



SJÓMANNADAGURINN

2024

Hefur alltaf fundist gott að vinna með strákum

■ Eftir að hafa stundað margvíslega verkamannavinnu, lokið skrifstofunámi og unnið sem ritari fann Arna Valdís Kristjánsdóttir sig á sjónum. Hún lætur afar vel af sjómenskunni og stefnir á sjóinn aftur þegar hún hefur jafnað sig á vinnuslysi sem hún varð fyrir.

> 6

Kann engar skýringar á eigin aflasæld

■ Jóhannes Ellert Eiríksson skipstjóri er rafvirkjasonur úr Kjósinni sem varð einn aflasælasti togaraskipstjóri landsins. Hann lauk ríflega hálftrar aldar sjómannsferli sínum á síðasta ári.

> 14

Þegar Íslendingar smíðuðu eigin skuttogara

■ Bóta- og skipasmíðar eiga sér aldagamlar rætur með þjóðinni, en með árum og öldum þróaðist iðnin, bátarnir stækkuðu, urðu öflugri og síðan vélvæddir, sem gerði sjómönnum kleift að afla meira.

> 34

Ef vogmeri rekur á að brenna hana

■ Vogmær, sem einnig er stundum nefnd vogmeri, er allstór djúpsjárvarfiskur. Hann getur stærstur orðið um þrjár metrar. Vogmær er sögð æt en bragðvond og til engra sérstakra nytja.

> 38



Marás og FAJ óskar sjómönnum og fjölskyldum þeirra til hamingju með sjómanna daginn.



FRÍÐRIK A. JÓNSSON ehf.

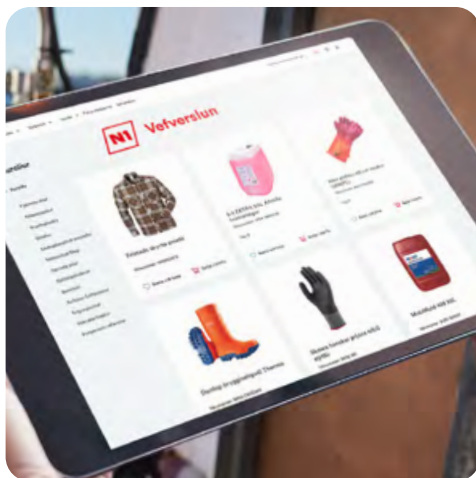




Við siglum með ykkur!

Góðar vörur og þjónusta fyrir sjómenn og útgerð

Við á N1 leggjum okkur fram við að bjóða besta mögulega vöruúrvalið og þjónustuna fyrir sjávarútveginn á Íslandi. Það er minnsta mál að kynna sér úrvalið í vefversluninni okkar en þar bjóðum við upp á margt sem auðveldar störfin um borð og hjálpar til við að hámarka aflaverðmætið. Þú pantar bara og við sendum þér það sem þú þarft áður en þú lætur úr höfn.





Gleðilega hátíð sjómenn

Við erum betri saman



Að standa í stafni og stýra góðum knerri

Sjómanna dagurinn er sameiningartákn sjómanna á Íslandi. Í dag eru 86 ár liðin frá því að sjómanna félagin héldu daginn fyrst hátíðlegan. Samtakamáttur sjómanna hefur allar götur síðan verið helsti aflvaki sjósóknar hér við land og hafa sjómenn staðið í stafni og stýrt sínum knerri, þjóð sinni til stolts og sóma. Á það erum við minnt þegar sjómanna dagurinn gengur í garð.

Sjómenn eiga sérstakan stað í hjarta þjóðarinnar. Engin önnur þjóð í heiminum heldur sjómanna daginn hátíðlegan. Það er engin tilviljun að sjómönnum er gert hátt undir höfði hér á landi. Dagurinn

er fyrst og fremst helgaður stétta-baráttu sjómanna en hefur líka öðlast menningarlegt gildi, sér í lagi fyrir sjómenn og fjölskyldur þeirra sem geta notið samverunnar, auk þess að halda í heiðri gildi sjómanna stéttarinnar og þá mikilvægu vinnu sem hún skilar af sér til handa þjóðinni. Einu sinni sjómáður ávallt sjómáður á hér vel við.

Það er þó ekki nóg að minnst sjómanna eina stund, á tyllidögum til hátíðarbragða. Sjómenn eru stéttasamtök sem hafa um langa hríð háð harða baráttu fyrir réttindum sínum. Sú baráttu er samofin atvinnusögu og alþýðumenningu okkar Íslendinga. Frá því herrans

ári 1938, þegar sjómanna dagurinn var fyrst haldinn hátíðlegur, hafa lög verið sett á kjaradeilur sjómanna og útvegsmanna í fjórtán skipti. Það er langt um oftar en á aðrar greinar og segir sína sögu um samstöðu sjómanna og seiglu, en jafnframt um mikilvægi þeirra í virðisdeðju sjávarútvegsins.

Sjávarútvegur hefur tekið stakkaskiptum á undanförunum áratugum og hefur stór hluti flotans verið endurnýjaður. Bætt vinnuástanda skiptir sköpum fyrir sjósókn, enda starfið eftir sem áður líkamlega erfitt og krefst mikilla fórna af hálfu sjómanna, sem oft eru í burtu frá fjölskyldum um

langan tíma. Þetta eru þær fórnir sem hafa gert okkur að fremstu fiskveiðipjóð í heiminum.

Allt fram á þennan dag hefur fiskurinn í sjónum verið lífsviður væri okkar, hvort sem er til matar eða hagnýtingar. Sú hagsæld sem við njótum nú sem samfélag byggir á þeim nytjum. Hlutur sjómanna í framþróun samfélagsins verður aldrei að fullu metinn til fjár. Það er af virðingu og vegsemd sem ég óska sjómönnum, fjölskyldum þeirra og aðstandendum til hamingju með daginn.

Bjarkey Olsen Gunnarsdóttir, matvælaráðgjafi



Við getum ekki öll starfað við að brýna ljái hvert annars

Það þarf einhver að slá túnin, einhver annar þarf að raka þau og enn annar að fódra skepnurnar. Í aðdraganda sjómanna dagsins höfum við notið þeirrar gæfu að fá að kynna daginn rækilega á flestum fjölmiðlum, hvort sem er í dagblöðum, á netmiðlum eða í útvarpi. Þetta nefni ég hér vegna þess að í tveimur útvarpsþáttum í fyrra fékk ég nokkurn veginn sömu spurninguna á báðum miðlum og hún var þessi: „Er sjómanna dagurinn ekki tímasekkja – skiptir sjósókn Ísland máli í dag?“ Ég víðurkenni að mig setti nær hljóðan.

Þegar ég leit þennan heim fyrir tæpum fjórum áratugum stöðu fiskveiðar undir 80 prósentum af allri gjaldeyrisöflun landsins. Hlutfallið hefur minnkað en í dag stendur sjávarútvegurinn undir rúmum þriðjung af verðmætum alls vöruútflutnings og er því enn gríðarlega mikilvægur þáttur í afkomu þjóðarinnar. Sem betur fer hefur hlutfallið lækkað, enda er það alþýðan að óskynsamlegt er að geyma flest eða öll eggini í sömu körfu. Engu að síður er andvirði samtals á fjórða hundrad milljarða króna dregið upp úr sjó hér við land árlega og flutt út til að fæða munna í flestum heimsálfum.

Mannfjöldi í veiðum og vinnslu

Um tíu þúsund manns starfa í sjávarútvegi hérlandis, þ.e.a.s. með beinum hætti við veiðar og



vinnslu, en afleidd störf eru síðan mun fleiri. Úr grósku greinarinnar hafa sprottið stórfyrirtæki á borð við Marel og Kerecis, sem hafa sýnt og sannað að Ísland er svo sannarlega í fararbroddi í nýsköpun í sjávarútvegi – og í þessu tilfelli ekki miðað við höfðatölu.

Farmenn færa okkur fæði og klæði

Til viðbótar veiðum má benda á að grundvöllur lífsgæða okkar er undir millilandsinglingum kominn. Stærstur hluti daglegrar tilvistar okkar er innfluttur; fæði, klæði, húsbúnaður og þar fram eftir götum. Allt þetta er flutt með fraktskipum – mönnum af sjómönnum – sem þurfa svo aðstoð hafnsögubáta – mannaðra af sjómönnum – og þegar allt er farið í skrifun kemur varðskip til bjargar – mannað sjómönnum.

Getum ekki öll staðið í því sama

Það má þrefa um útfærslu kvótakerfisins fram í hið óendanlega en það hefur óumdeilanlega leitt af sér mikla hagræðingu í greininni, betri skip og ábyrgari umgengni um auðlindina en á sama tíma færri en betur launuð störf til sjós. Það að þau eru færri gerir það að verkum að sjósókn er hinum almenna borgara eilítið fjarlægari en á árum áður þegar ekki var óalgenget að bróðir, systir, móðir eða faðir starfaði við veiðar eða

vinnslu. Ég skil því hvaðan spurningin í útvarpsþáttunum tveimur er sprottin en þá komum við aftur að fyrirsögn þessa pistils. Við getum ekki öll starfað við að brýna ljái hvert annars. En til allrar hamingju er einhver sem gerir það, rétt eins og að slá túnin og raka þau. Þá geta hinir sinnt öðrum störfum sem eru líka nauðsynleg til að byggja upp það fjölbreytta og fallega samfélag sem við búum í. Ef við lítum á samfélagið sem lítið framleiðslufyrirtæki er auðveldara að átta sig á samhenginu. Í framleiðslufyrirtækinu eru hönnuðir sem teikna vöruna, smiðir sem framleiða hana, sölumenn sem selja hana, skrifstofufólk sem innheimtir og greiðir laun og svo matráðar sem seðja alla þessa munna. Væri smiðunum og grunnframleiðslunni kippt út úr myndinni gæfi það augaleið að tilvistargrundvöllur fyrirtækisins hyrfi og það færi fljótlega lóðbeint á hausinn.

Gildi sjómanna dagsins

Sjálfmynd íslenskrar þjóðarsálar er ekki vel skilgreint hugtak. Danir flagga Dannebrog, Færeyingar skrýðast þjóðbúningi sínum – meira að segja í prófilmyndum á Instagram – og Frakkar brugga góð vín. Sjómanna dagurinn er okkar tækifæri til að minna á það þegar forfeður okkar og formæður komu hingað sjóleiðina í upphafi byggðar og hvernig sjósókn hefur haldið lífinu í þjóðinni í gegnum aldirnar. Fögnuðum fjölbreyttu og skapandi atvinnulífi en tökum

jafnframt saman höndum á sjómanna daginn og þökkum sjómönnum fyrir að draga björg í bú.

Íslenskir sjómenn líka lyft grettistaki í þágu aldraðra

Að síðustu vil ég nefna nokkuð í tengslum við virði sjómanna stéttarinnar, hafandi hér áður minnst á gildi þeirra sem starfa á fiskiskipunum, frókturunum, hafnsögubátunum og varðskipunum: Íslenska sjómanna stéttin hefur líka lyft algjöru grettistaki með framlagi sínu til velferðarmála þjóðarinnar með uppbyggingu og rekstri hjúkrunarheimila í nær 70 ár auk þess að hafa byggt fjölda leiguíbúða fyrir eldra fólk.

Íslenska sjómanna stéttin er enn að störfum í þessum mikilvæga málaflokki sem felst í þjónustu og umönnun við aldraða. Sjómanna dagsráð annast rekstur á um fjórðungi allra hjúkrunarrýma á landinu og er um þessar mundir að leggja lokahönd á byggingu tveggja fjölbýlishúsa í Fossvogi með 87 nýjum leiguíbúðum. Þegar þær verða komnar í notkun verður Sjómanna dagsráð með um 350 íbúðir í leigu fyrir 60 ára og eldri sem allar hafa verið byggðar næst Hrafnistuheimilunum.

Sjómenn munu halda þessum leiðangri sínum áfram og stefnir enn að frekari þróun og fjölgun hjúkrunarrýma til hagsbóta fyrir íslenskt velferðarsamfélag.

Ariel Pétursson, formaður Sjómanna dagsráðs



Forsíðamynd: Frá hátíðarhöldum 2024, slagur yfir höfninni. Ljósmyndari Viktor Már Sigurðsson

Útgefandi: Sjómanna dagsráð, Hrafnistu, Laugarási, 104 Reykjavík

Ritnefnd: Björn Finnbogason, Brynjar Viggósson og Vilbergur Magni Óskarsson

Umsjón: KOM ehf., kynning og markaður

Ritstjóri: Óli Kristján Ármannsson

Höfundar efnis: Bolli Valgarðsson, Einar Örn Jónsson, Geir A. Guðsteinsson og Óli Kristján Ármannsson

Ljósmyndir: Einar Örn Jónsson

Sala auglýsinga: Birna Sigurðardóttir, bsig@bsig.is

Prentvinnsla: Landsprent

Upplag: 15.000 eintök – dreift í verslanir á höfuðborgarsvæðinu í merktum blaðstöndum auk markvissrar dreifingar á valda staði. Blaðinu er einnig dreift á hátíðarsvæði sjómanna dagsins og er aðgengilegt á vef Sjómanna dagsráðs, www.sjomannadagurinn.is

KOM

Um Sjómanna dagsráð höfuðborgarsvæðisins

Aðildarfélag Sjómanna dagsráðs

Að Sjómanna dagsráði höfuðborgarsvæðisins standa eftirtalinn stéttarfélag sjómanna:

- » Félag skipstjórnarmanna, Félag vélstjóra og málmteknimanna, Sjómanna félag Íslands.

Tilgangur og markmið

Sjómanna dagsráðs eru m.a.:

- » Að efla samhug meðal sjómanna og hinna ýmsu starfsgreina

sjómanna stéttarinnar og vinna að nánú samstarfi þeirra.

- » Að heiðra minningu látinna sjómanna og sérstaklega þeirra sem látið hafa líf sitt vegna slysfara í starfi.
- » Að kynna þjóðinni áhættusöm störf sjómanna og hin mikilvægu störf sjómanna stéttarinnar í þágu þjóðfélagsins.
- » Að beita sér fyrir menningarmálum er sjómanna stéttin varða og vinna að velferðar- og öryggismálum hennar.

- » Að afla fjár til þess að reisa og reka dvalarheimili, hjúkrunarheimili, vistunar- og endurhæfingarástöðu, íbúðir og leiguíbúðir, einkum fyrir aldraða sjómenn og sjómannsekkjur.
- » Að stuðla að byggingu og rekstri orlofshúsa, sumarvalarheimila og alhliða orlofsstarfsemi fyrir sjómenn, fjölskyldur þeirra og starfsmenn samtaka þeirra.
- » Að beita áhrifum sínum á stjórnmöld til setningar löggjafar til styrktar framgangi markmiða Sjómanna dagsráðs.

- » Sjómanna dagsráð rekur átta Hrafnistuheimili í fimm sveitarfélögum sem veita um 800 Íslendingum öldrunarþjónustu. Auk þess rekur félagið leiguíbúðir Naustavara ehf. í þremur sveitarfélögum, sem veita meira en 300 öldruðum búsetu á eigin vegum, sem studd er með samstarfi við Hrafnistu. Þá rekur félagið einnig Happaðretti DAS sem styður við uppbyggingu öldrunarþjónustunnar, ásamt Laugarásbíói og sumarhúsa svæði í Hraunborgum Grímsnesi.

Stjórn Sjómanna dagsráðs höfuðborgarsvæðisins skipa:

- » Ariel Pétursson formaður, Félagi skipstjórnarmanna
- » Árni Sverrisson varaformaður, Félagi skipstjórnarmanna
- » Jónas Garðarsson gjaldkeri, Sjómanna félagi Íslands
- » Oddur Magnússon varagjaldkeri, Sjómanna félagi Íslands
- » Sigurður Ólafsson ritari, Félagi vélstjóra og málmteknimanna



Til hamingju með daginn!



Heiður Berglind, vélstjóri
hjá Landhelgisingi

Lestu meira um Heiði Berglindi á 66north.is

Verslaðu á 66north.is
Fylgdu okkur [@66north](https://twitter.com/66north)

Við getum þetta alveg

Eftir að hafa stundað margvíslega verkamannavinnu, lokið skrifstofunámi og unnið sem ritari fann Arna Valdís Kristjánsdóttir sig á sjónum. Hún er að jafna sig eftir vinnuslys en lætur afar vel af sjómennskunni og stefnir á sjóinn aftur þegar fram í sækir.

Arna Valdís Kristjánsdóttir, sjómaður á Vigra RE-71, vakti verðskuldaða athygli fyrir kjarnyrta og hnitmiðaða ræðu sína á Sjómanna daginn 2023. Eins og þau muna sem á hlýddu lítur hún á sig sem sjómann, ekki sjókonu eða fiskara, og frábiður sér allar hugmyndir um að breyta nafni Sjómanna dagsins í Fiskaradaginn. Þegar það gerist muni hún snúa sér tvisvar við í gröfni. Sjálf hefur hún gert sig gildandi á starfsvettvangi sem var lengstum einokaður af körlum, með fáeinum undantekningum á borð við Þuríði (Einarsdóttur) formann, sem einnig þótti kvenskörungur mikill á sinni tíð.

Þær Þuríður og Arna eiga það sameiginlegt að hafa farið ungar til sjós með feðrum sínum. Þuríður var aðeins ellefu ára þegar hún fór á fyrstu vertíðina en Arna var á unglingsaldri þegar hún var ráðin sem messagutti á Vigra, en þá var faðir hennar Kristján Sigurður Birgisson yfirvélstjóri á honum. „Við systurnar prófuðum það allar sem unglingar en þetta starf er eiginlega döttið upp fyrir núna á flestum skipum,“ segir hún. Arna fór einnig einn túr sem háseti í Smuguna á sínum tíma en vann framan af við önnur störf í landi.

Verður ekki pabbaráðin

„Ég var búin að vera í alls konar verkamannavinnu, vann með höndunum og kunni því alltaf mjög vel. Síðan fór ég í skrifstofunám og byrjaði að vinna sem ritari á augndeildinni á Eiríksgötu. Launin voru ekki góð og ég sá ekki fram á að verða fjárhagslega sjálfstæð, þannig að ég ákvað að prófa að fara einn túr á sjóinn,“ segir Arna, sem spurði föður sinn hvort hann væri til í að hafa samband við skipstjórnann og athuga með pláss fyrir sig. „Þá sagði hann bara nei, Arna Valdís. Ef þú ætlar að sækja um



Arna Valdís Kristjánsdóttir prófaði ung að árum að fara fyrst á sjóinn, þá sem unglingur messagutti á Vigra þar sem faðir hennar var yfirvélstjóri.

MYND/EÓJ

starf á frystitogara, þá verður þú bara sjálf að hringja í skipstjórnann. Þú verður ekkert pabbaráðin neitt,“ segir Arna og hlær. „Það tók mig nokkra daga að telja í mig kjarkinn í það að hringja í mann sem ég kannaðist nú við, Hannes Einarsson, sem var skipstjóriinn þá. Hann gaf mér pláss,“ segir Arna, sem hefur ekki unnið í landi síðan, eða í ein 18 ár. Að hennar sögn var það auðsött mál fyrir hana sem unga konu að fá pláss á togara á þessum tíma. „Þetta var fyrir hrúnið. Það var mjög margt erlent fólk að vinna um borð og þá voru tekjurnar orðnar það lágar að margir voru farnir í eitthvað annað, þannig að ég fékk þarna inni. Eftir hrúnið varð síðan erfiðara að fá pláss en þá var ég

búin að stimpla mig svolítið inn,“ segir Arna, sem átti eftir að vera á Frera (sem nú heitir Blængur) í sex ár. Árið 2013 fór hún á Vigra og hefur verið þar síðan.

Purfti að sanna mig

„Ég var alveg að skíta á mig fyrsta túrinn. Maður þurfti að sanna sig og allt það. Ég var sett svolítið í djúpu laugina og strax í öðrum túr fór ég að taka nýtingarprufur og þurfti að vera fljót að læra og fylgjast með. Ég var líka svolítið þrjúsk; ég bara ætlaði að stimpla mig þarna inn,“ segir Arna, sem hefur aldrei fundið fyrir sjóveiki á öllum sínum langa ferli sem sjómaður. „Ég veit hvað sjóriða er þegar ég kem í land eftir svona brælutúra.

