Véla

– samvinna, ný sýn og aukin þjónusta

MD Vélar hefur verið traustur samstarfsaðili á sviði véla- og varaafls frá árinu 1990, með sterka tengingu við íslenskan sjávarútveg. Fyrirtækið hefur byggt upp orðspor sitt á fagmennsku, áreiðanleika og sérfræðiþekkingu, og það er ljóst að þessi grunnstefna mun áfram móta starfsemina.

Frá upphafi hefur MD Vélar verið með umboð fyrir Mitsubishi dieselvélar, sem njóta trausts á íslenskum markaði fyrir gæði og endingu. Nú hefur orðið breyting á eignarhaldi þar sem Hjalti Örn Sigfússon er orðinn eini hluthafi fyrirtækisins. Með þeirri breytingu fylgir skýr framtíðarsýn og markviss stefna til að efla starfsemina enn frekar.

Nýr samstarfssamningur við Skipalyftuna markar tímamót. Tvö rótgróin fyrirtæki með víðtæka reynslu og sterka stöðu á markaði sameinast nú með það að markmiði að styrkja þjónustu við sjávarútveg, stóriðnað og fleiri atvinnugeira.

MD Vélar hefur einnig eflt sig á sviði varaafls og raforkulausna, sérstaklega fyrir fiskeldi og gagnaver, þar sem áhersla er lögð á sérsniðnar lausnir og hámarksöryggi. Nýr sölu- og verkefnastjóri hefur bæst í hópinn með ferska sýn og reynslu sem styður við þessa stefnu.

Framundan eru spennandi tímar hjá MD Vélum með aukinn slagkraft, nýja nálgun og áframhaldandi gæði í fyrirrúmi.

SKIPALYFTAN EHF
VESTMANNAEYJUM
SÍMI 488 3550 · 488 3557

MD Vélar
Reynsla | Þekking | Ráðgjöf

SKIPALYFTAN EHF
VESTMANNAEYJUM
SÍMI 488 3550 · 488 3557

Starfsmenn MD Véla og Skipalyftunnar senda sjómönnum, fjölskyldum þeirra og öllum sem starfa í sjávarútvegi okkar hlýjustu kveðjur og bestu óskir í tilefni dagsins.



MD Vélar ehf | Vagnhöfða 12 | 110 Reykjavík | Sími: 567 2800 | e-mail: mdvelar@mdvelar.is | www.mdvelar.is



Framtíðin liggur í tækninámi

Fisktækniskóli Íslands á fullri ferð áfram

Ný staðsetning

Það kom heldur betur babb í bátinn hjá Fisktækniskólanum eins og öllum öðrum í Grindavík þegar jarðhræringarnar skiptu um gír í nóvember 2023. Vorið áður hafði verið undirrituð viljayfirlýsing um að skólinn myndi flytja í glæsilegt uppgert húsnæði sem áður hýsti Hælsvík og til stóð að þar myndi skólinn hefja kennslu haustið 2024 þegar nýtt skólaár myndi hefjast.

Þessi draumur var snarlega settur á ís þegar bærinn var rýmdur. Skólinn flutti fyrst í Sjávarklasann þar sem við höfum haft pláss undanfarin ár fyrir einn til tvo starfsmenn en svo fannst tilvalið húsnæði í Sandgerði þar sem gerður hefur verið leigusamningur til árs í senn meðan línur skýrast í jarðfræðinni.

Námsbrautir skólans

Fisktækni er grunnbraut skólans, það er skemmtileg tveggja ára undirstaða sem getur staðið ein og sér eða nýst sem grunnur undir fjölbreyttar framhaldslínur.

Í framhaldi af Fisktæknibrautinni er s.s. hægt að taka þriðja árið í sérhæfingu, þar eru fjórar brautir undir sameiginlega yfirheitinu Haftengd auðlindatækni en það eru: Fiskeldistækni, Gæðastjórnun, Vinnslutækni (sérhæfing í vinnslu með Marel hátæknibúnað) og Haftengd nýsköpun.

Skólinn sinnir einnig faggreinakennslu í Veiðarfæratækni (Netagerð) sem er löggilt iðngrein auk þess sem reglulega er boðið upp á Smáskipanám, -bæði Skipstjórn og Vélstjórn <15m. og fjölmörg starfstengd námskeið s.s. nýliðafræðslu í fiskvinnslu, öryggisfræðslu, merkingu, innihaldslýsingar og meðferð matvæla, HACCP svo dæmi séu nefnd.