Þá svimar mann og maður dettur næstum því í sturtunni,“ segir hún og hlær. „En ég veit ekki hvað sjóveiki er, sem betur fer. Ég finn oft til með nýju strákunum sem eru ælandi út í eitt.“

Þó að fyrsti túrinn hafi tekið á taugarnar fann Arna fljótt að sjómennskan ætti vel við sig. „Maður þarf náttúrulega bara að vera hraustur til að geta þetta og þola útiverurnar. Ég fann fljótlega að þetta ætti vel við mig og finnst þetta skemmtileg vinna. Auðvitað er hún ekki alltaf skemmtileg. Hún er oft hundleiðinleg og erfið en það á vel við mig.“

Þó að sjómennskan sé Örna í blóð borin kom sú ákvörðun hennar að gerast sjómaður á



Ég var alveg að skíta á mig fyrsta túrinn. Maður þurfti að sanna sig og allt það. Ég var sett svolítið í djúpu laugina og strax í öðrum túr fór ég að taka nýtingarprufur og þurfti að vera fljót að læra og fylgjast með.

frystitogara flestum í opna skjöldu. „Það voru allir mjög hissa. Margir vissu ekki hvernig þetta var. Ein vinkona mín sagði til dæmis: „Ertu að fara á sjó? Í mánuð? Og hvað gerið þið um helgar?“ segir Arna og hlær, enda lítið um helgarfrí á frystitogara.

Gamlir skarfar og karlrembur

Það er ekki alltaf tekið út með sældinni þegar konur ráða sig í störf sem álitin hafa verið karlastörf en Arna segist ekki hafa fundið fyrir teljandi árekstrum eða fordómum í sinn garð. „Mér hefur alltaf fundist gott að vinna með strákum. Auðvitað eru þeir alls konar eins og allir og maður lendir í alls konar týpum en ég held að ég sé fljót að læra að vinna með fólki. Jú, jú, maður lenti alveg í einhverjum svona gömlum skörfum og karlrembum en það dró fljótlega úr þeim. Maður þurfti bara að vera harður í því að sanna sig eins og allir sem byrja á sjó. Ég held að ég hafi alveg náð því. Annars væri ég örugglega ekki þarna enn þá,“ segir Arna, sem myndi gjarnan vilja sjá fleiri konur til sjós. „Við getum þetta alveg.“

Frá vegna slyss á sjó

Arna viðurkennir að sjómennskan sé slítandi starf en það eigi svo sem við um fleiri störf. „Ég var að vinna á skrifstofu í fjögur ár og ég var alltaf með vöðvabólgu og að drepast í bakinu. Ég tel mig í miklu betra líkamlegu standi í þessari vinnu, en þetta er náttúrulega ljýandi. Þetta er mjög slítandi. Það er bara svoleiðis og ég hef séð á eftir vinnufélögum sem hætta ungrir, t.d. einn mjög góður vinur minn sem er í sínum síðasta túr.“ Sjálf hefur hún farið í þrjár axlaraðgerðir en segist vera orðin góð núna. „Ég er reyndar búin að vera frá út af slysi. Ég hef aldrei slasað mig áður um borð, en búin að læra að varast hættunarnar en svona gerast bara slysin,“ segir Arna, sem var að laga til pönnur

Sendum íslenskum sjómönnum árnaðaróskir á sjómanna daginn

ÞANZAN Eymundsson

KONE

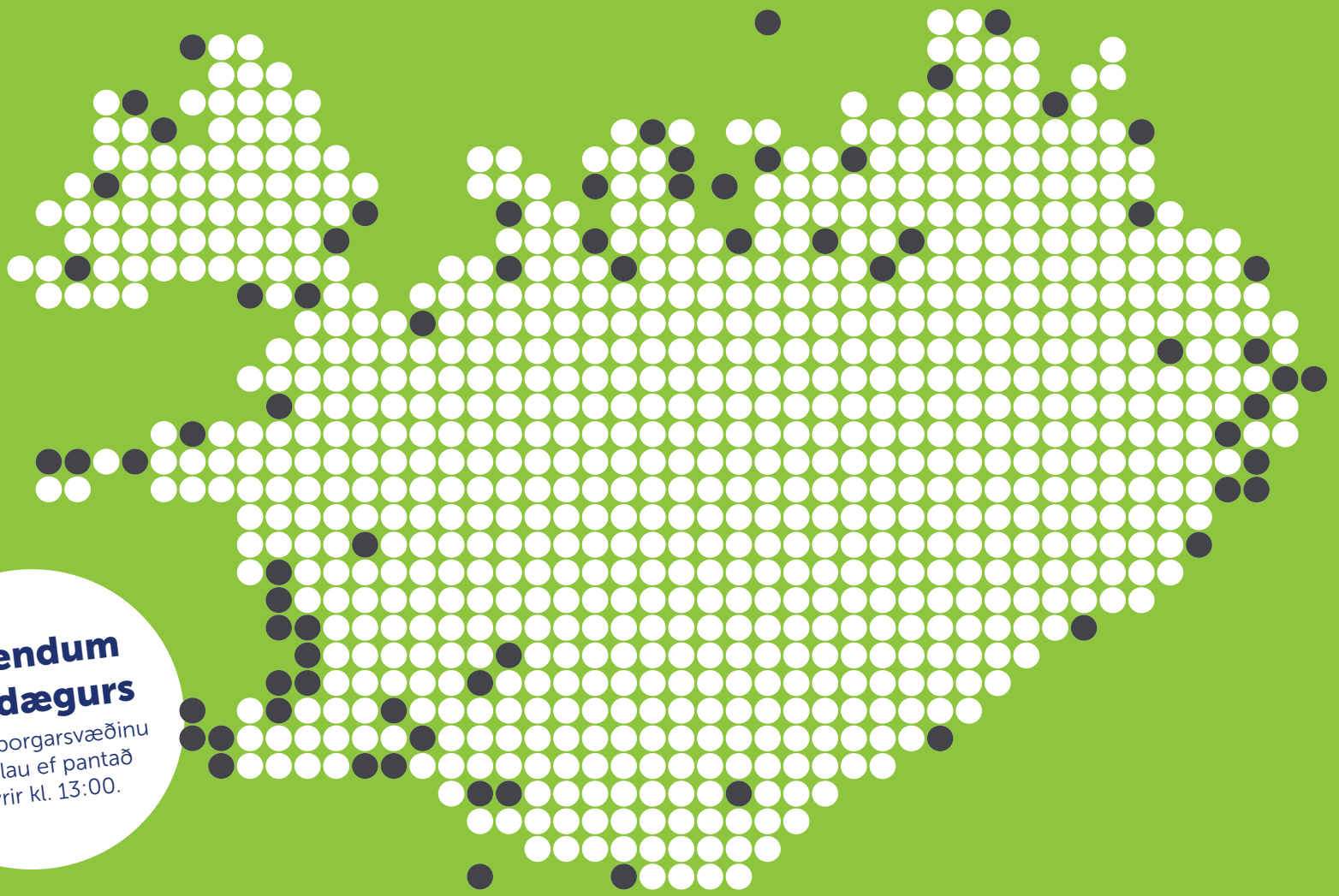
GÓLFEFNABÚÐIN

FISK SEAFOOD

RAFSTJÓRN ehf.
Virgni loftræstikerfa er okkar fag!
Stangarhyl 1A • 110 Reykjavík • Ísland
www.rafstjorn.is

Netapótek Lyfjavers

Frí heimsending um land allt!*



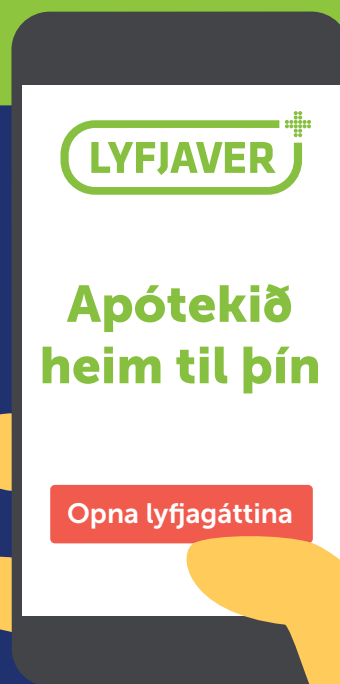
Afhendum samdægurs

á höfuðborgarsvæðinu
mán-lau ef pantað
er fyrir kl. 13:00.

Í Netapóteki Lyfjavers getur þú fundið þína lyfseðla, valið samheitalyf og séð lyfjaverðið þitt.

Nýttu þér lágt lyfja- og vöruverð á lyfjaver.is

*Frí heimsending ef pantaðir eru tveir lyfseðlar eða verslað er fyrir meira en 9.900 krónur.



lyfjaver.is
Suðurlandsbraut 22



Arna Valdís við vélarnar þar sem fiskurinn er verkaður um borð.

MYND/GISSUR SNORRASON

í svokallaðri pönnupressu þegar pressan fór skyndilega niður og önnur hönd hennar varð undir henni. „Hún átti ekki að gera það,“ segir Arna og bætir við að þetta hafi allt gerst svo hratt. „Ég dofnaði

eiginlega strax upp. Ég kipti puttunum undan og þeir voru alveg flatir og ég fattaði það ekki einu sinni en það var risaskurður í lóf-unum,“ segir Arna, sem fékk góða hjálp frá skipsfélögum sínum. „Þeir

töldu að ég væri óbrotin því að það voru gerðar einhverjar tilraunir með að banka puttanum í borðið. Þannig að ég var svona viku um borð en svo kom í ljós þegar ég fór á bráðamóttökuna þegar ég var



Arna Valdís vakti athygli fyrir skörulega ræðu sem hún flutti við heiðrun sjómanna í Hörpu á sjómannadaginn fyrir ári.

MYND/SJÓMANNADAGSRÁÐ HÖFUDBORGARSVÆÐISINS

kominn í land að ég var brotin. Ég þurfti að vera í gífsi og svo var ég með einhvern taugaskaða líka,“ segir Arna, sem finnur enn til í hendinni og hefur ekki alveg sama kraft í henni og áður. „Ég datt líka svolítið niður andlega, missti sjálfstraustið en er orðin jákvæðari núna,“ segir hún og jánkur því að hún hafi verið hrædd um að komast ekki aftur á sjó. „Það var alveg hræðileg tilfinning,“ segir hún. „En ég ætla mér bara að reyna að vera jákvæð. Mig langar aftur á sjó og tel mig eiga mörg ár eftir,“ segir Arna, sem getur ekki beðið eftir að komast í næsta túr með Vigna.

Þó að Arna hafi lent í slæmu slysi um borð í togara bendir hún á að almennt hafi slysum fækkað mjög á undanförunum árum, enda sé meira lagt upp úr öryggismálum nú en áður. Fleira hefur breyst til batnaðar á þeim 18 árum sem liðin eru síðan hún byrjaði á sjó, svo sem aðbúnaður sjómanna.

Sjómenn ekki langræknir

„Vistarverurnar finnast mér miklu mannúðlegri og betri. Þær eru bara mjög fínar. Áður voru alltaf tveir til fjórir í klefa og svo þurfti maður að bíða í röð eftir að geta tannburstað sig og það voru kannski þrjú klósett fyrir alla áhöfnina, sem er alveg fátíðlegt,“ segir hún.

„Mér finnst mórallinn skipta öllu máli. Hef verið að vinna með strákum og þar lærði ég það að ef það fauk í mann var það bara búið í kaffinu og þurfti ekkert að ræða það meira. Mér finnst það dásamlegt. Ég þekki ekki marga langrækna sjómenn,“ segir hún. „Við þurfum náttúrulega að standa saman. Við erum saman allan sólarhringinn í heilan mánuð. Það veltur á okkur að geta staðið okkur sem einstaklingar og í hópi,“ segir Arna Valdís Kristjánsdóttir að lokum.

» eöj



Við óskum sjómönnum til hamingju með daginn





ALLT HEFST MED

NESCAFÉ®



Georg Haney, umhverfisstjóri Hampiðjunnar, var lengi hjá Hafrannsóknastofnun áður en hann kom til fyrirtækisins, en sú reynsla nýttist í tengslum við rannsóknir á hagkvæmni og endurnýjun veiðarfæra.

MYND/EÓJ

Endurnýtanleg veiðarfæri

Georg Haney, umhverfisstjóri Hampiðjunnar, greinir frá aðgerðum fyrirtækisins á sviði umhverfismála og sjálfbærni. Hann segir sífellt meiri áherslu lagða á hönnun og framleiðslu endurnýtanlegra veiðarfæra.

Siaukin áhersla er á umhverfismál og þar skipa loftslagsmál stóran sess því breytingar á hitastigi lofts og sjávar geta haft mikil áhrif á lífsskilyrði manna og dýra og haft ófyrirsjáanlegar afleiðingar.

Starfsmenn Hampiðjunnar gera sér fulla grein fyrir eigin ábyrgð hvað umhverfismál varðar og leggja sitt af mörkum til að stuðla að sjálfbærni starfseminnar. Lögð er mikil áhersla á þróun lausna sem tryggja betri nýtingu á lífríki sjávar og góða umgengni um fiskistofnana, sem eru afar mikilvæg uppspretta fæðu fyrir mannfólkið.

Georg Haney er umhverfisstjóri Hampiðjunnar, en áður starfaði hann lengi hjá Hafrannsóknastofnun. Hann fór oft til sjós á vegum Hafrannsóknastofnunar og gat þannig fylgst með notkun veiðarfæra í raunverulegum aðstæðum en í framhaldinu beitti hann sér fyrir rannsóknum á hagkvæmni veiðarfæra og endurnýjun þeirra.

„Hampiðjan fagnar 90 ára afmæli á þessu ári og auðvitað hafa

Framleiðslan

■ Hampiðjan hefur það að markmiði að styðja við hringrásarhagkerfið með því að endurvinnna efni úr veiðarfærum og nýta það á nýjan leik. Með því minnkar þörf á framleiðslu á nýju efni til framleiðslunnar með tilheyrandi orkunotkun.

veiðarfæri og veiðarfæraefni þróast mjög mikið frá því að fyrirtækið var stofnað. Fyrstu veiðarfærin voru eðlilega mun minni, en svo stækkuðu þau með stærri skipum. Fyrstu áratuginu var mikið um hamp í framleiðslunni en plastefnin fóru að ryðja sér til rúms á sjöunda áratug síðustu aldar. Þá varð hægt að framleiða veiðarfæri sem voru mun betri áður þekktist og entust mun lengur. Í dag getum við boðið viðskiptavinum okkar hágæða veiðarfæri úr bestu áanlegum

Höfuðstöðvar Hampiðjunnar eru við Skarfagarða á Laugarnesi í Reykjavík.

MYND/EÓJ



efnum, en að baki þeim liggur margra áratuga hönnunarferli og þróunarvinna sem unnin hefur verið í afar góðri samvinnu við íslensk útgerðarfyrirtæki og sjómenn,“ segir Georg. „Rétt val á veiðarfærum skiptir miklu máli, en með því að gera þau léttari í drætti má minnka eldsneytisnotkun skipa og lágmarka snertingu við hafsbottinn. Sterk og vönduð efni sem hafa langan líftíma minnka kolefnisfótsporið í framleiðslunni og út líftímann.“

Áhersla á hringrásarhagkerfið Hjá Hampiðjunni er lögð sífellt meiri áhersla á hönnun og framleiðslu endurnýtanlegra veiðarfæra sem styðja við hringrásarhagkerfið ásamt því að takmarka eftir megni þá orku sem notuð er til framleiðslunnar. Með því að leggja áherslu á hringrásarkerfi veiðarfæra minnkar einnig það magn gerviefna sem fer í urðun, sem aftur leiðir til minni landnota.

„Við hjá Hampiðjunni erum sífellt að leita bestu leiða til að

endurvinnna gerviefnin þannig að hægt sé að nýta þau aftur í framleiðslu nýrra veiðarfæra. Við viljum náttúrulega ekki að plastefni endi í sjó, heldur að þau nýtist aftur og aftur. Hampiðjan hefur um langa hríð tekið á móti veiðarfæraúrgangi frá viðskiptavinum fyrirtækisins en ekki er lengur tekið á móti notuðum veiðarfærum til

Sjómanna dagurinn
2. júní

skoða dagskrá



Áltak óskar öllum sjómönnum nær og fjær til hamingju með daginn

Ál er okkar mál

Fossaleyni 8 5774100 altak.is





Áratuga hönnunarferli og þróunarvinna liggur að baki þeim veiðarfærum sem Hampiðjan framleiðir nú, segir Georg Haney.

MYND/EÓJ

urðunar hjá Sorpu. Við höfum flokkað endurvinnanleg efni frá og komið til endurnýtingu þar sem því verður við komið," segir Georg. Hampiðjan er ásamt öðrum veiðarfæraframleiðendum í nánu samstarfi við útgerðir varðandi móttöku veiðarfæra, flokkun í efnisflokkum og að koma þeim í endurvinnslu hjá sérhæfðum endurvinnslufyrirtækjum.

SFS hefur yfirumsjón með söfnun notaðra veiðarfæra Samtök fyrirtækja í sjávarútvegi, SFS, hafa yfirumsjón með söfnun notaðra veiðarfæra hér á landi og



Hampiðjan rekur líka verslun með ýmsar vörur tengda sjósókn og sjávarútvegi.

MYND/EÓJ

hefur verið gerður samningur við Úrvinnslusjóð þar sem skilagjald á innflutning á efnum til veiðarfæra er fellt niður gegn því að útgerðarfyrirtæki og veiðar-

færaframleiðendur taki ábyrgð á og sjái um að notuð veiðarfæri fari í viðunandi endurvinnslufarveg.

Georg nefnir að á síðustu



Rétt val á veiðarfærum skiptir miklu máli, en með því að gera þau léttari í drætti má minnka eldsneytisnotkun skipa og lágmarka snertingu við hafsbotninn.

árum hafi Hampiðjan lagt mikla áherslu á að finna nýjar leiðir til að endurvinna öll þau hráefni sem það nýtir við framleiðslu sína og að fyrirtækið hafi haft forgöngu um og unnið í nánu samstarfi við viðskiptavinum og fagaðila til að finna endurvinnslulausnir fyrir stærstu efnisflokkum sem notaðir eru í framleiðslunni. Veiðarfæraúrgangur sem hægt er að endurvinna er meðal annars sendur til endurvinnslufyrirtækja í Danmörku eða Litháen eftir því hvaða efni er um að ræða. Þar eru efnin hökkuð, þvegin og síðan endurbrædd og búin til plastkorn sem henta í ýmsa plastframleiðslu.

Endurunnið nælon gæti valdið byltingu

Nælon gegnir mörgum hlutverkum í sjávarútvegs- og fiskeldisgeiranum en er mest áberandi í gerð trollpoka fyrir uppsjávarveiðar, hringnóta og fiskeldiskvía fyrir lagareldi. Hampiðjan hefur árum saman safnað og sent til endurvinnslu notað nælonefni, bæði frá starfsemi sem og því sem viðskiptavinir hafa skilað til fyrirtækisins. Það er hakkað niður og brætt og úr því gert nælonkurl. Afraksturinn er þó afurð sem er lakari en upprunalegt nælon og sökum óhreininda óhæf til notkunar í framleiðslu á gæðaþráðum og er mest notuð í steypa hluti.

Hampiðjan var ásamt dótturfélögum og samstarfsaðilum tilnefnd til verðlaunanna Aquaculture Awards 2024, sem veitt eru fyrir framúrskarandi framlag til lagareldis, fyrir verkefni er kallast Circular Fish Farming Nets (CFFN). „Þetta spennandi verkefni snýst um notkun endurunns nælons í framleiðslu á fiskeldiskvíum sem falla vel að bæði markmiðum fyrirtækisins og hugmyndafræði hringrásarhagkerfisins,“ segir Georg.

„Í því skoðum við nýtingu á 100 prósent endurunnu næloni í netaframleiðslu þar sem það kæmi í staðinn fyrir nýtt nælon sem unnið er úr hráolíu. Takist að nota endurunnið nælon við framleiðsluna gæti það valdið byltingu þegar kemur að sjálfbærni í lagareldi og sjávarútvegi í framtíðinni. Ef vel tekst til mun CFNN-verkefnið gefa Hampiðjunnunni færi á að bjóða viðskiptavinum sínum hringrásarvöru sem minnkar kolefnislosun svo um munar í virðisbætur laxeldisins og fiskveiðanna.“

Umhverfisstefna og heimsmarkmið að leiðarljósi

Starfsfólk og stjórnendur Hampiðjunnar vinna eftir umhverfisstefnu sem mörkuð hefur verið og er staðfesting á markmiðum fyrirtækisins um að draga úr öllum neikvæðum umhverfisáhrifum. Auk endurvinnslu og sjálfbærni er í stefnunni lögð áhersla á veiðarfæraþæknir sem stuðlar að betra stærðar- og tegundavali fiska svo að hámarka megi sjálfbæra nýtingu sjávarauðlinda með því að velja betur þann fisk sem er fangaður.

„Hampiðjan hyggst einnig vinna ótulllega að heimsmarkmiðum Sameinuðu þjóðanna um sjálfbæra þróun og áætlun sem miðar að bættri framtíð og við höfum valið okkur þrjú markmið sem sérstaklega er stefnt að. Við teljum að við höfum mikið fram að færa þegar kemur að umhverfismálum tengdum sjávarútvegi og fiskeldi og það eru mörg spennandi tækifæri því tengd á sjóndeildarhringnum,“ segir Georg Haney.

» gag



Kafað undir yfirborðið

■ Vilji fólk sjá troll í notkun má elta QR-kóðann hér að ofan til að sjá myndband Hampiðjunnar þar sem myndavélin fylgir trolli í kaf og veiðarnar eru skoðaðar frá nýstárlegu sjónarhorni.

Sendum íslenskum sjómönnum árnaðaróskir á sjómanna daginn

TANDUR
- þegar hreinlæti skiptir máli

SMITH & NORLAND
Nóatúni 4 · Sími 520 3000
www.sminor.is

Garri

Sjómennt

Kópavogsbær

**Við óskum Sjómannaþingsráði, Hrafnistu
og Naustavör til hamingju með nýju
87 íbúða blokkina fyrir 61 plús
við Skógarveg í Fossvogi.**



Parfaping er stoltur vertaki að þessu mannvirki.

Þökkum samstarfið.



Sumir tala enn um Ella á Ottó þegar Jóhannes Ellert Eiríksson skipstjóra ber á góma, en hann var skipstjóri á Ottó N. Þorlákssyni RE í rúma tvo áratugi. Ferlinum lauk hann hins vegar sem skipstjóri á Viðey RE.

MYND/EÓJ

Kann engar skýringar á eigin aflasæld

Jóhannes Ellert Eiríksson skipstjóri er rafvirkjasonur úr Kjósinni sem varð einn aflasælasti togaraskipstjóri landsins. Hann lauk ríflega hálftrar aldar sjómannsferli sínum á síðasta ári og valdi þá tímasetningu sjálfur.

Jóhannes Ellert Eiríksson skipstjóri lauk 52 ára sjómannsferli sínum í ársbyrjun 2023 sem skipstjóri á togaranum Viðey RE-50, en hann tók við honum nýjum árið 2017. Skipið sótti hann til Istanbul í Tyrklandi, þar sem skutogarin var smíðaður, afar tæknivætt og framúrstefnulega hannað skip. Enn er verið að smíða skip samkvæmt sömu útfærslu.

Elli er uppalinn að Meðalfelli í Kjós, en Meðalfell er einkar fagurt fjall að sjá. Það stendur eitt stakt í miðri Kjós og stefnið er sem á skipi sem stefnir í vestur. Góð gönguleið er upp „stefnið“, en eflaust eru þær fleiri, til dæmis upp suðaustur-

hlíðina, „skutinn“. Meðalfell er bratt á flestar hliðar, hamrarnir sem krýna það eru víða sundurskornir með giljum og gljúfrum, en fyrir neðan skriður Útsýnið er mjög gott yfir Kjósina, sem er einstaklega falleg hvert sem litið er. Þarna má glöggva sig á vænlegum gönguleiðum upp á hina fjölmörgu fjallsrana og múla er ganga norður úr Esju.

„Ég er fæddur árið 1953 en var 17 ára gamall þegar ég fékk áhuga á sjómennsku, og þó að ég væri fæddur í sveit þá tók áhuginn á sjómennsku mig strax alveg, það varð ekki aftur snúið. Fyrsta sjóferðin var í maímánuði 1971 og það

var á togaranum Þormóði goða RE sem Bæjarútgerð Reykjavíkur gerði út. Afinn var 270 tonn af þorski, sem var auðvitað alveg gríðarlega góður afli, og það á síðutogara, mokveiði allan túrinn. Dekkið var iðulega alveg fullt af þorski, gafst varla að klára aflann niður í lest, en hann skemmdist ekki,“ segir Jóhannes Ellert.

Voru stundum brögð að því á þessum árum að ekki tókst að gera að öllum aflanum svo að eitthvað af honum skemmdist?

„Já, á þessum árum við Grænland var bara fiskað og fiskað og dekk- ið fullt af fiski þannig að þegar



Viðey RE við bryggju í Reykjavík.

MYND/EÓJ

skipið valt til rann einhver afli út af dekkinu yfir lunninguna. Það var algengt þegar treg veiði var á Íslandsmiðum, og ekki byrjað að fara á grálúðuveiðar við Grænland enda skipin ekki útbúin til slíkra veiða í þann tíma, þá var haldið á þorski við Grænland við Ísröndina. Hitaskilin á því svæði virtust henta fiskinum. Ég held að sjávarhitinn þarna hafi verið undir núllinu. Enda var skítakuldi á dekkinu þegar blés eitthvað að ráði.“

Elli segist hafa verið háseti í allnokkur ár og ekki farið í Stýrimannaskólann fyrr en um árið 1980.

„Eftir það fór ég í afleysingar sem stýrimaður á Jóni Baldvinsyni ER.

”

Ég er fæddur árið 1953 en var 17 ára gamall þegar ég fékk áhuga á sjómennsku, og þó að ég væri fæddur í sveit þá tók áhuginn á sjómennsku mig strax alveg, það varð ekki aftur snúið.

Við fórum þá meðal annars yfir miðlinuna milli Íslands og Grænlands á karfaveiðar, en með fullu leyfi. Það var fylgst vel með okkur.“

Aflasæll skipstjóri

„Aflinn var alltaf góður á þeim skipum sem ég var á, stundum mjög góður, en ég kann engar skýringar á aflasæld minni í gegnum tíðina. Raunar hef ég engar hugmyndir um það og hef ég aldrei haft einhver markmið þar að lútandi.“

Elli var ekki búinn að vera lengi til sjós þegar hann fór sem stýrimaður yfir á togarann Jón Baldvinsson RE, sem BÚR gerði einnig út. Elli varð síðar stýrimaður á Otto N. Þorlákssyni RE, og seinna skipstjóri í 22 ár. „Skipið var síðan selt til Chile og er enn gert út þar, en á því hafa verið gerðar nokkrar breytingar eftir að það kom þangað.“

Árið 1995 tók Elli við skipstjórn á togaranum Ottó N. Þorlákssyni RE, sem BÚR, og síðar Grandi og HB Grandi, gerði út en Ottó N. Þorláksson RE var Elli með allar götur fram til 2017 er Viðey RE kom ný í flotann.

Ottó N. Þorláksson RE telst varla gott sjóskip að mati Ella. „Hann er þungur en manni leið þokkalega um borð. Hann fékk einu sinni á sig brotsjó þegar hann var á þekktum stað við Reykjanesið og það brotnuðu gluggar í brúnni, en ég var þá reyndar ekki um borð. Hins vegar voru það gífurleg viðbrigði að fara yfir á Viðey RE. Það skip haggast varla í verstu vetrarveðrum og eftir á að hyggja er það ef til vill mín allra mesta gæfa á sjómennskuferlinum að fá að hætta á jafn flottu skipi og Viðey RE er.“ Mikil sjóhæfni Viðeyjar RE hafi komið vel í ljós í slæmum veðrum.

Gæði afla aukast með kvótanum

„Kvótakerfið kom 1980 og eftir það var þetta eiginlega alltaf á uppleið, kerfið alltaf verið að batna og fiskiskipafлотinn lagað sig að þeim breytingum sem ákveðnar hafa verið. Sumir eru alltaf að kvarta en á sama tíma fækkar skipunum og þau verða stöðugt afkastameiri. Með bættri meðferð afla og auknum gæðakröfum mun kvótinn bara aukast. Samfara því munu laun sjómanna batna,“ segir Elli.

Misjafn mannskapur í áhöfn

Mannskapurinn sem þú varst með um borð allan þinn sjómannsferil hefur væntanlega verið alls konar?



Ferðafrelsi

Hjá okkur fást rafskutlur í úrvali sem koma þér á áfangastað. Pantaðu tíma hjá ráðgjöfum okkar sem aðstoða þig við að finna réttu skutluna fyrir þig.

FASTUS
HEILSA

VINNUM MEÐ ÞEIM BESTU

Höfðabakki 7, 110 Reykjavík | fastusheilsa.is

Sendum íslenskum sjómönnum árnaðaróskir á sjómannadaginn



Álnabær



HVALUR HF



EXTON
Ljós - Hjól - Mynd



FROSTI ehf



Rafvirki og
Raflausnir



Síldarvinnslan hf

BAKO ÍSBERG



STÓR
KAUP

Deloitte.



Tímamót urðu þegar systurskipin
Engey og Viðey bættust í
fiskiskipafloata landsins, enda
hátekhniveiðiskip bæði.
MYND/EÓJ



Eftir á að hyggja er það ef
til vill mín allra mesta gæfa
á sjómenskufarlinum að
fá að hætta á jafn flottu
skipi og Viðey RE er.

„Já, vissulega. Á síðutogurum voru oft ýmsar gerðir af ógæfumönnum en einnig góðir karlar. En eftir að síðutogararnir hurfu smám saman, ýmist seldir úr landi til annarra útgerða eða einfaldlega í brota-járn, hurfu þessir ógæfumenn líka. Það á sér ýmsar skýringar. Skipin stækkuðu en þeim fór einnig fækkandi. Þau fengu öll kvóta og það varð aftur vinsælla að fara til sjós á nýjum skuttogurum. Þá urðu þessir menn sjálfkrafa út undan, enda urðu kröfurnar meiri til þeirra sem voru ráðnir um borð í skuttogarana. Þessir ógæfumenn voru oft ágætis karlar en þeirra ógæfa var oftast tengd áfengi, venjulega allt of mikilli áfengisdrykkju,“ segir Elli.

„Stundum komu einnig vand-ræðaunglingar um borð í síðutogarana, unglingar sem þurfti að ala svolítið upp. Það var oft þrautalendingin að senda þá á sjóinn, gera eitthvað úr þeim, gera þá að mönnum, og það tókst oft. Svo fengu þeir ágætis laun að ég tel.“

Aldrei misst mann

Slappstu alveg við að missa menn í slysi um borð allan þinn skipstjórnarferil?

„Já, og einnig mannskap vegna stórslysa. Ég hef aldrei þurft að fara með slasaðan mann í land eða senda hann með þyrilu. Það er mikil gæfa. Smáskeiur þekktust auðvitað.“

Sóknin á Reykjanes hrygginn

Elli segir erlenda togara sem sótt hafa á Reykjanes hrygginn bókstaflega hafa þurrkað út úthafskarfann sem þar hefur fengist.

Nýjar aðferðir við meðhöndlun fisksins og aukin sjálfvirkni hafa reynst vel

■ Ísfisktogarinn Viðey RE-50 er skipið sem Jóhannes Ellert Eiríksson skipstjóri, eða Elli á Ottó, segir hafa verið gæfu sína að fá að ljúka ferlinum með. Skipið er 54,75 metrar að lengd, 13,50 metrar að breidd og hannað með það að leiðarljósi að minnka til muna og jafnvel láta hverfa að mestu lestarvinnu sem í gegnum tíðina hefur verið uppspretta fyrir slysi, meiðsli og/eða álagsþreytu hjá áhöfnum. Við hönnun skipsins var lagt upp með að finna lausn sem miðaði að því að færa vinnuna upp á vinnsluþilfarið. Sú hugmynd kom strax fram að best væri að yta stæðum af körum, eftir rásum með rúllubrautum, aftur eftir lestum skipsins. Með því móti stæði mannskapurinn á föstu þilfari við vinnuna og gætti þess að fiskurinn lægi sem réttastur í körunum. Bara það stuðlaði að auknum gæðum aflans.

Systurskipin Engey, Viðey og svo Akurey eru með hefðbundnu skipsformi að öllu leyti nema stefnislaginu. Stefnislagið tekur ágangi sjávar eins og hann kemur og byggir rólega upp flot í framskipi þannig að ekki verði eins snöggar viðtökur og átök. Með þessu er skipinu gert kleift að renna sér aðeins dýpra í ölduna í stað þess að verjast henni. Atgangur sjávar verður átakalíttill upp á hinn stóra bóg sem skilar öldinni áreynslulaust út fyrir hliðarnar.

Fiskmóttaka skipsins er þannig hönnuð að fiskurinn haldist sem ferskastur áður en að vinnslu kemur. Frá móttökunni fer fiskurinn með færiböndum í slægingu, en í slægingarlinunni eru sjö sjálfstæðar vinnustöðvar sem hverja um sig er hægt að laga að hæð hvers sjómanns. Linan er með fimm frátökuleiðum, fyrir hrogn, lifur, slóg, slægðan bolfisk og karfa. Eftir flokkun fer fiskurinn í blæðihjól þar sem jöfn og góð blæðing er tryggð um leið og 300 kílóum af fiski er safnað saman í skammt. Við flokkunina verður til fullkominn rekjanleiki út allt vinnsluferlið.

Hrogn og lifur fara sína leið í gegnum þvott og kælidælur. Að kælingu lokinni er þeim afurðum einnig komið fyrir í körum í lestarkerfi skipsins. Eins er slægingarlinan hönnuð þannig að koma megi slógi og öðru sem til fellur í sérútbúna tanka skipsins til vörupróunar og vinnslu í landi. Sjálfvirk lestarkerfi skipsins tekur við hverju kari að lokinni niðurröðun fisksins. Kerfið er í raun risastór sjálfvirkur lager sem mannhöndin kemur hvergi nærri. Kerfið sækir tóm kar í lest og kemur því upp á millidekkið þar sem niðurröðun fisksins fer fram. Jafnframt er tryggt að sá skammtur sem fer í karið sé skráður í rekjanleikakerfið með öllum nauðsynlegum upplýsingum. Að því búnu fara körin sína leið í lestina að nýju, þar sem þeim er komið fyrir á þar til gerðum brautum.

Hitastigi lestarinnar er haldið í -1°C og undirkæling þannig tryggð fram að losun skipsins. Þegar í land er komið sér kerfið um færslu kara upp á bátadekk þar sem krani skipsins tekur við þeim. Hefðbundin, erfið og oft á tíðum hættuleg lestarstórf við losun skipsins heyrja því einnig sögunni til.

„En markaðsátak okkar hefur skilað sér í því að sá karfi sem við veidum er eftirsóknarverðari vara,“ bætir hann við.

Hvað mataræði varðar segist hann yfirleitt borða allan þann mat sem honum standi til boða, sama hvort það sé fiskur eða kjöt.

„Ég hef þó vanist því frá æsku að borða fisk á föstudaginn langa.“

Valdi sjálfur tímann að hætta á sjó

Þú komst alfarið í land í fyrra. Hvernig tilfinning var það, var það eftirsjá?



Björgunarvesti með ljósi og neyðarsendi bjarga mannlífum.
Venjum okkur á að vera alltaf í vestunum við vinnu okkar á sjó.



Stjórnarráð Íslands
Innviðaráðuneytið
Siglingaráð

 Samgöngustofa

Sendum íslenskum sjómönnum árnaðaróskir á sjómannadaginn



Elli ber kvótakerfinu vel söguna og segir framfarir hafa aukist frá því að kerfinu var komið á 1980. MYND/EÓJ



„Það var góð tilfinning. Ég valdi þann tíma sjálfur og var búinn að taka hann með nokkrum fyrirvara. Ég var alls ekki rekinn í land og sú löngun að fara aftur á sjó hefur aldrei gripið mig. Hef aldrei verið beðinn um það. Ég hef einnig aldrei séð eftir því að hafa gert sjómenskuna að ævistarfi.“

Elli segir þau hjónin bæði hætt að vinna. „Hún var kennari. Við erum bara í rólegheitum, slökum á yfir morgunkaffinu og nú getum við sinnt börnunum betur. Við eigum þrjú, en eitt barnabarnið býr í Ameríku. Þangað fórum við fjórum sinnum á síðasta ári að heimsækja barnið.“

Hann segist ekki vera að ganga í neina klúbba og saknar raunar einskis þar að lútandi.

„En kannski grípur mig löngun að fara í golf þegar vorar.“

Brottkast afla

Elli segist muna eftir kennara sem langaði til að fara á sjó þegar hann var skipstjóri á Ottó N. Þorlákssyni ER. „Hann hafði aldrei farið á sjó. Ég tók hann um borð og hann sagði við mig eftir túrinn að hann væri undrandi á því að það væri verið að tala um brottkasti á fiski frá borði. Hann sagði að það væri verið að hirða hvert einstaka kvikindi.“

Þá hefði hann eitt sinn hitt stýrimann á stórum japönskum frystitogara, sem farið hefði einn túr með honum á Ottó N. Þorlákssyni RE. „Hann hafði mun lægri laun en stýrimaður á sambærilegu

íslenskum frystitogara. Sá japanski hafði laun á við japanskan skrifstofumann. Það staðfestir að ekki þarf að kvarta almennt yfir laununum á íslenska flotanum.“

Góð framtíð er í því fólgin að fara á sjó, að mati Ella. „Og ég hvet unga menn til að skoða þann atvinnumöguleika vel. Þetta er allt annað starf en þekktist áður þegar menn voru á vertíðarbátum og saman í þröngum lúkar, þjöppuðu sér saman. Á nýju togurunum fær hver sinn klefa. Það er meira að segja hætt að tala um vonda lykt um borð, þótt verið sé að bræða á þeim togurum sem hafa slíkan búnað. Það kemur eflaust mörgum á óvart,“ segir Jóhannes Ellert Eiríksson.

» gag



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



Hugmyndalandið og miðin Dýrmætasta auðlind framtíðar

Verðmætasköpun sem byggir á öflugu, fjölbreyttu og samkeppnishæfu atvinnulífi er forsenda góðra lífshjara.

Stöðugt starfsumhverfi, öflugir innviðir, fjölbreytt menntun, verðmæt nýsköpun og ábyrg stefna í orku- og umhverfismálum eykur framleiðni sem leiðir til hagsældar.

Samtök iðnaðarins óska sjómönnum, fjölskyldum þeirra og landsmönnum öllum til hamingju með daginn.

Litið um öxl — Sjómanna-Dagsblaðið fyrir 50 árum:

Landnám og menningarminjar

Litið um öxl er fastur liður í Sjómanna-Dagsblaðinu þar sem gluggað er í efni blaðsins fyrir 50 árum, árið 1974. Forsíða blaðsins er myndskreyting þar sem minnst er landnáms Íslands og siglinga norrænna manna hingað og miðað við árið 874.

Norrænt landnám á Íslandi hefst með Ingólfi Arnar-syni og telst frá því, er hann reisti byggð í Reykjavík sumarið 874,“ segir í upphafsgrein blaðsins sem Árni Óla, sem nefndur hefur verið fyrsti blaðamaður landsins, skrifar. Í blaðinu er einnig að finna margvísleg önnur skrif um tengslin við söguna, þörfina á sjóminjasafni og svo um öryggismál sjómanna og umfjöllun um sjóslys og drukknarir frá síðustu útgáfu blaðsins. Átján sjómenn létust af slysförum milli tölublaða Sjómanna-Dagsblaðsins 1973 og 1974.