Frábært samstarf innan lands og utan

Fisktækniskólinn hefur frá upphafi starfsemi sinnar átt í frábæru og ómetanlegu samstarfi við fyrirtæki á öllum sviðum bláa hagkerfisins. Bæði í fræðsluþjónustu við fyrirtækin og þá hafa fyrirtæki í veiðum, vinnslu og fiskeldi verið liðtæk í að taka á móti nemendum í vinnustaðanám.

Skólinn er líka í öflugu samstarfi út fyrir landsteinana, er í NORA og



Klemenz Sæmundsson

Nordplus samstarfsneti norrænna framhaldsskóla sem bjóða nám í fisktækni og fiskeldi og hefur virka Erasmus plus aðild sem opnar á ferðir starfsfólks og nemenda til vinaskóla um Evrópu.



nna fram-
sktækni
mus plus
fólks og
ópu.

Nýjasta viðbótin
Nýjasta viðbótin sem skólinn hefur öðlast er siglingahermir, sem lengi hafði verið stefnt að -að eignast en sá draumur var að veruleika með dyggum stuðningi fyrirtækja í haftengdum greinum sem gáfu afmælisstyrki þegar skólinn fagnaði 10 ára afmælinu og svo hlaut skólinn myndarlegan styrk til verkefnisins úr Uppbyggingarsjóði Suðurnesja sem gerði það að verkum að hægt var að ráðast í kaupin. Nú er verið að ljúka tæknivinnu við búnaðinn og áætlað er að hægt verði að hefja kennslu á hann á haustönn.

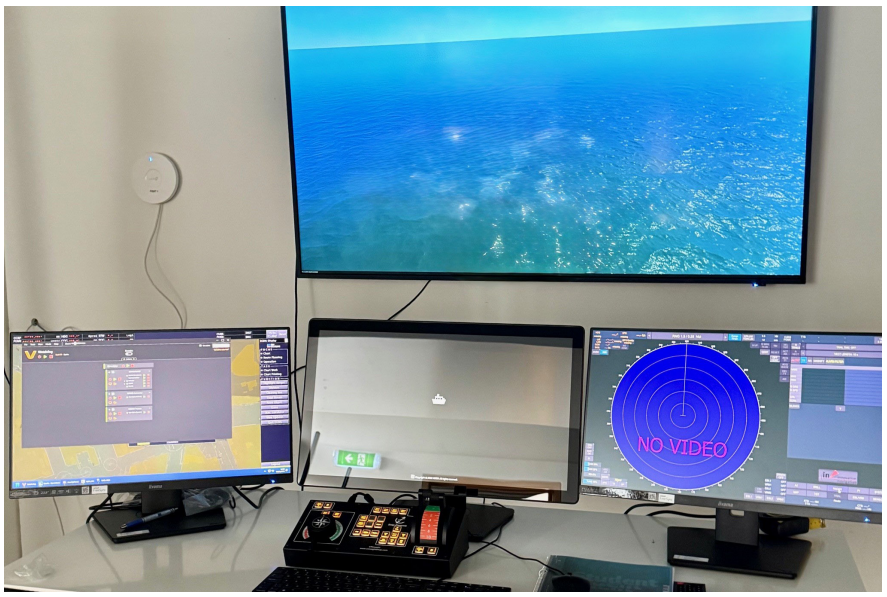
Hamingjuóskir og þökk
fyrir frábært samstarf

Fisktækniskólinn óskar öllum Grindvíkingum nær og fjær til hamingju með sjómannadaginn með von um áframhaldandi gott samstarf og vöxt á komandi árum.

Bestu heillaóskir í tilefni dagsins frá starfsfólki Fisktækniskóla Íslands.



Prekastóllinn



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

HH SMÍÐI ehf.

FMS

Aðalskrifstofa:	422-2400	Vaktsímar
Grindavík:	422-2420	824-2403
Sandgerði:	422-2410	824-2401
Hafnarfjörður:	422-2460	824-2406
Patreksfjörður:	422-2470	895-8931
Ísafjörður:	422-2430	824-2404
Siglufjörður:	422-2440	899-7807
Höfn:	422-2450	824-2407

FMS hf

Til þjónustu reiðubúnir
www.fms.is

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

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



VOOT

Óskum sjómönnum og fjölskyldum
þeirra innilega til hamingju með daginn

—

ALLT TIL ÚTGERÐAR
OG VINNSLU

ALLT Á EINUM STAÐ

—

www.voot.is

Skarfagörðum 4
104 Reykjavík
s. 581-2222

Ólafsbraut 19
355 Ólafsvík
s. 841-1205

Norðurtangi 1
600 Akureyri
s. 841-1322

Dagurinn sem breytti öll



Stjórn Járngerðar: Guðbjörg Eyjólfsdóttir formaður, Karitas Una Daníelsdóttir, Valgerður Ágústsdóttir, Guðfinna Magnúsdóttir og Erla Hjördís Ólafsdóttir.