Árni Óla, blaðamaður og rithöfundur.

Fyrsta hafstraumarannsóknin

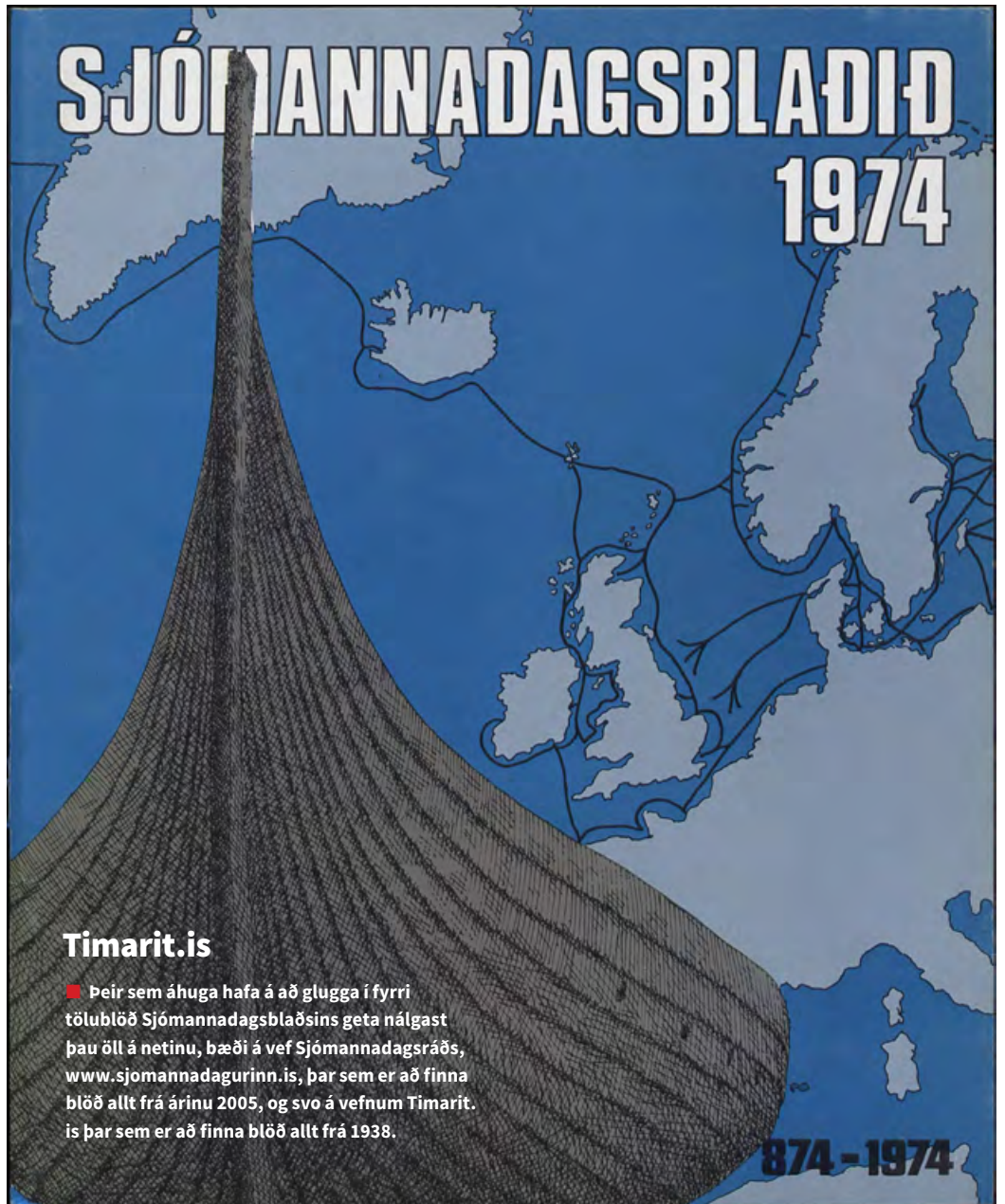
Árni Óla hefur yfirskriftina „Forsjónin valdi Reykjavík“ á grein sinni og fjallar um landnámið. Hann segir fáorða sögu Ingólfs Arnarsonar sýna vel að hann hafi ekki hrapað að því að nema land á þessu afskekktu eylandi lengst vestur í Atlantshafi. Fyrir eiginlegt landnám hafi Ingólfur komið hingað til að kynna landinu og dvalið eitt ár í Álftafirði hinum syðra á Austfjörðum. „Segir sagan, að honum hafi litist landið betra suður en norður. Þessi stutta setning sýnir að hann muni hafa látið kanna allvíða og má vel vera að þeir hafi þá komist alla leið suður í Hornafjörð,“ segir í inngangi greinar Árna Óla áður en hann rekur söguna um hvernig Ingólfur lét öndvegissúlurnar ráða því hvar byggja skyldi á Íslandi.

Árni segir söguna um öndvegissúlurnar vel trúanlega, enda hafi nokkrum árum á eftir Ingólfi Þórður skeggi varpað öndvegissúlum sínum í hafid á svipuðum slóðum og Ingólfur. Sá hafi svo tekið land á Lóni og búið þar í 15 ár á meðan hann beið fréttu af súlunum. „Þær hafði ekki borið á land í námunda við hann, heldur höfðu þær borist vestur með öllu landi, fyrir Reykjanes, inn Faxaflóa og seinast komið á land í Leirvogi í Mosfells-sveit. Þessu höfðu guðirnir ráðið, og Þórður fór að vilja þeirra.“

Landnámsmennirnir eru merki-legir fyrir trú sína og að hafa treyst guðunum í blindni, segir Árni. „En

sögurnar af öndvegissúlunum eru merkar að öðru leyti, því að þær eru elsta vitneskja um hafstrauma við Ísland,“ bætir hann við.

Í greininni rekur hann svo siglingar frá Íslandi á landnámsöld og endar á því að nefna að Reykjavík hafi þó ekki komið mikið við sögu í Íslendingasögnum, enda hafi hún um níu aldir verið bóndabýli. „Þó gleymdist það aldrei, að hún var hinn goðumvígði landnámsstaður. Á 18. öld fer hún fyrst að rumska, og nú, á 1100 ára afmæli íslensku þjóðarinnar, er hún orðin glæsileg höfuðborg landsins.“ Segir Árni þar sannast hið forna spakmæli: „Kvörn guðanna malar hægt, en hún malar örugglega.“



Forsíða Sjómanna-Dagsblaðsins 1974.

Timarit.is

Peir sem áhuga hafa á að glugga í fyrri tölublaði Sjómanna-Dagsblaðsins geta nálgast þau öll á netinu, bæði á vef Sjómanna-Dagsráðs, www.sjomannadagurinn.is, þar sem er að finna blöð allt frá árinu 2005, og svo á vefnum Timarit.is þar sem er að finna blöð allt frá 1938.

Sjómenn!

Þjóðviljinn berst ötulli baráttu fyrir réttindum sjómanna-stéttarinnar.

Þjóðviljinn flytur að staðaldri fjölbreytt lesefni. — Lesið ÞJÓÐVILJANN.

Áskriftarsími er 17500.

Þjóðviljinn er 16 síður daglega.

ÞJÓÐVILJINN

Skólavörðustíg 19.

Áfengis- og tóbaksverzlun ríkisins

Skrifstofur Borgartúni 7, sími 24280.

Afgreiðslutími frá kl. 8,45 til 16,30 alla virka daga nema laugardaga. Útborgun fimmtudaga frá kl. 10 til 12 og 13 til 15.

Sendum sjómönnum árnaðaróskir.

Smiðum

Þilfarsbáta . Árabáta
Opna vélbáta . Björgunarbáta
Kappróðrabáta . Skemmtibáta
Önnumst allar skipa- og bátaviðgerðir.

BÁTALÓN H.F.

Hvaleyraurbraut, Hafnarfirði. — Sími 50520.

KAUPFÉLAG ÍSFIRÐINGA

Seljum vistir til báta og skipa.
Höfum umboð fyrir ESSO.

*

Sjómenn! Seljum sjóklæði og hinn viðurkenna vinnufatnað frá Heklu á Akureyri.

Óskum sjómönnum til heilla með sjómanna-Daginn.

KAUPFÉLAG ÍSFIRÐINGA
Austurvegi 2 — Ísafirði

Útgerðarmenn — Sjómenn

Hjá oss getið þér fengið:

- * Brunatryggingar
- * Skipatryggingar
- * Aþyrðartryggingar
- * Flutningstryggingar
- * Ferða- og slysatryggingar
- * Farangurstryggingar skipverja

Umboðsmenn um allt land.

BRUNABÓTAFÉLAG ÍSLANDS

Laugavegi 77, sími 26055.

SAMÁBYRGÐ ÍSLANDS Á FISKISKIPUM

Sími 81400 (5 línur).
Lágmúla 9.

Fjallað um varðveislu menningarminja

Annars staðar í blaðinu skrifar annar ritstjóra þess, Guðmundur H. Oddsson, um hvernig Sjómanna-Dagsráð hafi árið 1939, ári eftir fyrsta sjómanna-Daginn, staðið fyrir Sjóminjasýningu í Grænmetis-skálanum sem þá var í byggingu. Á þeim tíma segir hann að hafi þegar verið mikill áhugi á að koma á fót Sjóminjasafni og svo fer hann yfir vinnu sem stóð yfir 1973 og 1974 til að slíkt safn gæti orðið að veruleika. Bæði hafi staðið yfir söfnun á munum og svo verið horft til skipa sem þyrfti að varðveita.

„Undanfarin ár hafa mörg orð fallið um þá miklu nauðsyn að byggja yfir Sjóminjasafnið, og á minnsta kosti þremur stöðum hefur það verið sett á teikningu hér í borg á ýmsum stöðum, en útlínurnar af því hafa ekki birst, hvað þá meira. Nú hefur verið ákveðið að teiknarar fái að, setja það niður á pappír í Hafnarfirði, og vonandi koma þar útlínurnar á eftir og fjárveiting til að þar rísi á næstu árum veglegt Sjóminja-



SLYSAVARNAFÉLAGIÐ
LANDSBJÖRG

Auglýsingar í blaðinu 1974 eru í anda þess tíma, en hluti smáauglýsinga vekur þó athygli fyrir að vera markvisst beint til sjómanna. Þar áréttar til dæmis Þjóðviljinn að hann „berjist ötulli baráttu fyrir réttindum sjómanna-stéttarinnar“ og Áfengis- og tóbaksverzlun ríkisins sendir sjómönnum árnaðaróskir um leið og athygli er vakin á opunar- og afgreiðslutíma. Þá vekur Kaupfélag Ísfirðinga athygli á sjóklæðum og vinnufatnaði og sölu á vistum til báta og skipa, og Brunabótafélag Íslands bendir útgerðarmönnum og sjómönnum á tryggingar sínar.

TIL HAMINGJU MEÐ DAGINN SJÓMENN



RAFIDNAÐARSAMBAND ÍSLANDS HEFUR STAÐIÐ VAKTINA Í 50 ÁR

Félagar í Rafiðnaðarsambandi Íslands
hafa alltaf verið í fararbroddi í þekkingu
á raf- og tæknibúnaði og notkun hans.

Tryggjum öryggi og skiptum við fagmenn

RAFIDNAÐARSAMBANDIÐ STENDUR VAKTINA
og stendur vörð um réttindi þín, starfsumhverfi,
vellíðan og starfsöryggi.



AÐILDARFÉLÖG RAFIDNAÐARSAMBANDSINS





safn," skrifaði Guðmundur 1974. Þór Magnússon þjóðminjavörður skrifar svo aðra grein í blaðið þar sem hann minnst skrifa Friðriks Halldórssonar í Sjómannaáhrif- blaðið 1944 sem borið hafi sömu yfirskrift og grein Þórs: Sjó- minjasafn. „Var það hvatning

um stofnun sjóminjasafns, en þá virtist svo sem það mál væri komið á laggirnar, stofnuð hafði verið nefnd til að vinna að því, en mikill hvati að sjóminjasafninu var sjóminjasýningin í Reykjavík 1939. Þangað var safnað margvís- legum munum, sem ætlunin var

að yrði stofn að sjóminjasafni," segir í grein hans. Í greininni fer hann yfir hvaða áherslur þyrfti að viðhafa í slíku safni og hvers konar muni þyrfti að varðveita. „Á þessu ári [1974] minnst menn fyrstu siglinga út til Íslands, fyrir 1100 árum. Væri



Blaðið telur upp allar þær slysfarir sem orðið hafa sjómönnum að aldurtila milli útgáfa blaðsins og í stuttu máli er farið yfir málsatvik og sjómennir sem fórust nefndir fullu nafni, auk heimilisfangs og fjölskylduhaga.

KLÁRIR Í BÁTANNA

RAFGEYMAR OG HLEÐSLUTÆKI

Hleðslutæki

AGM þurrir eða lokaðir síru rafgeymar fyrir tæki og bátarúllur.

Öflugir start rafgeymar

SÉRFRÆÐINGAR Í RAFGEYMUM

Bíldshöfða 12 • 110 RVK • 577 1515 • www.skorri.is

vissulega vel til fallið, að sjó- minjasafnið yrði að veruleika á því ári. En það verður ekki nema menn sameinist um að hefja skipulega söfnun og varðveislu alls þess, sem á nokkurn hátt

getur komið safninu til góða og til þess heiti ég á liðsinni allra þeirra, sem láta sig málið einhverju varða," segir í lokaorðum greinar Þjóðminjavarðar.

» óká

Auðævi hafanna

- Í blaðinu er að finna litla skopmynd sem hér má sjá ásamt yfirskriftinni „Auðævi hafanna“, en henni fylgir texti um ónýttar auðlindir í hafi sem kann, nú hálfri öld síðast, að virðast hafa verið ritaður af fullmikilli bjart- sýni um framtíðarþróunina, eða hvernig hún ætti eftir að æxlast. Textinn fylgir hér á eftir:

„HAFFRÆÐINGAR hafa kannað ýmsa þá möguleika, sem í heimshöfunum leynast. Og það eru undra- sýnir, sem þeir hafa eygt. Með atomorku má breyta sjó í ferskt vatn og með því mætti leysa vatnsskort heimsins um ófyrirsjáanlega framtíð. Höfin eru svo rík af alls kyns efnum, að möguleikarnir virðast nær ótæmandi. Stór svæði hafsbotsins eru svo frjósöm að þar mætti rækta meira grænffóður en hægt er að gera á þurrlandi jarðar. Með skipulagningu mætti margfalda fiskveiðar, og nú eru aðeins nýttir í örlitlum mæli þeir möguleikar sem hafði getur veitt. Í dag starfa um 100 verksmiðjur í Bandaríkjunum að því að breyta sjó í ferskt vatn og daglega eru unnin 200 tonn af magnesíum úr 200 milljónum lítra sjávar. En þetta er aðeins örlítið brot af því, sem vinna mætti úr heimshöfunum.“

Auðævi hafanna

Sendum íslenskum sjómönnum árnaðaróskir á sjómannaáhrifinn

HAFNARFJARÐARHÖFN

Alþýðusamband Íslands

Kjörís

KRAFTLAGNIÐ ehf.
DIPULAGNINGAVERKTAKAR

Lyftutækni
Lyftu- & Rullustigþjónusta

matvex

EPLI & CO

GJÖGUR HF
GRENVÍK

Stettafélagið
stettafelagid.is

SJÓMANNAFÉLAG ÍSLANDS

Til hamingju sjómenn

Endor óskar sjómönnum um land
allt og fjölskyldum þeirra innilega
til hamingju með daginn.



Við þjónustum tölvukerfi | www.endor.is

Síðustu forvöð að sjá sýninguna í Hafnarfjarðarkirkju:

Sjóslysum gerð skil í safnaðarheimili

Undanfarin fjögur ár hafa þremur sjóslysum verið gerð ítarleg skil með jafn mörgum sýningum í Ljósbroti í félagsheimili Hafnarfjarðarkirkju.

Veg og vanda af samantekt gagna, samningu og uppsetningu sýninganna eiga þeir Egill Þórðarson loftskeytamaður og sr. Þorvaldur Karl Helgason. Sjómannadagsráð, Hafnarfjarðarhöfn og gamlir síðutogaramenn sem kalla sig „Tekið í blökkina“ heiðruðu þá félaga sérstaklega í kirkjunni í apríl síðastliðnum fyrir óeigingjarna en þakkláta vinnu í þágu minningar um látna sjómenn.

Field Marshal Robertson og Leifur heppni

Á sýningu árið 2020 voru skipbroti togarans Field Marshal Robertson frá Hafnarfirði gerð skil, en hann fórst ásamt togaranum Leifi heppna frá Reykjavík í skyndilegu ofsavæðri sem gerði á Halamiðum norðvestur af Vestfjarðakjálka í febrúar árið 1925.

Alls drukkuðu sjötíu og tveir sjómenn með þessum togurum og eftir stóðu þrjátíu og tvær ungar konur, þá orðnar ekkjur, og níutíu og eitt föðurlaust barn. Sextán togarar voru þarna að veiðum þegar veðrið brast á og björguðust fjórtán undan veðrinu við illan leik. Þrátt fyrir þrennar ítarlegar leitir, sem gerðar voru fyrir öllu Vesturlandi, hefur aldrei fundist neitt brak sem rekja mætti til skipanna. Ekki ein spýta. En togarskipstjórar í dag vita um þrjú flök í vesturkanti Djúpáls. Tvö þeirra eru af togurum.

Þennan dag fórust að auki sjö manns við Íslandsstrendur með mótorbátum Sólveigu undan Sandgerði og þrír urðu úti, einnig áhafnarmeðlimir á Sólveigu. Þrennar leitir voru gerðar út vegna þessa sem stóðu yfir í þrjár vikur. Talið er að Sólveig hafi farist undan Stafnesskerjum.

Sviði GK-7

Á sýningunni 2021 var sett upp sams konar sýning og þá um þann harmleik þegar togarinn Sviði GK



Egill Þórðarson loftskeytamaður og sr. Þorvaldur Karl Helgason í safnaðarheimili Hafnarfjarðarkirkju 19. apríl síðastliðinn þar sem þeir voru heiðraðir fyrir óeigingjarn og þakklátt starf í þágu minningar um látna sjómenn.

MYND/EÓJ

fórst 2. desember árið 1941 úti af Snæfellsnesi með alls tuttugu og fimm manna áhöfn. Alls misstu fjórtán konur eiginmenn sína og fjórutíu og sex börn urðu föðurlaus.

Sviði var á heimleið fulllestaður frá Vestfjarðamiðum í um suðaustan og svo sunnan sjö vindstigum. Skipið var um tíma í samfloti við annan togara, Venus. Veður fór versnandi og Venus leitaði í var við Snæfellsnes norðanvert, en síðustu talstöðvarsamskipti milli skipanna voru þegar Sviði var á siglingu á leið fyrir Breiðafjörð. Þá var ekki að heyra að nokkuð bjátaði á. Svo skilaði togarinn sér ekki heim til Hafnarfjarðar. Farið var til leitar nokkrum dögum síðar og fannst brak á hafsvæðinu og eitt sjórekið lík á Rauðasandi. Talið er að togarinn hafi farið niður á Flákahorni, sem er í um tíu sjómílna fjarlægð frá Öndverðarnesi á Snæfellsnesi. Meginbrakið fannst síðar á Rauðasandi og undan Skor.

Ellefu íslenskir togarar á miðunum

Nú er uppi sýning á sama stað í Hafnarfjarðarkirkju; sýning um Nýfundnalandsvæðrið og dapurleg örlög síðutogarans Júlí GK og þrjátíu manna áhafnar hans.

Júlí fórst á Nýfundnalandsmiðum 7. eða 8. febrúar árið 1959. Alls voru ellefu íslenskir síðutogarar á miðunum ásamt togurum frá öðrum löndum, sem sumir fórust, þó enginn hinna íslensku togaranna þótt naumu hefði munað. Óveðrið skall á um kl. 18:00 þann 7. febrúar og versnaði veðrið eftir því sem leið á kvöldið og aðfaranótt þess áttunda. Íslensku togararnir komust af þótt ganga mætti kraftaverki næst um suma þeirra, enda unnu áhafnir þeirra sleitulaust í rúman sólarhring við að berja ís og klaka af skipunum. Loks þegar menn náðu vopnum sínum á mánudeginum kom í ljós að Júlí vantaði.

Benedikt Ögmundsson, skipstjóri á Júní GK, lét senda skeyti þessa efnis til Bæjarútgerðar Hafnarfjarðar klukkan tíu um kvöldið og bað um að Júlí yrði leit að úr lofti, þar sem ekkert veður væri til leitar á sjó. Ekkert hefur

spurst til nokkurs hlutar síðan þá sem rekja megi til Júlí eða áhafnar hans.

Sýningunni lýkur á sjómannadag

Á sýningunni í Hafnarfirði er einnig fjallað um Hans Hedtoftslysið, Blue Wave, sem einnig fórst í Nýfundnalandsvæðinu, og Hermóð.

Öll þessi skip fórust á tuttugu daga tímabili og reyndar fórust tvö skip til viðbótar. Egill segir Þorvald Karl hafa lagt geysilega mikla vinnu í upplýsingaöflun um ættingja áhafnanna sem fórust, enda eru um 1.100 nöfn á spjöldunum í safnaðarheimilinu. Sýningin að þessu sinni stendur til og með sjómannadeginum 2. júní 2024.

Mikið þrekvirki flugmanna

Egill segir Kanadamenn og Bandaríkjamenn hafa flogið í um vikutíma frá 30. janúar til hafsvæðisins undan Grænlandi, um 600 sjómílu hvora leið, sem varði í alls um 340 flugtíma, í leit sinni að Grænlandsfarinu Hans Hedtoft.

„Þegar þeirri leit var lokið var gert hlé í einn sólarhring en þá tók við leitinn að Blue Wave, sem stóð yfir dagana 9. til 11. febrúar, þegar byrjað var að leita að togaranum Júlí, sem stóð sleitulaust til og með 15. febrúar. Þann sextánda var skipulögð áframhaldandi leit, en þá skall aftur á aftakaveður,“ segir Egill.

Hann segir tuttugu og tvö leitarflug hafa verið farin í leit að Júlí,



Á sýningunum í félagsheimili Hafnarfjarðarkirkju hefur verið fjallað um stór mannskaðslyss sem orðið hafa á sjó, en hér má sjá umfjöllun í Morgunblaðinu um þá sem fórust með togaranum Sviða í desemberbyrjun 1941.

MYND/TIMARIT.IS

í alls um 164 flugtíma, og leitaði hafi verið á 53 þúsund fersjómílna svæði sem er álika stórt og Ísland. „Þessi flug voru flogin frá fimm flugvöllum; Greenwood á Nova Scotia, Goose Bay á Labrador og Argentinia, Gander og Torbay á Nýfundnalandi.

„Fyrir mig, sem starfað hef í flugdeild Landhelgisgæslunnar og þekki til svona vinnu, var hér um að ræða algert þrekvirki af hálfu kanadíska og bandaríska björgunaradilanna, hvort sem lítið er til sjálfra leitarfluganna, skipulagningar þeirra eða utanumhalds. Aðgerðunum var stjórnað af 107 leitarsveit kanadíska flughersins í Torbay á Nýfundnalandi. Ég tel að þetta hafi verið algert þrekvirki og ekkert minna. Og það ber að hafa í huga að allan leitartímann var slæmt veður, snjócoma og eljagangur,“ segir Egill Þórðarson loftskeytamaður.

» bv



Karel Karelsson, frá Sjómannadagsráði í Hafnarfirði (lengst til hægri), hélt stutta tölu þegar Egill og Þorvaldur Karl voru heiðraðir fyrir sýningarnar í Ljósbroti, safnaðarheimili Hafnarfjarðarkirkju.

MYND/EÓJ

SMÍÐAVERK ehf.

Íslensk smíðaverks snilli



SMÍÐAVERK

Þaklagnir ehf

www.smidaverk.is

www.thakefnasala.is

Danfoss hf óskar sjómönnum innilega til hamingju með daginn.



ENGINEERING
TOMORROW

Danfoss

Sendum íslenskum sjómönnum árnaðaróskir á sjómannadaginn



LAUGARÁS BÍÓ
BARA LÖGUR



SELÓS
INNRETTINGAR



dagar

ÍSLENSKA
GÁMAFÉLAGIÐ

samskip

KJARAN

KOM





**Til hamingju með
sjómanna daginn!**

Sjómannna

hafsjór af skemmtun

2. júní

Fjölbreytt dagskrá allan daginn!

Stóra sviðið Brim:

- 13:00 Hátfíð á stóra sviði sett
- 13:05 Væb
- 13:30 Harmonikkur
- 14:00 BMX brós
- 14:55 Una Torfa og kór
- 15:20 Pretty boi tjakko
- 15:40 Herra hnetusmjör

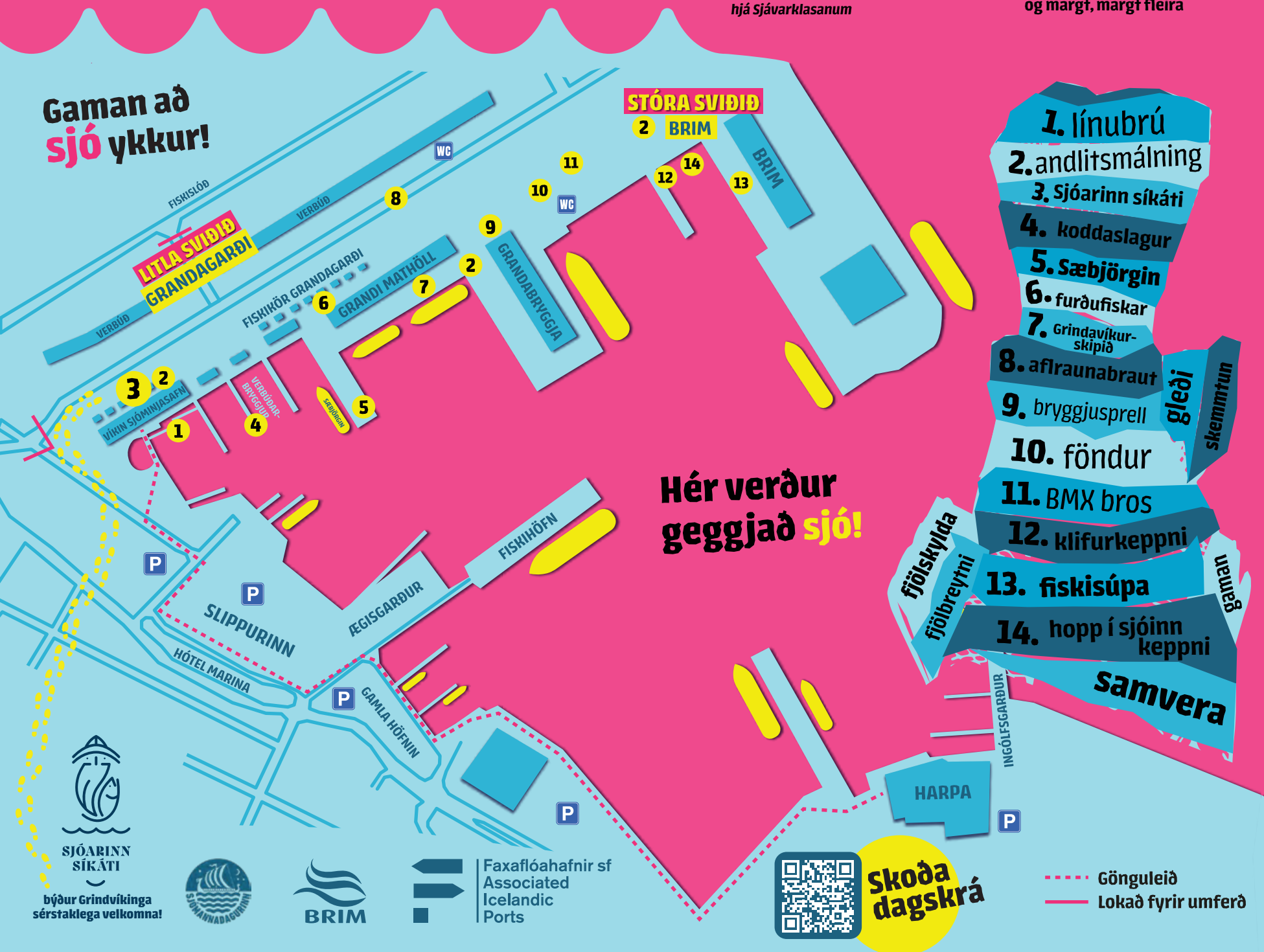
Litla sviðið Grandagarði:

- 13:00 Kynnar eru Árni og Sýlvía
- 13:10 Íþróttarálfurinn og Solla
- 13:40 Tónaflóð
- 14:10 Gunnir Helga
- 14:30 Björgun á sjó
- 15:00 Koddaslagur
- 15:40 Gunnur Trúbador

Alls konar skemmtilegt á svæðinu:

- Skrúðganga frá Hörpu kl. 12:30
- Andlitsmálning
- Á þemur stöðum milli 13:00 og 16:00
- Minningaröldur
- Í Fossvogskirkjugarði kl. 10:00
- Heiðrun sjómanna í Hörpu kl. 14:00
- Kajakklúbburinn
- Við Sjóminjasafnið kl. 14:00
- Smíðaðu þinn eigin bát
- hjá Sjávarklaslanum
- Bryggjusprell
- Furðufiskasýning
- Útileikir
- Línubró
- Föndur í Svaninum hjá Brim
- Fiskisúpusmakk hjá Brim
- Veltibíllinn
- Vöfflugala í Sæbjörginni
- og margt, margt fleira

Gaman að sjó ykkur!



Hér verður geggjað sjó!

1. línubró
2. andlitsmálning
3. Sjóarinn síkati
4. koddaslagur
5. Sæbjörgin
6. furðufiskar
7. Grindavíkur-skipið
8. aflraunabraut
9. bryggjusprell
10. föndur
11. BMX bros
12. klifurkeppni
13. fiskisúpa
14. hopp í sjóinn keppni

gleði skemmtun

hættug

samvera

SJÓARINN SÍKATI
býður Grindvíkinga sérstaklega velkomna!



Faxaflóahafnir sf Associated Icelandic Ports



skoða dagskrá

..... Gönguleið
—— Lokað fyrir umferð

dagurinn

fróðleikur

fjölskylduskemmtun

hátíðarnammi

samvera

furðufiskar

tónlist

línubrú

koddaslagur

sölubásar

föndur

björgun á sjó

skrúðganga

kraftakeppni

gleði

kraftur

sjóferð

lúðrasve

fjölskyl

andlitsmálni

heiðrum sjó

sigling

HIÖKKUM TIL
að **sjó** ykkur!

Nánar á sjomannadagurinn.is



HÚSASMÍÐJAN

FYRIR ÞIG

Pallurinn eins og nýr



Hvað kostar pallurinn?

Nýttu þér pallareiknivélina á husa.is, áætlaðu kostnaðinn og fáðu gott tilboð sent í tölvupósti.



1.

Vætið fyrst flötinn með köldu vatni. Berið Jotun Trebitt pallahreinsi óþynntan með rúllu eða pensli á flötinn.



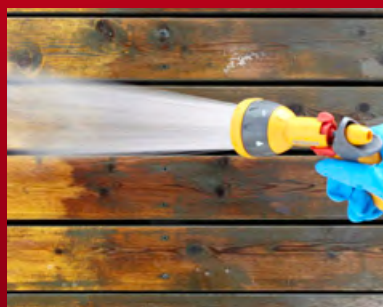
2.

Skrúbbið svo létt yfir þannig að efnið dreifist vel. Látið liggja á í 15-20 mín. Gætið að væta flötinn með vatni á meðan svo efnið þorni ekki.



3.

Spúlið svo af með hreinu vatni og látið pallinn þorna.



4.

Eftir að viðurinn er orðinn þurr, er hægt að bera á Jotun Treolje eða Jotun Trebitt pallaolíu á pallinn.



Sjóminjasafn á tímamótum



Sjóminjasafnið í Reykjavík stendur á einum og öðrum tímamótum á þessu ári. Á þessu ári eru tuttugu ár frá stofnun safnsins og tíu ár síðan Borgarsögusafn Reykjavíkur tók við rekstri þess.

Eftir áratugaumræður og vangaveltur um nauðsyn þess að til yrði veglegt ahlíða sjóminjasafn sem stæðist samanburð við sambærileg erlend söfn komst alvöru hreyfing á málið upp úr aldamótunum síðustu þegar Reykjavíkurborg samþykkti að fylgja eftir tillögum undirbúningshóps um stofnun sjóminjasafnsins. Það var 2003 og þá þegar búið að ganga frá því að húsnæði Bæjarútgerðar Reykjavíkur á Grandagarði yrði lagt undir safnið.

Með það var undirbúningi áfram haldið og opnað samtal um hvernig málum yrði best fyrir komið í safninu. Í Sjómanna-dagsblaðinu 2004 var fjallað um áformin og bent á að húsnæðið



Sjóminjasafnið í Reykjavík er við Grandagarð 8, en þar var áður fiskvinnsla í frystihúsi Bæjarútgerðar Reykjavíkur.

MYND/JAVIER BALLESTER

við Grandagarð 8 yrði til sýnis á sjómannadaginn. „Aðstandendum safnsins er mikils virði að sem flestir líti við þennan dag, skoði húsakynni og tjái sig um áformin. Hér er átt við alla sem taugar hafa til hafnarinnar, útgerðar og siglinga og vilja veg þeirra sem mestan. Vitað er að sá hópur er stór en lætur sjaldan mikið fyrir sér fara,“ segir í blaðinu. 1. desember 2004

var svo Sjóminjasafnið í Reykjavík formlega stofnað og var raunar síðasta skipulagða embættisverk Þórólfs Árnasonar sem borgarstjóra að skrifa undir samning um rekstur þess. Safnið var svo opnað á sjómannadaginn ári síðar.

Meiri aðsókn yfir sumartímann
Borgarsögusafn Reykjavíkur tók svo við rekstri Sjóminjasafnsins

2014, auk fleiri safna, og fagnar því 10 ára afmæli í ár. Að sögn Helgu Maureen Gylfadóttur, deildarstjóra miðlunar, safnfræðslu og viðburða hjá Borgarsögusafni, er að jafnaði afar góð aðsókn á Sjóminjasafnið í Reykjavík, jafnt innlendir sem erlendir gestir á öllum aldri. „Aðsóknin er meiri yfir sumartímann og þá einkum í hópi erlendra ferða-

Sýningin spannar sögu fiskveiða á Íslandi, frá því að árabátarnir viku fyrir stórskipaútgerð á síðustu áratugum 19. aldar og allt fram yfir aldamótin 2000.

manna. Á safninu er rekin öflug safnfræðsla sem tekur á móti fjöldi skólafólks á öllum skólastigum, allt frá leikskóla til háskóla, allt árið um kring,“ segir hún.

Grunnsýning safnsins „Fiskur & fólk: sjósókn í 150 ár“ var opnuð sumarið 2018, en að henni hafði þá verið unnið allt frá 2014. Samkvæmt upplýsingum frá safninu var í hugmyndavinnu fyrir sýninguna leitað til fjölmargra sérfræðinga á ýmsum sviðum, s.s. fiskifræðinga, umhverfisfræðinga og rithöfunda, auk sérfræðinga safnsins. Lögð var áhersla á að greina markhópa og þeirri nýjung beitt að fá þá til að svara spurningum um hvað þeir vildu sjá.

Sýnir breidd atvinnuvegarins
„Hönnun sýningarinnar var í höndum Kossmann.dejong sem

Sjómannadagurinn

2. júní í Hafnarfirði

Við fögnum Sjómannadegi með hátíðarhöldum á höfninni sem Hafnarfjörður er kenndur við. Skemmtidagskrá við Flensborgarhöfn, fiskasýning á Háabakka, björgunarleiktæki, kappróður, handverk og hönnun, vinalegir veitingastaðir og kósí kaffihús í hjarta Hafnarfjarðar. **Gleðilegan Sjómannadag!**



Sjá dagskrá:

hfj.is/sjomannadagur



Hafnarfjörður



Sýningin spannar sögu fiskveiða á Íslandi, frá því að árabátarnir viku fyrir stórskipaútgerð á síðustu áratugum 19. aldar og allt fram yfir aldamótin 2000.

er hollenskt fyrirtæki sem starfar á alþjóðavettvangi. Sýningin er byggð í kringum fiskinn sjálfan þar sem honum er fylgt eftir úr hafinu í netið, um borð í bátinn, að landi, í gegnum vinnslu og loks á diskinn. Sýningin spannar sögu fiskveiða á Íslandi, frá því að árabátarnir viku fyrir stórskipaútgerð á síðustu áratugum 19. aldar og allt fram yfir aldamótin 2000,“ segir í svörum frá safninu. „Hún sýnir breidd atvinnuvegarins, hve margir koma að honum með einu eða öðru móti, sjómenn, fiskverkafélk í landi, makar, börn, söluaðilar og neytendur, vísindafólk og stjórnáamenn. Allir leggja sitt af mörkum og einnig þeir



Þegar farið er upp á efri hæð safnsins er skemmtileg uppstilling í hringstiganum og svo fróðleikur um fiska hafsins við innganginn í salinn.

MYND/THIJS WOLZAK

sem vinna að því að finna leiðir til að nýta veiðina sem best, svo sem roð, bein og annað sem nýta má.“

Sýningin er umfangsmikil, sett fram á lifandi og gagnvirkan hátt með gripum, textum, myndum og leikjum þar sem sagan er sögð frá sjónarhóli útgerðarbæjarins Reykjavíkur. Hún hefur líka vakið athygli og var til dæmis tilnefnd til Íslensku safnaverðlaunanna 2020.

Ókeypis aðgangur á sjómanna daginn

„Mat valnefndar er að sýningin Fiskur & fólk: sjósókn í 150 ár í Sjóminjasafni Borgarsögusafns Reykjavíkur höfði til fjölbreytts hóps gesta, jafnt þeirra sem vel þekkja til og þeirra sem lítið þekkja til sjósóknar. Sýningin miðlar sögunni á fræðandi, lifandi, gagnvirkan og skemmti-



Stór hluti grunnsýningar Sjóminjasafnsins er gagnvirkur og sums staðar brugðið á leik, eins og í þessum lyftara, þar sem stjórtækin hafa verið tengd við tölvuleik.

MYND/JAVIER BALLESTER



Viða er boðið upp á myndefni og upplestur á íslensku og öðrum tungumálum og til að hlusta eru sett upp heyrnarskjól sem margir þekkja úr vinnu tengdri sjávarútvegi.

MYND/THIJS WOLZAK



Í Sjóminjasafninu er ótalmargt skemmtilegt að sjá og óvíst að ein heimsókn dugi til að skoða og nema þann fróðleik sem þar er boðið upp á.

MYND/JAVIER BALLESTER



Við óskum sjómönnum og fjölskyldum þeirra til hamingju með daginn

Um leið viljum við vekja athygli á **kostum séreignarsparnaðar**. Tryggðu þér **2% launahækkun** með séreignarsparnaði hjá Gildi eða auktu framlag í tilgreinda séreign án þess að greiða meira.

Nánari upplýsingar á gildi.is



Lífeyrissjóður

www.gildi.is

legan hátt. Aðferðafræðin við gerð sýningarinnar og hið umfangsmikla tengslanet sem virkjað var, er til fyrirmyndar og íslensku safnastarfi til framdráttar,“ sagði þá í tilnefningunni.