10. nóvember 2023, það þarf ekki að segja meira við Grindvíkinga.

Þennan dag breyttist allt og ekkert verður eins og það var aftur, okkur var kippt út úr veruleikanum á einni nóttu, börnin okkar hrifsuð úr skólanum sínum og leikskólanum frá vinunum og fjölskyldur tvístruðust í allar áttir um allt land. Grindvíkingar þurftu að taka ákvarðanir hvar þeir gætu komið sér fyrir með tilliti til vinnu ef þeir höfðu þá vinnu á meðan verið var að bíða eftir að ástandið skýrðist, en jörðin kærði sig kollótta og hélt sínu striki. Hélt okkur í heljargreipum og þegar þetta er ritað þá eru yfirstaðin 8 eldgos á Sundhnúksgígaröðinni. Fyrsta gosið 18. desember 2023 og áður hafði gosið þrisvar sinnum í og við Fagradalsfjall, það fyrsta hófst þann 19. mars 2021.

Á næstu vikum í okkar lífi hófst bardagi um að komast heim til að bjarga verðmætum og búslóðum úr húsunum okkar og það var bardagi við yfirvöld sem reyndi mikið á íbúa, komið var fram við okkur eins og ótínda glæpamenn og ótrúlegar sögur sem fólk getur sagt frá varðandi þessar aðgerðir allar. Aðgerðir



Guðbjörg Eyjólfsdóttir formaður

hófust við að reisa varnargarða til þess að verja bæinn og hafa þeir svo sannarlega sannað gildi sitt. Í kjölfarið stofnuðu yfirvöld Fasteignafélagið Þórkötlu sem miðaði að því að kaupa íbúðarhúsnæði af okkur Grindvíkingum sem þess óskuðu. Með eldgos í bakgarðinum með jöfnu millibili og enginn vissi neitt um framhaldið þá var okkur nauðugur einn kostur og flestir óskuðu eftir uppkaupum á sínum eignum. Þá hófst nú enn einn kaflinn í framkomu við okkur Grindvíkinga; Þórkatla sem hefur það sem sitt eina markmið að vera fasteignafélag fyrir framtíð Grindavíkur vann nú aldeilis ekki eftir þeim gildum. Þeir svöruðu seint og illa ef þeir þá svöruðu, sinntu engum skilaboðum og íbúar þurftu að henda búslóðum og ýmsu vegna þess að þeim var gert að tæma allt úr húsunum.

Núna eftir rúma 18 mánaða rússíbanareið í tilfinningum og ýmsum ákvarðanatökum sem við vorum neydd í þá erum við enn að berjast og aftur erum við að berjast við félagið sem á að vinna fyrir framtíð Grindavíkur. Íbúar sem vilja ekkert annað en að reyna að komast heim aftur og máta sig við nýjan og breyttan veruleika og vilja gera samninga varðandi það, nei þá er eins og það eigi að skella öllu í lás og hver bendir á annan og hvorki gengur né rekur.

Við erum
stjórnvöld l
lítinn áhuga
en okkur G
líkara en að
okkur sé or



*Húsfyllir v
verið stjórn*

ytti öllu



ga.

þess
inum með
neitt um
ugur einn
uppkaupum
nn einn
Grind-
að sem sitt
afélag fyrir
aldeilis
öruðu
, sinntu
urftu að
na þess að
húsunum.
a rússí-
sum
m neydd í
aftur erum
á að vinna
ar sem
að komast
an og
a samninga
g það eigi
dir á annan

jarngerdur@hotmail.com / 893-8626.

kippa út fjármagni sem okkur var lofað í framkvæmdir og viðgerðir, styrkir til fyrirtækja ekki lengur í boði og flókin aðstoð fyrir þá sem þurfa á henni að halda og svo má lengi telja.