Gert er ráð fyrir að sýningin standi fram til 2028–30 og er ekki gert ráð fyrir að breyta henni að neinu leyti á sýningartímanum, nema því sem snýr að almennu viðhaldi. Stór hluti sýningarinnar er gagnvirkur og gæta þarf að því að allt virki sem skyldi. Á sýningunni er meðal annars að finna

gagnagrunn sem nefnist Minning lifir, þar sem fjallað er um þá sem hafið hefur tekið frá 1900 til 2018. Að sögn Helgu Maureen er unnið að því að koma því efni á heimasíðu safnsins svo að gagnagrunnurinn sé aðgengilegur fleirum en þeim sem sækja sýninguna heim.

Sem fyrr er ókeypis aðgangur að safninu á sjómanna daginn og vel þess virði fyrir fólk sem fagnar sjómanna deginum á Grandagarði að líta við.

» óká

Óðinn og sýningarsalir

■ Samstarf Sjóminjasafnsins við Hollvínasamtök varðskipsins Óðins og dráttarbátsins Magna endurspeglar góð tengsl safnsins við samfélagið, en í sumar verður aftur opnað fyrir leiðsögn í safnaskipið Óðin sem liggur, ásamt dráttarbátnum Magna, við nýju trúbrýggjuna Safnabryggju. Hún var vígð í ágúst í fyrra en leiðsögn um Óðin lá niðri á meðan á smíði bryggjunnar stóð.

Í Sjóminjasafninu er einnig sýningarsalur sem nefnist Vélasalur, en í honum fara fram tímabundnar sýningar. Þar er nú sýningin Við erum jörðin – við erum vatnið eftir Heimi Frey Hlöðversson, kvikmyndagerðarmann, listamann og margmiðlunarhönnuð.

Á jarðhæð safnsins hefur svo rýmið Bryggjusalurinn nýst fyrir ýmsar minni sýningar og viðburði sem safnið stendur fyrir. Á sjómanna daginn í ár verður Bryggjusalurinn miðstöð fyrir íbúa Grindavíkur þar sem Landsbjörg verður með veitingasölu til styrktar bæjarfélaginu.

Heimsins mesta úrval næðisrýma

silen SPACE

Allt að A flokki í næði, skv. ISO 23351-1



Vinsælasta línan sem
gefur mesta næðið og flesta
möguleikana

Endurbætt útgáfa
af Silen rýmnum, nú með
hjólástólaaðgangi



Parf aðeins að
stinga í samband



25-30% meiri
loftgæði en klefar frá
samkeppnisadilum



Á hjólum



Rafmagns-
og USB tengi í
hverjum klefa



Allt að 40db
hjóðeinangrun
Flokkur A skv. ISO 23351-1



Fyrir allt
að 12 manns

MINDSPA®



Hvíldarherbergi
af bestu gerð

CHATBOX BY SILEN



Einfaldleikinn
ræður för

silenbridges



Skjól fyrir
opin rými

www.hirzlan.is



RAMMASAMNINGUR VIÐ
RÍKISKAUP

Verslun opin
mán-fim 09:00-18:00,
föstudaga 09:00-17:00,
laugardaga 12:00-16:00.

Hirzlan

SKRIFSTOFUHÚSGÖGN

Síðumúla 37 - Sími: 564-5040
hirzlan@hirzlan.is

Báta- og skipasmíðar eiga sér aldagamlar rætur með þjóðinni. Var Gísli Súrsson t.d. sagður hafa verið meðal høgustu skipasmiða á sinni tíð, en hann smíðaði meðal annars skip á meðan hann dvaldi eftirlýstur í Hergilsey í Breiðafirði á árunum 972 til 975. Með árum og öldum þróaðist iðnin, bátarnir stækkuðu með tímanum, urðu öflugri og síðan vélvæddir og gerðu hvort tveggja sjómönnum kleift að afla meira í hvert sinn og sækja lengra út á miðin.

Aofanverðri síðustu öld smíðuðu íslenskar skipasmíðastöðvar fjölda stálskipa sem gerð voru út til vertíðarveiða hér við land. Dæmi um slíkan bát er Sigurbjörg ÓF-1, sem Slippstöðin á Akureyri afhenti Magnúsi Gamalielssyni útgerðarmanni á Ólafsfirði um miðjan ágúst árið 1966. Það var þá fyrsta stálskipið sem stöðin smíðaði á ferli sínum og jafnframt langstærsta stálskipið sem þá hafði verið smíðað hérlendis, alls 346 lestir.

Hjálmar H. Bárðarson teiknaði bátinn, en hann hafði einnig teiknað fyrsta stálskipið, smíðað



hérlendis; hafn-sögubátinn Magna II sem Stálsmiðjan í Reykjavík afhenti 1955 og nú er verið að gera upp í Gömlu höfninni við Sjóminjasafnið. Sigurbjörgin gamla gekk kaupum og solum uns hún var seld úr landi 1995 eftir tæplega þrjátíu ára útgerð.

» bv

Línubáturinn Sigurbjörg ÓF-1.

MYND/SVAVAR MAGNÚSSON



Skuttogarinn Ottó N. Porláksson siglir frá Stálvík.

MYND/SNORRI SNORRASON.

King Ottó

■ Sigurður Konráðsson í Eyjum er skipstjóri Ottós. Hann var að veiðum á Eldeyjarbanka þegar slegið var á þráðinn til hans í apríl. Sigurður segir vel fara um áhöfnina á Ottó þótt hann sé vissulega barn sín tíma þegar komi að aðbúnaði. „Við förum svo yfir á uppsjávarskipið Álsey VE þegar er síld, loðna eða makrill og þá er Ottó lagt á meðan. Álseyin er náttúrulega miklu nýrra skip og fullkomnara en Ottó í samræmi við nútímakröfur. Samt sem áður erum við alltaf spenntir þegar við förum aftur yfir á King Ottó eins og skipið er kallað hér um borð, stundum jafnvel Hótel King Ottó,“ segir Sigurður og hlær hátt. „Það fer að minnsta kosti mjög vel um okkur herna, frábær matur, áhöfnin samhent og í góðu formi og skipið enn á sínum dampi,“ segir skipstjórinn, sem getur þess enn fremur að áhöfnin láti ekki veltinginn á Ottó trufla sig. „Hann veltur óneitanlega nokkuð. Ég held reyndar að ástæða þess sé stærri og hærri gálgi en sá sem var upphaflega og það gæti hafa breytt eiginleikum skipsins eitthvað.“ Áhöfnin hélt sig eftir áramót við blandaðar veiðar á Eldeyjar- og Selvogsbanka, þar sem uppistaða var ufsi og ýsa auk ýmiss annars, en fer á miðin undan Vestfjörðum og Austfjörðum að loknum sjómannaþegi.

Búrgerð Ottós

● Skipslag Ottós er frábrugðið því sem almennt gerðist á þessum tíma, það þótti nýtt og sagðist Jón forstjóri Stálvíkur kalla skipslagið „búrgerð“ vegna þess að við hönnunina hefði lögum búrhvelis verið höfð í huga við gerð teikninganna. Í viðtali við Morgunblaðið 7. febrúar 1981 sagði Jón þrjú meginmarkmið hafa verið höfð í huga í hönnuninni. „Í fyrsta lagi að smíða vandað skip, sem hentaði vel til fiskveiða við íslenskar aðstæður. Í öðru lagi að skipslagið leiddi til olíusparnaðar, og í þriðja lagi öruggara skip,“ eins og segir í frásögn blaðsins. Sem dæmi um aukid öryggi má nefna að togvírarnir eru ekki staðsettir á aðalþilfarinu heldur

einni hæð ofar, þ.e. á síðuhúsum aftarlega á togþilfari en ekki á sjálfu togþilfarinu. Þetta þótti afar nýstárlegt.

Fyrsta fjölveiðiskipið Guðmundur Jónsson GK

Þann 22. júlí árið 1976 sigldi nýr skuttogari Rafns hf. í Sandgerði, Guðmundur Jónsson GK-475, til heimahafnar, þá nýkominn frá Akureyri, þar sem togarinn var smíðaður hjá Slippstöðinni fyrir Rafn hf. Ólafur H. Jónsson skipaverkfræðingur teiknaði skipið.

Í Sandgerði var um 80 tonnum af fiski landað úr togaranum, afla sem áhöfnin fiskaði á leiðinni suður frá Akureyri með veiðarfærum sem útgerðin lét aka norður.

Sigurður Konráðsson skipstjóri í brúnni á Ottó.

MYND/HÓLMGEIR AUSTEJFJÖRD.





Sigurbjörg á leið í heimahöfn

■ Ekki liðu nema sjö ár frá því að Slippstöðin á Akureyri hafði afhent vertíðar-bátinn Sigurbjörgu þar til Stálvík hf. í Garðabæ afhenti Þormóði ramma á Siglufirði fyrsta íslenska skuttogarann. Það var 450 brúttólesta togarinn Stálvík SI-1, sem eigendur fengu afhenta árið 1973. Stálvík, sem var að öllu leyti hönnuð hér á landi, var alla sína tíð í eigu Þormóðs ramma og gerð út þaðan í rúm 30 ár. Skipinu var lagt árið 2004 og siglt ári síðar til niðurrífs í Danmörku.

Tæknisinnaður frá barnæsku

„Pabbi var alltaf mjög tæknisinn-
aður, allt frá barnæsku, þar sem
hann ólst upp með foreldrum sínum
og bræðrum á bænum Uxahrygg á
bökkum Þverár sunnan Hvols-
vallar. Hann var til að mynda
aðeins fimmtán ára þegar hann
reisti vindmyllu til að framleiða raf-
magn fyrir fjölskylduna. Síðan fór
hann til náms í Kaupmannahöfn og
vann meðal annars hjá Burmeist-
er og Wain, þar sem smíðuð voru
stálskip, og fannst furðulegt að
Íslendingar væru ekki í því sama
heima,“ segja systurnar. Það varð
úr að þegar Jón kom heim frá námi
fór hann að svipast um eftir lóð og
staldraði að lokum við í Arnarvogi,
þar sem var bókstaflega ekkert
nema fjaran. Ekkert rafmagn og á
þeim tíma utan allra alfaraleiða. Þar
ákvað hann að reisa skipasmíðastöð.

Uppáhaldsskip systranna

„Pabbi var vakinn og sofinn yfir
fyrirtækinu allt frá fyrsta degi
þar sem störfuðu um fjórutíu
manns í byrjun en urðu yfir tvö
hundruð þegar mest lét og var þá
stærsti atvinnurekandinn í Garða-
hreppi. Til að mynda má nefna
að í hvert sinn sem við vorum að
koma frá Reykjavík að kvöldi til
eftir eitthvert boð var komið við
í slippnum til að athuga hvort
ekki væri allt eins og það ætti að
vera,“ segir Sveinbjörg. Þórunn
bætir við: „Ég gaf Stálvíkinni
nafn, sjö ára gömul þann 30. júní
1973 og gekk lengi með armband
með dagsetningunni sem ég á enn
þann dag í dag.“

Sveinbjörg segir þau alltaf hafa
verið með kvíðahnút í magan-
um yfir því hvort flaskan myndi

brotna þegar henni var slegið utan
í skipin því það tókst ekki alltaf.
Sveinbjörg segir að eins og Stál-
víkin hafi alltaf verið uppáhalds-
skip Þórunnar hafi Ottó N. Þor-
láksson verið hennar uppáhald.

„Já, hann er það og okkur finnst
mjög vænt um skipið, sem er enn
að og fengsæll happafengur,“ seg-
ir Sveinbjörg. Jón lést á Hrafnistu
í Hafnarfirði 18. maí 2018. Þann
dag var hægt að kjósa til sveitar-
stjórnar á Hrafnistu og var síðasta
dagsverk hans að greiða atkvæði í
kosningunum.

Smíðuðu sjö togara

Á rekstrartíma fyrirtækisins, sem
spannaði tæpa þrjá áratugi, voru
í Stálvík smíðaðir sjö skuttogarar
og fjöldi minni fiskiskipa og ver-
tíðarbáta auk þjónustuskipa, svo



Systurnar Sveinbjörg og Þórunn Jónsdætur standa á um það bil þeim
stað þar sem skipasmíðastöðin Stálvík stóð. Með mikilli landfyllingu í
Arnarvogi skapaðist gott rými fyrir nýja byggð, þar á meðal fyrir hjúkr-
unarheimilið Ísafold sem Hrafnista rekur í dag. MYND/EÖJ

„Pabbi var vakinn og sofinn yfir Stálvík“

● Þórunn og Sveinbjörg Jónsdætur ólust nánast upp í skipa-
smíðastöð Stálvíkur hf., fyrirtækis foreldra sinna, sem stað-
sett var í Arnarvogi í Garðabæ, þar sem nú má segja að hafi
staðið á planinu vestan Hrafnistu Ísafoldar við Strikið
í Sjálandshverfinu. Til að mynda má segja að annar gafi
vörulagers stöðvarinnar hafi verið þar sem framhlið Hrafn-
istu við Strikið í Garðabæ er núna. Þær byrjuðu snemma störf
í fjölskyldufyrirtækinu; Þórunn fædd 1965 og Sveinbjörg 1969.
„Ég var tólf ára þegar ég byrjaði að svara í síma þar og Svein-
björg hóf nokkru síðar starf í mótuneytinu þar sem eldað var
fyrir tugi starfsmanna fyrirtækisins,“ segir Þórunn.



Jón Þórarinn Sveinsson, tæknifræðingur og fyrrverandi forstjóri Stálvíkur,
með fjölskyldu sinni, dætrunum Sveinbjörgu og Þórunni og eiginkonu sinni,
Þuríði Hjörleifsdóttur. MYND/ÖR EINKASAFNI

sem fyrir Skeljung og fleiri. Auk
Stálvíkur SI smíðaði fyrirtækið
Elínu Þorbjarnardóttur ÍS-700
fyrir Vestfirðinga, afhenta 1977,
Arinbjörn RE-54 fyrir Sæfinn hf.
í Reykjavík, afhentan 1978, Ottó
N. Þorláksson RE-203, sem bætt-
ist í fiskveiðiflotann 6. júní 1981,
Runólf SH-135 fyrir Snæfellinga,
afhentan 1982, Hólmadrang ST-
70 fyrir Hólmvíkinga, afhentan
6. mars 1983, og loks Jöfur ÍS-172
sem Muggur hf. á Hvammstanga
gerði út til að byrja með, afhent-
an 1988, en skipið var til að byrja
með í eigu Stálvíkur hf.

Einn merkustu skuttogara sem
Stálvík hannaði og smíðaði er Ottó
N. Þorláksson RE-203, sem bættist
í fiskveiðiflota landsmanna 6. júní
1981. Það var Bæjarútgerð Reykja-
víkur sem lét smíða togarann, sem
var allt í senn stærsti skuttogarinn
sem hannaður hafði verið og smíð-
aður hérlendis og stærsti skut-
togarinn af svokallaðri minni gerð
(undir 500 brúttórumlestum) sem
smíðaður hafði verið fyrir íslenska
útgerð. Ottó er í dag, 43 árum eftir
að hann hóf veiðar, í eigu Ísfélags-
ins í Vestmannaeyjum og gerður
út þaðan.



Stálvík SI-1.
MYND/RAMMI SIGLUFIRDI.

Bannið knésetti Stálvík

■ Stálvík hf. smíðaði fjölda skipa fyrir íslenskan sjávarútveg, um fimmtíu minni báta og skip, þar af sex
skuttogara. Reksturinn gekk vel lengi framan af, eða allt þar til fiskveiðistjórnunarkerfinu var komið á með
lagasetningu 1983 og gildistöku 1984. Einkum og sér í lagi var það þó samhliða ákvörðun sjávarútvegs-
ráðherra á þeim tíma að setja bann við veitingu fiskveiðileyfa á skip sem þá þegar voru í smíðum, eins og
m.a. er rakið í umfjöllun í tímariti Félags vélstjóra og málmáttækimanna frá júní 2018. Ástæða bannsins
var skýrsla Hafrannsóknastofnunar sem kom út 1983, þar sem spáð var hrúni fiskistofna yrði ekki komið
markvissri stjórn á veiðarnar. Þegar bannið var sett var Stálvík með einn togara í smíðum auk þess sem
átta smíðasamningar um fleiri skuttogara voru í höfn. Þeim samningum var öllum rift í kjölfar bannsins,
enda sagði Jón Þórarinn Sveinsson, forstjóri og einn stofnenda Stálvíkur, augljóst að enginn útgerðar-
maður keypti skip sem ekki mætti veiða fisk. Að endingu var Stálvík tekin til gjaldþrotaskipta árið 1990.



Guðmundur Jónsson GK-475.

MYND/BJARNI VETURLIÐASON

Stærsti skuttogari landsins

■ Nýr skuttogari, Sigurbjörg ÓF-1, bættist í flota landsmanna 19. maí 1979, en þann dag kom skipið í fyrsta sinn til heimahafnar, Ólafsfjarðar, þar sem formleg afhending fór fram hjá útgerð Magnúsar Gamalielssonar. Sigurbjörgin var smíðuð hjá Slippstöðinni á Akureyri samkvæmt nýrri hönnun og var fjórði skuttogari sem stöðin hafði smíðað, á eftir Guðmundi Jónssyni GK, Óskari Magnússyni AK og Björgúlfi EA. Stöðin hafði þá þegar smíðað hátt í sextíu minni báta. Sigurbjörgin var í senn stærsta og tæknilega fullkomnasta fiskiskipið sem smíðað hafði verið hér á landi og auk þess stærsti skuttogari landsins undir 500 brúttólestum. Sigurbjörg, gjarnan kölluð drottningin, var alla tíð farsæl í rekstri þau 38 ár sem hún var hér við land. Sólberg ÓF-1, smíðað í Tyrklandi, tók árið 2017 við merki Sigurbjargar, sem seld var úr landi og endurbyggð í Noregi þar sem henni var breytt í stærsta tengiltvinnfiskiskip heims.

Nýsmíðarnar lognuðust smám saman út af

● „Nýsmíðarnar lognuðust smám saman út af vegna þess að hægt var að fá ný skip á mun lægra verði erlendis, sem ekki var unnt að keppa við. Síðan þá hefur ákveðin sérþekking einnig tapast,“ segir Árni og getur þess að eftir að nýsmíðin hætti hafi nokkrir tilbúnir skrokkar verið keyptir af erlendum stöðvum sem hafi svo verið fullkláraðir hér á landi.

„Skrokkarnir komu t.d. frá Danmörku og Póllandi. Þeir voru svo dregnir hingað til lands, þar sem þeir voru fullkláraðir með öllum innréttingum og tækjabúnaði,“ segir Árni Freyr Antonsson, skipasmíður á Akureyri.

Skrokkar keyptir erlendis

Dæmi um aðkeyptan skrokk er Þórunn hrynna EA-42. Skrokkurinn var smíaður í Póllandi 1977, lengdur á Akranesi og svo fullkláraður á Akureyri. Togariinn var löngum kallaður Flakkarinn vegna tíðra eigendaskipta. Hann endaði að lokum í



Marokkó árið 2016, þar sem hann sókk í kjölfar eldsvoða um borð.

Enn öflug starfsemi

Meginstarfsemi Slippsins á Akureyri er þrátt fyrir neikvæða þróun nýsmíða

stórra skipa hér á landi enn umfangsmikil og sinnir fyrirtækið nú víðtækri þjónustu við innlenda og erlenda aðila á sviði almenns viðhalds og breytinga á skipum og síðast en ekki síst ísetningar á alhliða vinnslubúnaði um borð í fiskiskip.

Árni Freyr Antonsson skipasmíður hefur starfað í fimmtíu ár hjá Slippnum á Akureyri.

MYND/HAFSTEINN ARNARSON

Þess má að lokum geta að alls voru 35 togarar smíaðir hjá Slippstöðinni á Akureyri á árabílinu 1966 til 1992 eins og fram kemur á skipasíðu Árna Björns Árnasonar á Akureyri, aba.is.

Akranes

Fleiri skipasmíðastöðvar voru við lýði á Íslandi en Stálmik og Slippurinn á Akureyri, það er í smíði stærri skipa. Þar má meðal annars nefna Skipasmíðastöð Þorgeirs og Ellerts á Akranesi, þar sem t.a.m. Sigurfari II SH-105, 450 tonna skuttogari, var smíaður fyrir Grundfirðinga og tekinn í notkun 1981. Skipið hét þó lengst af Sturlaugur H. Böðvarsson AK, frá 1986. Togariinn var seldur í brotajárn í Belgíu árið 2021 og hét þá Mars RE-3, í eigu Útgerðarfélag Reykjavíkur.

Skagstrendingar með fyrsta frystitogarann

■ Fyrsti íslenski skuttogariinn sem frysti aflann um borð var Örvar HU-21 frá Skagaströnd, sem smíaður var hjá Slippstöðinni á Akureyri og tekinn í notkun 1982. Örvari var á smíðatímanum breytt í frystitogara þar sem aflann var unninn um borð. Örvar var um áramótin 2013/14 seldur til Rússlands og stundar þar veiðar í dag.



Sigurbjörgin á heimstími.

MYND/SVAVAR MAGNÚSSON



Sigurfari II SH-105, síðar Sturlaugur H. Böðvarsson AK-10.

MYND/HAFÞÓR HREIÐARSSON

Ísafjörður

■ Hjá Skipasmíðastöð Marsellíusar Bernharðssonar á Ísafirði var fjöldi fiskveiðibáta úr eik smíaður, sem fóru smám saman stækkandi eftir því sem árin liðu. Smíði fyrsta stálskipins hófst 1967 og á næstu árum á átta til viðbótar. Þann 1. júlí 1977 var 394 br.tonna fjölveiðiskip sjósett hjá skipasmíðastöðinni, Heiðrún ÍS-4, sem tekin var í notkun í ársbyrjun 1978. Heiðrún var útbúin til veiða með línu, neti og nót, ásamt togveiðum með botnvörpu og flotvörpu. Heiðrún er stærsta skipið sem smíað hefur verið á Ísafirði, lengst af gerð út fyrir vestan, hét síðast Skúmur HF-177 og var að lokum seld til Rússlands árið 2006.

Sléttanes ÍS

■ Einnig mætti nefna Sléttanes ÍS-808, sem var í byrjun 447 brúttólesta skuttogari, einnig smíðaður á Akureyri 1983. Kaupandinn var Fáfir hf. á Þingeyri, útgerðarfélag Kaupfélags Dýrfirðinga. Skipið var lengt árið 1993 og breytt í frystiskip. Þorbjörn í Grindavík keypti Örvar síðla árs 1999, sem fékk þá nafnið Hrafn GK-111. Skipið var að lokum selt til Rússlands árið 2015 og er þar við veiðar.

Starfsemin setti mikinn svip á bæinn

Árni Freyr Antonsson skipasmiður hefur starfað í fimmtíu ár hjá Slippnum á Akureyri og er sérhæfður í smíði eikarbáta, sem honum hefur löngum fundist áhugaverðust í greininni, umfram smíði stálskipa. „Það er svo mikið sérhæft handverk sem fylgir eikarsmíðinni,“ segir Árni. En tímarnir breyttust, skipin stækkuðu og eikarbátarnir líka, enda eru þeir ófáir vertíðarbátarnir sem smíðaðir voru úr eik og eru enn margir eftir og enn í notkun, aðallega í breyttu hlutverki, t.d. hvalaskoðun. Þegar stálskipin komu til sögunnar, skuttogararnir þar á meðal, breyttist starf



Skagstrendings hf., Örvar HU-21 og Arnar HU-1, við bryggju á Skagaströnd einhvern tímunn á árunum 1993 til 1995.

MYND/ÁRNI GEIRINGVARSSON

Árna og hefur hann síðan starfað að almennu viðhaldi skipa. „Allar innréttingar skipanna voru t.d. hannaðar og framleiddar hér á staðnum og mannskapur í því að koma þeim fyrir um borð. Þegar mest var störfuðu hér vel á fjórða hundrað manns í heild og fyrirtækið setti mikinn svip á bæjarlífið. Þegar skipin

voru sjósett safnaðist saman mikill fjöldi fólks í bænum hér við höfnina til að fylgjast með sjósetningum,“ segir Árni, en síðasti nýsmíðaði togarinn frá Slippstöðinni á Akureyri var Bylgja VE-75, sem afhent var Matthíasi Óskarssyni í Vestmannaeyjum árið 1992. Bylgja er enn gerð út í Eyjum.

Sjósetning Heiðrúnar ÍS-4 á Ísafirði.

MYND/ÁSGEIR S. SIGURDSSON



Viðarvörn fyrir íslenskar aðstæður



kjörvari

Roðið á fiskinum sem Hafrannsóknastofnun sýnir á vef sínum virðist heldur farið að glata silfurgljáanum sem annars einkennir vogmeyna nýveidda eða rekna.

MYND/HAFRÓ



Furðufiskurinn – Vogmær:

„Ef vogmeri rekur á að brenna hana“

Vogmær, sem einnig er stundum nefnd vogmeri, er allstór djúpsjárfskur, getur stærstur orðið um þrjár metrar, sem sagður er óæti þótt hann sé ætur og til engra sérstakra nytja. Er fiskinum alla jafnan hent þegar hann slæðist með öðrum afla.

Hafrannsóknastofnun lýsir vogmeyni svo að hún sé langvaxinn og þunnvaxinn fiskur. „Og er kviðröndin þykkari en bakröndin líkt og hnífsblað sem snýr egginni upp. Bakröndin er bogadregin. Haus er litill og trjónan er stutt en augu eru stór. Kjaftur er með framskjótanlegum miðskoltsbeinum,“ segir í umfjöllun á vef stofnunarinnar um sjávarlífverur. „Spyrðustæðið er mjög grannt. Bakuggi er mjög langur, nær frá hnakka að stirtluenda. Raufaruggi er enginn. Eyruggar eru litlir og kviðuggar örlitlir. Sporðblaðka er með langa uppvisandi geisla. Roðið er smáhnökroft.“ Rákin í fiskinum er sögð greinileg frá haus að stirtluenda og litur hans silfurgljáandi með einum til fimm dökkum dilum á hvorri hlið. Uggar eru rauðir.

Rekur við og við á land

Fram kemur að í júlí 1983 hafi fundist 185 sentímetra löng vogmær rekin á fjöru austan Skaftáróss, en eftirgrennslan í umfjöllun



Vogmær Jónas Skaftason og Silja Marín Róbertsdóttir með

Óvæntur reki í

Stundum hefur það ratað í fréttir þegar vogmær hefur fundist í fjöru, eins og þessi tvö dæmi úr Morgunblaðinu sýna.

fjölmíðla í gegnum tíðina leiðir í ljós að fiskinn hefur rekið á fjöru landsmanna í nokkur skipti eftir það.

Í litilli frétt í Morgunblaðinu í marsbyrjun 2004 er frá því greint að vogmeyju hafi nokkrum dögum fyrir rekið á land í Vogum, í júnílok 2008 segir blaðið líka frá fundi hennar í Reynisfjöru og svo í júlí 2012 að vogmær hafi fundist í fjörunni við Kálphamarsvita. Þá sögðu Víkurfréttir frá því sumarið 2009 að lifandi vogmær hefði fundist við Gerðabryggju í Garði.

Hvergi er þess þó getið að farið hafi verið eftir því sem segir í þjóðtrúnni finnst vogmærin rekin að landi. Í Þjóðsögum Jóns Árnasonar, fjórða bindi, segir svo frá:

„Ef vogmeri rekur á að brenna hana svo reykinn leggi til hafs, mun þá hval reka; ella verður skipstap.“

Vitnað er til þess að þannig hafi þjóðtrúin verið í Grímsey. „Sumir þar sögðu það væri nóg að fleygja henni út í sjóinn aftur, þá stæði



Hún er svört fyrir framan augun og á milli þeirra, einnig ofan á höfði og hnakka.

enginn skipskaði af henni,“ segir í samantekt Jóns Árnasonar.

Í umfjöllun á Vísindavefnum kemur fram að ætt þessara fiska sem ber fræðiheitið *Trachipteridae*, og vogmær fræðiheitið *Trachipterus arcticus*, telji tíu tegundir, en aðeins vogmærin finnst hér við land.

Í umfjölluninni er vitnað til lýsingar á vogmeyju í Ferðabók Eggerts Ólafssonar og Bjarna Pálsónar:

„Vogmerin er litfögur. Hún er svört fyrir framan augun

VOGMERI: Ef vogmeri rekur á að brenna hana svo reykinn leggi til hafs, mun þá hval reka; ella verður skipstap. Svona er trúin hérna (☉: í Grímsey). Sumir þar sögðu það væri nóg að fleygja henni út í sjóinn aftur, þá stæði enginn skipskaði af henni.

Ill afdrif Völu drottningar

■ Hér má sjá það sem skrifað er um vogmeri í Þjóðsögum Jóns Árnasonar, en fiskurinn kemur líka fyrir í þjóðsögu einni um grimmdardrottningu sem að endingu hlýtur þau örlög sem refsingu sína að verða að „vogmeri“.

Sagan er í flokki stjúpúsagna og rekur raunir prinsessu að nafni Viðfinnu sem frá unglingsaldri elst upp með grimmi stjúpu, Völu drottningu, sem reynir ítrekað að fyrirkomast stúlkunni með margvíslegum leiðum þannig að Viðfinna ratar í hinar mestu þrautir. Drottningin á galdraker sem virðist svipaðar náttúru og spegill nornarinnar í sögunni um Þyrnirós. Fleira er líkt með sögunum, því í þessari eru líka dvergar til liðsinnis, þótt sá munur sé á að allir láti þeir lífið fyrir vikið.

Í sögunni er það fjölvís föstra Viðfinnu sem segir fyrir um örlög grimmu drottningarinnar:

„Ei mun ég skapa þér svo ill afdrif sem þú ættir skilið fyrir öfund og illsku þína; en það læt ég um mælt að þú fylgir kerri þínu og farir í sæinn og verðir að hinum ófrýnilegasta fiski kvenkenndum og muni æ hvað þér olli þessum hamskiptum.“

Er svo frá því sagt að Vala drottning yrði að vogmeri, en ker hennar að ígulkeri og sagnaandinn sem í því var að eiturvikindi er nefndist „alfriið“.

flotvörpu, net og fleira.“ Fæða vogmeyjar er einkum sögð smáfiskar, smokkfiskur, rækja og fleira.

Sárafáar rannsóknir hafa verið gerðar á lífsháttum vogmeyjarinnar, segir í umfjöllun Vísindavefins, en fiskurinn haldi sig sennilega í smáum torfum og einstaka sinnum hafi slíkar torfur rekið á land. Til dæmis hafi á ofanverðri 19. öld rekið 100 til 200 vogmeyjar á land við Arnarfjörð.

„Í Ferðabók Eggerts og Bjarna er gerð grein fyrir nafngift fisksins. Þar segir að það sé eðli vogmeyjarinnar að koma með flóðinu upp að landi í grunnum víkum og vogum, sérstaklega þar sem botngerðin er sendin. Hún er svo litfögur og mjúk að hún er kennd við mey,“ segir á Vísindavefnum.

» óká



Á YouTube er að finna stutt fræðslumyndband á ensku um vogmeyna sem QR-kóðinn hér að ofan vísar á.





**Til hamingju með
daginn sjómenn**

Komum farþegaskipa hefur fjölgað gríðarlega. Í fyrra voru þetta rétt rúmlega eitt þúsund skipakomur en fyrir tuttugu árum voru þetta einhverjir tugir skipa á ári,“ segir Auðunn F. Kristinsson, framkvæmdastjóri aðgerðasviðs Landhelgisgæslunnar.

Með fjölgun farþegaskipa í íslenski lögsögu aukast líkurnar á að eitthvað fari úrskaiðis eða að kalla þurfi á aðstoð Landhelgisgæslunnar og annarra viðbragðsaðila. Öðru hverju þarf Landhelgisgæslan að sækja veikt fólk um borð í farþegaskip en sem betur fer hafa ekki orðið meiriháttar áföll í þeim. Ef til þess kemur eru Auðunn og félagar hans tilbúnir að takast á við vandann. „Við erum búin að leggja mikla vinnu í það síðustu árin að undirbúa okkur, bæði að fara í fyrirbyggjandi aðgerðir til að koma í veg fyrir að þetta gerist og undirbúa okkur ef þetta skyldi gerast,“ segir Auðunn og bendir á að til séu nokkrar viðbragðsáætlanir vegna stærri farþegaskipa, verklagsreglur og verkferlar.

„Svo erum við líka með samninga og verklagsreglur varðandi utanaðkomandi aðstoð og hvernig við vinnum með nágrannaríkjum okkar ef við fáum aðstoð frá þeim. Það er í raun og veru þannig að ef eitthvert þessara stóru skipa verður fyrir áföllum hjá okkur köllum við á aðstoð annars staðar frá.“ Varðandi aðstoð segir Auðunn Ísland eiga í mjög góðu samstarfi við nágrannaríkin. „En það tekur alltaf tíma fyrir þau að koma með mannskap og búnað til okkar þannig að við þurfum jafnvel að geta haldið út í tvo til fjóra daga áður en við fáum utanaðkomandi aðstoð,“ segir hann. Áður en utanaðkomandi hjálp berst þurfa menn því að reiða sig á eigin tækjakost, svo sem varðskip, þyrlu, skip Slysavarnafélagsins Landsbjargar og nærstödd skip.

„Samkvæmt áætlun okkar er síðasti kosturinn að rýma svona skip, sé hjá því komist. Við reynum frekar að vinna með atvikið þannig að við getum haldið sem flestum um borð, að því gefnu að það sé öruggt, af því að það er tímafrekt að rýma svona skip og við höfum í raun og veru ekki getu hér á Íslandi til að rýma svona skip með þyrlu. Það er bara ekki hægt.“

Sökkvandi skip klárlega áskorun

Við bráðan háska, til dæmis ef skipið væri beinlínis að sökkva, er ljóst að ekki er hægt að bíða í tvo til fjóra daga eftir aðstoð að utan. Þá reynir á björgunarbáta og annan björgunarbúnað um borð í skipinu og verkefni Landhelgisgæslunnar yrði að bjarga fólki um borð í varðskip eða önnur nærstödd skip.

„Það er verkefni sem er þaulæft hjá okkur. Skalinn á þessu



Við bráðan háska, svo sem ef skemmtiferðaskip væri að sökkva, segir Auðunn F. Kristinsson að reyna myndi á björgunarbáta og annan björgunarbúnað um borð í skipinu sjálfu, en verkefni Landhelgisgæslunnar yrði að bjarga fólki um borð í varðskip eða önnur nærstödd skip.

MYND/EOJ

Rýming farþegaskips er síðasti kosturinn

Auðunn F. Kristinsson, framkvæmdastjóri aðgerðasviðs hjá Landhelgisgæslunni, segir að það yrði áskorun að fást við alvarlegt sjóslys tengt einhverju af stóru farþegaskipunum sem hingað koma með ferðamenn. Fyrirbyggjandi aðgerðir skipti því miklu máli.

er þannig að þetta verður eflitt verkefni og langvinnnt og klárlega áskorun. Það eru svo margir sem koma að því. Það er ekki bara okkar að bjarga fólkinu heldur þarf líka að koma fólkinu í land og þetta mun reyna á björgunarsveitir og almannavarnakerfið í landi að koma þessu fólki fyrir í landi og sinna því ef meiðslu eru eða eitthvað slíkt. Það þarf að koma fólki á spítala og til síns heima. Ég held að við séum eins vel búin og við getum verið undir þetta, en þetta verður áskorun ef þetta gerist.“

Að sögn Auðuns er Landhelgisgæslan ágætlega búin tækjum með tvö öflug varðskip og þrjár öflugar þyrlur. Það sem vanti sé þó rekstrarfé til að geta gert bæði



Samkvæmt áætlun okkar er síðasti kosturinn að rýma svona skip, sé hjá því komist. Við reynum frekar að vinna með atvikið þannig að við getum haldið sem flestum um borð, að því gefnu að það sé öruggt.

skipin út á sama tíma, þar sem það gæti stýtt viðbragðstímann ef eitthvað kæmi upp á. „Segjum sem svo að við séum með skipið okkar stýtt fyrir austan og það verður slys á Vestfjörðum, þá getur það tekið sólarhring fyrir okkur að komast á staðinn. Það er veiki hlekkurinn að við skulum ekki geta verið með bæði skipin okkar á sjó á sama tíma allt árið og sérstaklega yfir sumarmánuðina meðan þessi gríðarlega mikla umferð skemmtiferðaskipa er í lögsögunni, af því að viðbragðstíminn okkar getur orðið langur.“

Betri sjókort skipta sköpum Auðunn leggur mikið upp úr fyrirbyggjandi aðgerðum til að auka

öryggi og draga úr hættu á að alvarleg atvik eigi sér stað tengt farþegaskipum sem hingað koma. Samstarf við útgerðir farþegaskipa skiptir þar miklu máli, sem og æfingar með þeim og innlendum jafnt og erlendum viðbragðsaðilum.

Annað af varðskipum Landhelgisgæslunnar er nú með heimahöfn á Siglufirði en hitt í Reykjavík og getur það stýtt viðbragðstíma. Þá hafa framfarir í sjómælingum og sjókortagerð skipt sköpum. „Við hjá Landhelgisgæslunni erum í sjómælingum og sjókortagerð líka og við erum með fókussinn á að gefa út ný og betri kort fyrir sum þessara svæða sem eru illa mæld en við

HVAR VERÐUR ÞÚ Í SUMAR?

Planaðu pallinn á BYKO.is



BYKO
GERUM ÞETTA SAMAN



Það er veiki hlekkurinn að við skulum ekki geta verið með bæði skipin okkar á sjó á sama tíma allt árið og sérstaklega yfir sumarmánuðina meðan þessi gríðarlega mikla umferð skemmtiferðaskipa er í lögsögunni.

vitum að skip hafa áhuga á að fara inn á. Til að koma í veg fyrir að eitthvað gerist erum við að endurnýja sjókort af þessum svæðum, sem er mjög mikilvægt, og það er líka búið að herða aðeins regluverkið.“

Núna segir Auðunn skip til dæmis þurfa að senda Landhelgisgæslunni siglingaáætlun sína þannig að Landhelgisgæslan viti hvert þau séu að fara og geti þá brugðist við og beint þeim frá ákveðnum svæðum og upplýst um hættur. „Það er fullt af litlum atriðum sem er verið að gera til að þétta þetta og tryggja eins vel og hægt er að ekkert gerist. Og að við séum þá í stakk búnir til að takast á við það ef eitthvað gerist,“ segir Auðunn F. Kristinsson.

» eöj



Symphony of the Seas heimsótti Ísafjörð í fyrstu Evrópusiglingu sinni en er hér stadd í Barcelona.

MYND/ FLICKR-BVI4092

Skemmtiferðaskip eru eins og fljótandi bæjarfélög

■ Lendi stórt skemmtiferðaskip í vandræðum er það á pari við að brýn náttúruvá steðji að stæðilegu bæjarfélagi, svo stór og mannmörg geta þessi skip verið. Hér til hliðar má sjá mynd af skemmtiferðaskipinu Symphony of the Seas, sem er í flokki stærstu skipa og býður margvíslega afþreyingu og þjónustu um borð, þar á meðal skautasvell, vatns-

rennibrautir, leikhús og skemmtigarð í miðju skipinu. Skipið, sem heimsótt hefur Ísland, er rúmur 361 metri á lengd og vegur yfir 228 þúsund brúttótonn. Hámarksfjöldi farþega um borð er 6.680, þótt alla jafna séu þeir heldur færri, og í áhöfn eru svo 2.200 manns. Algengt er að stærri farþegaskip geti borið 3–5 þúsund farþega og er áhöfnin þá um eitt til tvö

þúsund manns. Faxaflóahafnir greindu frá því í apríl síðastliðnum að í ár væri gert ráð fyrir 308.584 farþegum hingað til lands með skemmtiferðaskipum sem séu örlítið fleiri en árið áður þegar 306.211 farþegar komu til Reykjavíkur og Akraness með skemmtiferðaskipum.

» óká

Til hamingju með daginn sjómenn!

HAMPIÐJAN
- fyrir öll heimsins höf

Til hamingju með sjómannadaginn!