Á vetrarmánuðum var hópur af Grindvíkingum að hittast reglulega og voru ekki alveg sáttir við það aðgerðarleysi sem var í gangi og þann 27. febrúar 2025 var ákveðið að stofna hagsmunasamtök um uppbyggingu í Grindavík sem ber nafnið Járngerður. Í kjölfarið var haldinn opinn fundur í Gjánni og mættu 130 manns og um 100 manns horfðu á í streymi þannig að hugur margra Grindvíkinga leitar heim.

Það er skýrt markmið hjá okkur í Járngerði að vinna markvisst að uppbyggingu Grindavíkur. Það verður að hefjast handa strax og taka örugg en ákveðin skref og koma okkar sjónarmiðum á framfæri hvar sem við komum og höfum við í stjórn Járngerðar svo sannarlega haft nóg fyrir stafni hvað það varðar og við vonum að okkar raddir hafi náð athygli og haft eitthvað að segja í að taka ákvarðanir sem varða okkur. Við gerum okkur grein fyrir að þetta er langhlaup en við gefumst ekki upp og hvert skref skiptir máli fyrir okkar framtíð.

Góðir Grindvíkingar hvar sem þið eruð, gangi ykkur allt í haginn og megi allar góðar vættir vaka yfir ykkur og fjölskyldum ykkar. Áfram Grindavík.

Guðbjörg Eyjólfsdóttir formaður Járngerðar, hagsmunasamtaka um uppbygginu í Grindavík.



Pétur Hafsteinn Pálsson



Vilhjálmur Árnason

Við erum einnig að berjast við stjórnvöld landsins sem sýna okkur lítinn áhuga og eru upptekin í allt öðru en okkur Gindvíkingum og það er engu líkara en að þetta verkefni sem snýr að okkur sé orðið andlitslaust. Búið er að



Húsfyllir var á stofnfundinum. Fremst til vinstri , sitjandi er Sólveig Þorvaldsdóttir jarðskjálfta og hamfara verkfræðingur, sem hefur verið stjórn til halds og trausts.

Kæru sjómenn og fjölskyldur ykkar!

Til hamingju með sjómannadaginn



Sjómanna- og vélstjórafélag Grindavíkur

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

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



Vélsmiðja Grindavíkur

Til þjónustu við sjávarútveginn í yfir 35 ár

Bílaverkstæði- Verslun- Renniverkstæði- Vélsmiðja



VG
VÉLSMIÐJA
GRINDAVÍKUR

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

Fjölbrautaskóli Suðurnesja

www.fss.is



Starfsfólk Fjölbrautaskóla Suðurnesja sendir sjómönnum, fiskvinnslufólki og Grindvíkingum öllum hamingju- og heillaóskir á sjómannadaginn með von um bjarta framtíð. Minnum á að innritun í skólann fyrir næstu önn lýkur 10. júní, fyrir nemendur fædda 2009. Nánari upplýsingar um námsframboð má fá á heimasíðu skólans www.fss.is.

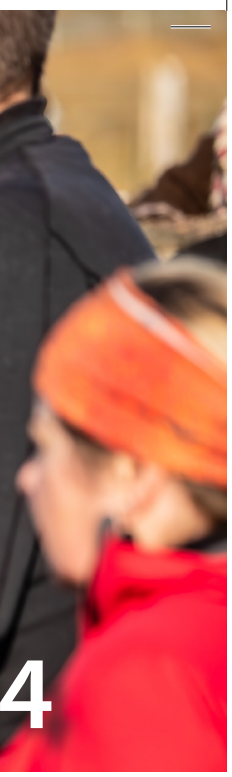


Fjárréttir í Grindavík 2024

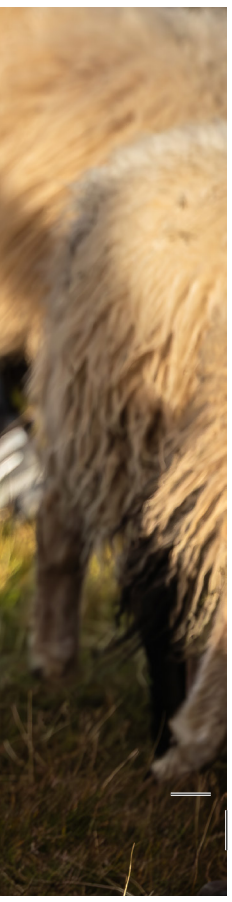












Sendum sjómönnum,
fiskvinnslufólki
og öðrum Grindvíkingum
hamingju- og heillaóskir
á sjómannadaginn

StapaPrent

- Síðan 1984 -

Vesturbraut 8 - 230 Reykjanesbær

Sími 421 4388

stapaprent@stapaprent.is

Glæsilegt nýtt orlofshús á Spáni







Aðalfundur Sjómanna og vélstjórafélags Grindavíkur var haldinn að þessu sinni í húsi fagfélaganna að Stórhöfða 29 í Reykjavík.

Venjuleg aðalfundarstörf fóru fram, skýrsla stjórnar og reikningar félagsins bornir upp.

Stjórnarkjör fór fram að þessu sinni, engin mótframboð höfðu borist hvorki til stjórnar né í önnur embætti á vegum félagsins, var því sjálfkjörið til stjórnar næstu tvö árin.

Orlofsmál: Félagið tók við nýju orlofshúsi í landi Miðengis í Grímsnesi í fyrravetur. Áformað var að smíða tvö hús, fallið var frá kaupum á öðru húsinu, erfiðleikar eru með heitt vatn á svæðinu.

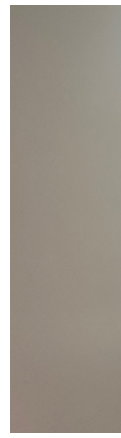
Á haustmánuðum 2024 ákvað félagið að kaupa aðra fasteign á Spáni. Skemmst er frá því að segja að nú er búið að ganga frá kaupum á La Zenia svæðinu skammt frá Torreveija, ca hálftíma akstur frá Alicante.

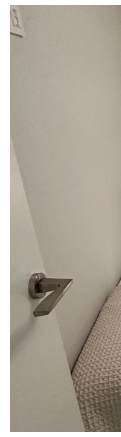
Íbúðin er hin glæsilegasta og er þegar komin á orlofsvef félagsins, svg.is.

Á orlofsvef félagsins 2025:

á Spáni; Tenerife og La Zenia / Flamenca Village. Á Íslandi; Akureyri, Húsafell og í Grímsnesi, Dvergahraun og Leynir.

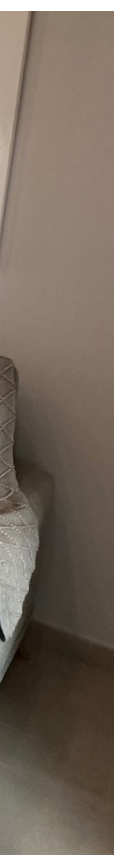












var

ða 29 í

og reikn-

boð höfðu
lagsins, var

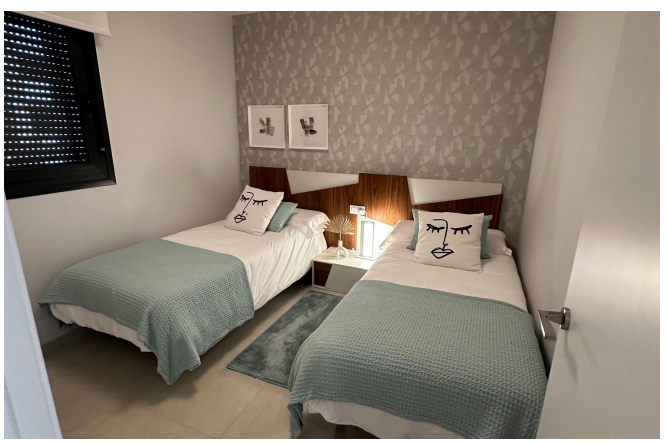
engis í
allið var frá
svæðinu.
fasteign
nga frá
nálftíma

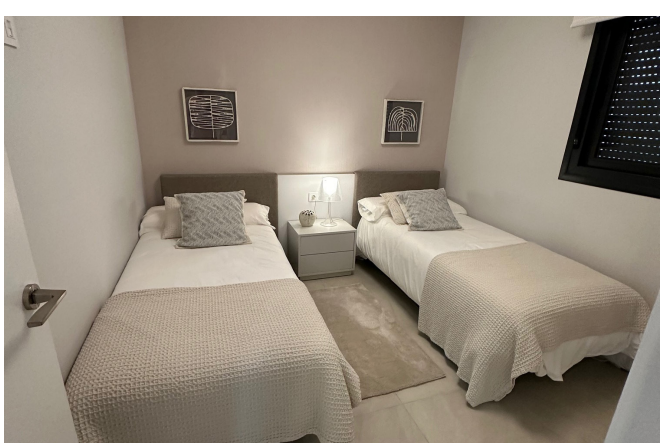
vef félags-

Á Íslandi;
eynir.





















Nýsmíði:

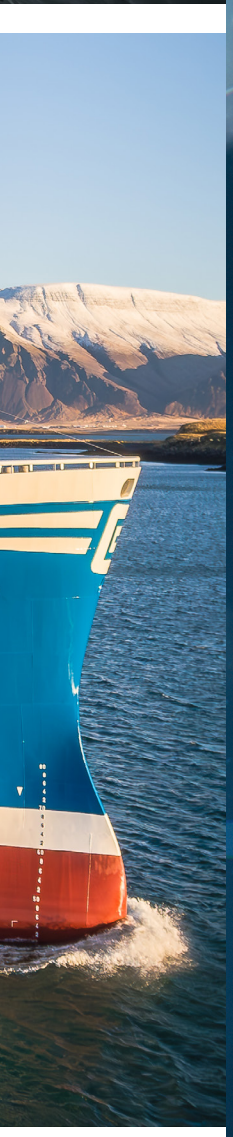
Hulda Björnsdóttir GK 11 kemur til Grindavíkur þann 16. október 2024.



Nýsmíði:

Hákon ÞH 250 kemur til landsins þann 27. október 2024.





Til hamingju með daginn sjómenn!

netto

Gallerí sjó...

Ljósmyndir: Jón Steinar

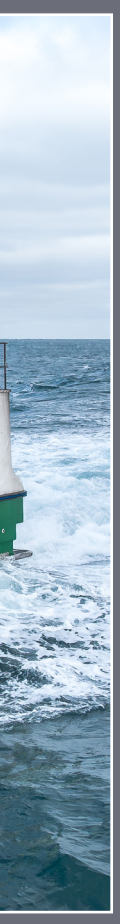




Gallerí sjó...




TÓMAS ÞORVALDSSON GK 10
Grindavíkurhöfn
LG U32
ACTROS

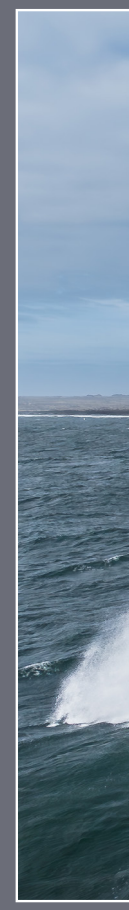



Einhamar
seafood
TREFJAR
2878
CLEOPATRA 50
GÍSLI SÚRSSON GK
© Jón Steinar Sæ

Gallerí sjó...

Ljósmyndir: Jón Steinar









Gallerí sjó...


2677
VÍSIR
JÓHANNA GÍSLADÓTTIR GK 357


2957
GK 7 PÁLL JÓNSSON
Grindavík

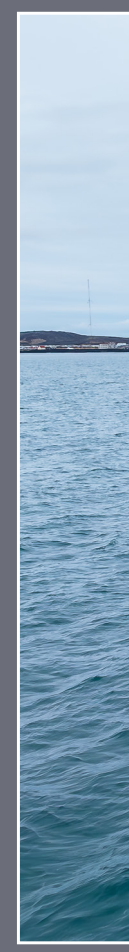
Gallerí sjó...

Ljósmyndir: Jón Steinar

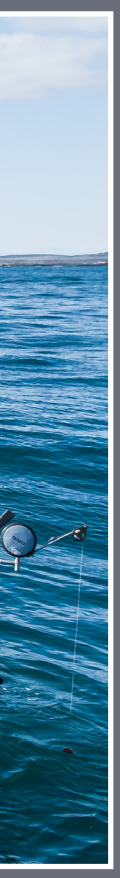








einar





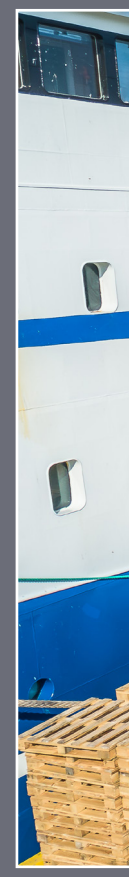




Gallerí sjó...

Ljósmyndir: Jón Steinar












2964
BERGUR
VESTMANNAEYJAR
VARD 8 06
BERGUR VE 44
Grindavik

Á útstími og balarnir eftir í landi?

Slysin gerast.

En sum slys eru alvarlegri en önnur.
Þegar á þarf að halda erum við
þér við hlið.

FULLTINGI