TM og íslenski sjávarútvegurinn hafa gengið samhliða í gegnum strama og stefnur sögunnar. Við erum stolt af tengingu okkar við sjávarútveginn og öllu því sem samstarf okkar hefur áorkað.

TM óskar sjómönnum og fjölskyldum þeirra til hamingju með daginn!



Hugsum í framtíð

TM

Hús var tekið á Einari Hannesi Harðarsyni, formanni Sjómannna- og vélstjórafélags Grindavíkur, til að ræða hátíðahöld sjómannadagsins og fleiri mál sem snúa að sjómönnum. Í ár fagna Grindvíkingar deginum í Reykjavík en ekki í heimabæ sínum vegna eldgosanna sem þar hafa sett bæjarlífið úr skorðum.

Sjómannadagurinn hefur skipað stóran sess í hjörtum Grindvíkinga í gegnum tíðina, enda hefur stór hluti bæjarbúa lífþraut sitt af útgerð með einum eða öðrum hætti. Grindvíkingar hafa lagt mikinn metnað í hátíðarhöld á sjómannadaginn og hefur dagskráin verið glæsileg og fjölbreytt. „Það er enn eitt áfallið fyrir okkur Grindvíkinga að geta ekki haldið upp á sjómannadaginn í Grindavík í ár,“ segir Einar Hannes Harðarson, formaður Sjómannna- og vélstjórafélags Grindavíkur. „Að því sögðu þökkum við Reykvíkingum kærliga fyrir að grípa okkur. Langar mig í þeim efnum sérstaklega til að nefna Ariel Pétursson [formann Sjómannadagsráðs], sem hefur reynst okkur gríðarlega vel og hugsað mjög vel til okkar og mjög mikið í lausnum til þess að þetta gangi upp.“

Grindvíkingum verður gert hátt undir höfði í hátíðardagskrá sjómannadagsins í Reykjavík í ár. „Draumur okkar Grindvíkinga er náttúrulega að halda sjómannadaginn aftur í Grindavík en maður veit ekki hvernig það verður.“ Að sögn Einars hefur sjómannadagurinn í Grindavík markað upphafið að sumrinu hjá bæjarbúum og hefur grunnskólinn til dæmis gætt þess að ljúka störfum fyrir daginn. Þá hefur hann þróast í að vera hátíð fyrir alla fjölskylduna og jafnvel aðdráttarafylgjur utanbæjarmenn á góðum degi.

„Sjómannadagurinn er orðinn fjölskylduhátíð í Grindavík. Þetta er ekki bara fyrir okkur sjómennina heldur sýnir þetta hvað sjómannastéttin hefur breyst. Hér áður fyrr hefðu kannski hjónin farið saman á ball en nú fer öll fjölskyldan saman á bryggjuball.“ Þá er enn haldið fast í gamlar hefðir eins og koddaslag, flekahlaup og skemmtisiglingu auk þess sem Sjómannna- og vélstjórafélagið hefur alltaf gefið út veglegt blað í tilefni dagsins. Það verður engin undantekning á því í ár þrátt fyrir breyttar aðstæður. „Við munum gefa það út í ár sem önnur ár þrátt fyrir að við búum ekki heima í augnablikinu en við munum vinna í lausnum við að dreifa því.“



Enn eitt áfallið fyrir Grindvíkinga

Dagskrá að hætti Grindvíkinga

Á hátíðarhöldum Sjómannadagsins í Reykjavík verður sérstakur bás tileinkaður Grindvíkingum og enn fremur verður boðið upp á dagskrá í anda Sjómannadagsins í Grindavík, svo sem koddaslag og flekahlaup. „Það er hefð hjá okkur að heiðra þrjá til fimm sjómenn á sjómannadaginn og þakka þeim fyrir ævistarfið. Við munum halda þeirri hefð þökk sé Reykvíkingum, en Ariel hefur reynst okkur rosalega vel og boðið okkur að taka þátt í heiðrunum Sjómannadagsráðs í Hörpunni, þar sem mikið er í það lagt og meðal annars útvarpað á Rás 1,“ segir Einar og bendir á að fleiri hafi sýnt félaginu velvild á þessum erfiðu tímum. „Við sitjum hér á skrifstofu fagfélaganna á Stórhöfða. Strax eftir rýmingu Grindavíkur fengum við símtöl frá formönnum hér í húsinu og þeir sögðu okkur að þeir myndu grípa

okkur og buðu okkur húsnæði. Þeir voru mjög fljótir að sjá að við gætum ekki farið heim strax. Samfélagið á Íslandi er ótrúlega flott þegar atburðir eins og eru að gerast í Grindavík ganga yfir,“ segir Einar, sem lofar einnig aðlögunarhæfni íslenskra sjómanna. „Það er bara með okkur sjómenn að við erum alveg óhræddir að taka á því og vinnutarnir eru nokkuð sem við þekkjum mjög vel. Þó að verkefnið breytist er líka ótrúleg aðlögunarhæfni hjá íslenskum sjómönnum. Þó að þessar náttúruhamfarir sem áttu sér stað í Grindavík séu risavaxið verkefni er ekkert mál fyrir grindvíska sjómenn í þessu tilfelli að laga sig að því.“

Stefnum á að fara heim

Á undanförunum misserum hefur líf verið að færast yfir höfnina í Grindavík eftir að mjög hafði

Einar Hannes Harðarson, formaður Sjómannna- og vélstjórafélags Grindavíkur, segist þakklátur Sjómannadagsráði höfuðborgarsvæðisins fyrir að skjóta skjólshúsi yfir hátíðahöld Grindvíkinga á sjómannadaginn.

MYND/EÖ

hægt á starfsemi og hún jafnvel stöðvast um tíma. Einar segir að í Grindavík sé hafnarsvæðið kannski hvað minnst skemmt og eðlilegt að sú starfsemi fari fyrst af stað. Mennti þó að gæta þess að setja öryggi fólks í fyrsta sæti. „Við eigum náttúrulega að stefna að því að fara heim en við þurfum að flýta okkur hægt og gera það með öryggi okkar allra að leiðarljósi.“

Sjálfur hefur Einar verið til sjós í nærri aldarfjórðung þrátt fyrir tiltölulega ungan aldur. „Ég byrjaði á sjó sextán ára þar, sem ég er í hópi þeirra íslensku drengja sem eiga mjög erfitt með að vera



Við eigum náttúrulega að stefna að því að fara heim en við þurfum að flýta okkur hægt og gera það með öryggi okkar allra að leiðarljósi.

settir í þann kassa að sitja inni í skólafestu og læra. Stefnan mín gegnum allan grunnskólann var að fara á frystitogara þegar ég yrði stór,“ segir Einar, sem var ráðinn á frystitogarann Hrafn Sveinbjarnarson strax eftir tíunda bekk.

„Ég var mjög óharðnaður og mjög kjaftfor en það sem gerðist þar er að ég eignaðist 25 fósturpabba sem reyndu að leiðbeina mér í lífinu og kenna mér ansi margt. Fyrir ungan og óreyndan mann held ég að ég hafi verið einstaklega heppinn að detta inn í þá áhöfn sem var þá á Hrafn Sveinbjarnarsyni. Þetta var mjög mikill skóli og frábærir menn,“ segir Einar og nefnir sérstaklega skipstjórann Hilmar Helgason. „Hann var ekki bara skipstjórinn manns. Hann var föðurmyndin líka. Hann passaði upp á að maður setti peningana ekki bara í vitleysu heldur ætti líka að kaupa sér íbúð, kaupa sér bíl, eignast eitthvað og hugsa um peningana sína. Ég held að þetta hafi verið alveg gríðarlega mikill skóli fyrir mann,“ segir Einar, sem átti eftir að gera Hrafn Sveinbjarnarson að sínu öðru heimili.

Allt brjálað um borð ef netið dettur út

„Þó að sjómansferill minn spanni að verða 24 ár er hann mjög einsleitur. Ég er bara búinn að vera í sömu áhöfninni öll þessi 24 ár og það gefur til kynna að manni líði vel og sé ekki mikið að breyta til.“ Margt hefur breyst til batnaðar á þessum 24 árum og er sjómennskan orðin fjölskylduvænni að mati Einars. „Þegar ég byrjaði á Hrafn Sveinbjarnarsyni var maður að fara þrjá, fjóra, fimm túra í röð. Í dag fara menn annan hvern túr, eru sem sagt hálf tónn í frii. Maður er alltaf meira og meira með fjölskyldu sinni þó að það sé kannski á annan hátt en annað verkafólk. Þegar maður er með fjölskyldunni getur maður líka tekið mjög virkan þátt í fjölskyldulífinu, sem mér þykir alveg gríðarlega mikilvægt,“ segir Einar og bendir jafnframt á að auðveldara sé að vera í sambandi við fjölskyldu og vini úti á sjó en þegar hann byrjaði.

„Þegar ég byrjaði 1999/2000 fór maður heilu túrana án þess að vera með símasamband eða net og þá þurfti maður að fara upp í stöðina. Í dag er allt brjálað um borð ef við verðum netsambandslausir því að menn eru að fylgjast með krökkunum sínum og fjölskyldulífinu, gegnum samfélagsmiðla,



TRAUST ÞJÓNUSTA

VIÐ ÍSLENSKAN SJÁVARÚTVEG Í ÁRATUGI

Til hamingju
með daginn
sjómenn!



UMBÚÐAMIÐLUN

555 6677 | umb.is | Korngörðum 5, Reykjavík



Sjómannadagurinn leikur stóran sess í bæjarlífi Grindavíkur og gleðin við völd. Vegna jarðhræringanna fá Grindvíkingar inni í Reykjavík í ár.

MYND/INGIBERGUR ÞÓR JÓNASSON



Einar Hannes á skrifstofu fagfélaganna á Stórhöfða þar sem Sjómann- og vélstjórafélag Grindavíkur fékk inni eftir rýmingu Grindavíkur. Fjær glittir í Óskar Sævarsson, varamann í stjórn og ritstjóra Sjómannadagsblaðs Grindavíkur.

MYND/EÓJ

Snapchat og allt þetta,“ segir Einar og bendir á að netvæðing flotans sé öðrum þræði tilkominn vegna þess að búnaður skipana krefjst þess.



Breytt vaktakerfi fækkar slysum

Miklar framfarir hafa orðið í öryggismálum sjómanna á þeim tíma sem liðinn er frá því að Einar fór fyrst á sjó. Það má meðal annars þakka Slysavarnaskóla sjómanna, aukinni fræðslu og eftirliti og breyttu vaktafyrirkomulagi. „Það breyttist mjög mikið þegar nær allur flotinn, togaraflotinn og línubátaflotinn fór úr sex tíma kerfi yfir í átta tíma kerfi. „Það vita það kannski ekki allir en flest sjóslys á svona bátum verða á vaktaskiptum og þarna ertu

Fyrir ungan og óreyndan mann held ég að ég hafi verið einstaklega heppinn að detta inn í þá áhöfn sem var þá á Hrafni Sveinbjarnarsyni. Þetta var mjög mikill skóli og frábærir menn.

búinn að fækka vaktaskiptum um 25 prósent og menn eru úthvildari þegar þeir koma til vinnu. Þeir eru búnir að sofa meira og þeir

eru jafnvel betur vaknaðir og ég held að þetta hafi verið hluti af því að fækka slysum,“ segir Einar og bendir á að þetta hafi verið gert að tilstuðlan Slysavarnaskóla sjómanna.

„Það sýndi sig aftur hvað íslenskir sjómenn eru með mikla aðlögunarhæfni að þegar þessar hugmyndir komu um að breyta aldagamalla vaktavinnu úr sex tímum í átta tíma vildu allir prófa. Svo átti að fara til baka þegar það var búið að prófa en það fór enginn til baka því að það líkaði öllum svo vel við átta tíma í stað-

inn fyrir sex. Sumir voru búnir að vera í þrjátíu ár á sex tíma vöktum og gátu ekki hugsað sér að fara til baka en samt hafði þetta aldrei komið til tals áður. Í átta tíma kerfinu er það mjög oft sem 80–90 prósent af vaktinni eru vöknud áður en hún er ræst, sem gerðist nánast aldrei á þessum sex tíma vöktum.“

Má ekki sofna á verðinum

Þó að margt hafi áunnist í öryggismálum sjómanna er sjómennskan langt frá því að vera hættulaust starf. Skammt er síðan tveir félagsmenn Sjómann- og vélstjóra-

félags Grindavíkur létust í tveimur aðskildum vinnuslysum og vill Einar nota tækifærið og votta fjölskyldum þeirra sína dýpstu samúð. „Sjómenn mega alls ekki gleyma því að þó að mikill árangur hafi náðst í fækkun slysa og sérstaklega alvarlegra slysa megum við ekki sofna á verðinum. Við þurfum að vera mjög meðvitaðir um það að við náum ekki árangri í þessu nema með samstilltu átaki. Það má aldrei sofna á verðinum hvað öryggismál sjómanna varðar,“ segir Einar Hannes.

» eöj

Hetjur hafsins til hamingju með sjómannadaginn



Verkur, eymsli, þroti?

Diclofenac Teva 23,2 mg/g hlaup
díklófenaktvíetýlamín

Til staðbundinnar meðferðar útvortis á vöðvum og liðum.

Diclofenac Teva inniheldur virka efnið díklófenak, sem tilheyrir flokki bólgueyðandi gigtarlyfja (NSAID-lyf). Diclofenac Teva er notað við verkjum, eymslum og þrotu í liðum og vöðvum vegna bólgu. Lyfið er ætlað fullorðnum og unglungum 14 ára og eldri til skammtíma meðferðar. Kynnið ykkur notkunarleiðbeiningar, varnaðarorð og frábendingar áður en lyfið er notað. **Lesið vandlega upplýsingar á umbúðum og fylgiseðli fyrir notkun lyfsins.**

Leitið til læknis eða lyfjafræðings sé þörf á frekari upplýsingum um áhættu og aukaverkanir.

Sjá nánari upplýsingar um lyfið á www.serlyfjaskra.is Markaðsleyfishafi Teva B.V.
Umboðsaðili er Teva Pharma Iceland ehf.

teva



Próstur S. Söring, framkvæmdastjóri Naustavara og eignasviðs Sjómannadagsráðs, við Skógarveg.

MYND/EÓJ

87 nýjar leiguíbúðir Sjómannadagsráðs í Fossvogi senn tilbúnar:

Nær öllum íbúðum þegar verið úthlutað

Á næstu vikum og mánuðum flytja leigjendur í nýtt hús Naustavara við Skógarveg í Fossvogi.

Íbúðirnar eru staðsettar í tveimur nýjum, samtengdum fjölbýlishúsum og bætast þær nú við þær sextíu leiguíbúðir sem teknar voru í notkun á Sléttuvegi 27 árið 2020. Öll húsin tengjast Sléttunni þjónustumiðstöð og hjúkrunarheimili Hrafnistu við Sléttuveg, ofan Skógarvegar.

Byggt hratt og vel

Alls er nú unnið að lokafrágangi 87 nýrra íbúða í lífsgæðakjarna Sjómannadagsráðs í Fossvogi og segir Próstur V. Söring, framkvæmdastjóri Naustavara og eignasviðs Sjómannadagsráðs, að fyrstu íbúar flytji inn í júlí. Athyglisvert er að í yfirstandandandi byggingaráfanga lítur út fyrir að framkvæmdirnar frá fyrstu skóflustungu til innflutnings í allar íbúðirnar 87 taki aðeins tæp tvö ár.

„Við höfum mikla reynslu af þeirri aðferðarfræði sem Sjómannadagsráð hefur tileinkað sér í samningagerð, hönnun og framkvæmdum og ég sé að hún er að skila miklum samfélagslegum og fjárhagslegum ábata. Það er ljóst að þörfin er mikil og við hyggjumst halda áfram á sömu braut með byggingu fleiri leiguíbúða fyrir sextíu ára og eldri. Þegar þessar íbúðir verða komnar í notkun eru íbúðir Naustavara á höfuðborgarsvæðinu orðnar 350 talsins,“ segir Próstur.



Hér má sjá húsapýrpinguna úr lofti.

MYND/ERNIR EYJÓLFSSON

Umframertirspurn

„Nær öllum íbúðunum hefur verið úthlutað og við hyggjumst bjóða væntanlegum íbúum í sýningarheimsókn um miðjan júní,“ segir Próstur, sem getur þess að allar búðirnar tengist þjónustumiðstöð Sjómannadagsráðs, Sléttunni við Sléttuveg, og séu hluti af lífsgæðakjarna Sjómannadagsráðs, sem samanstendur af hjúkrunarheimili Hrafnistu og þjónustumiðstöðinni. „Á Sléttunni er rekin afar fjölbreytt þjónusta fyrir fólk með ólíkar þarfir og við finnum að fólk er spennt fyrir því, ekki síst vegna þess að það er innangengt frá íbúðunum yfir í Sléttuna.“

Mikil gæði

Gæði og búnaður íbúðanna verða sambærileg og í núverandi íbúðum við Sléttuveg. Auk þess annast

dótturfélagið Hrafnista rekstur hjúkrunarheimilis með 99 íbúðum auk þjónustumiðstöðvar Sjómannadagsráðs, sem er samstarfsverkefni með öðrum félagsmiðstöðvum eldri borgara í Reykjavík. Í þjónustumiðstöðinni á Sléttunni er rekin fjölbreytt starfsemi, m.a. veitingasala, verslun, heilsuefning, dagdvöl, hárgreiðslu- og fótáðgerðastofur auk mjög fjölbreytts félagsstarfs.

Lífsgæðakjarnar Sjómannadagsráðs

Nafnið lífsgæðakjarni kom fyrst fram hjá starfsfólki Sjómannadagsráðs og Naustavara árið 2020 en hugmyndafræðin sem slík hefur verið í þróun í áratugi hjá Sjómannadagsráði. Í grunninn gengur hún út á að reka í sameiginlegri þyrpingu hjúkrunarheimili, leiguíbúðir og þjónustumiðstöð þar sem unnt er að hámarka

lífsgæði eldra fólks í samræmi við getu og hæfni hvers og eins með eins fjölbreyttu þjónustuframboði og kostur er fyrir markhópin.

Fjölbreytt gerð íbúða

Nýju íbúðirnar við Skógarveg eru ýmist tveggja eða þriggja herbergja, allt frá 54 til 90 fermetrar að stærð en auk þess eru þrjár um 120 fermetrar að stærð. Í íbúðunum er allt aðgengi hannað með hagsmunum notenda í huga og eru dyr og gangar til að mynda breiðari en gengur og gerist, auk þess sem baðherbergi og eldhús eru sérhönnuð til að auðvelda aðgengi hjólastóla og annarra stuðningstækja. Undir báðum húsum er ein stór bílageymsla þar sem stæði eru leigð sérstaklega. Einnig eru útistæði við húsin þar sem einnig er hægt að leigja fast stæði eins og við á um íbúðirnar við Sléttuveg.



Á Sléttunni er rekin afar fjölbreytt þjónusta fyrir fólk með ólíkar þarfir og við finnum að fólk er spennt fyrir því, ekki síst vegna þess að það er innangengt frá íbúðunum yfir í Sléttuna.

Einnig hugað að framkvæmdum við Hraunvang

Þess má að lokum geta að Sjómannadagsráð hefur hafið undirbúning að frekari stækkun Hrafnistu við Hraunvang í Hafnarfirði sem felur í sér fjölgun hjúkrunarýma um 110 í næstu framtíð, en á heimilinu búa nú um tvö hundruð manns. Ósk þess efnis hefur verið send til skipulagsyfirvalda í Hafnarfirði, sem tekið hafa jákvætt í erindið.

Hrafnista í Hafnarfirði tók til starfa árið 1977 og hefur Sjómannadagsráð síðan þá byggt upp starfsemina þar jafnt og þétt í góðu og farsælu samstarfi við bæjaryfirvöld. Meðal annars er þar rekinn öflugur lífsgæðakjarni með blandaðri þjónustu í samræmi við aðstæður hvers og eins. Þar er ekki síst um að ræða afar öflugt félagsstarf á Hrafnistu.

Þeir sem njóta þjónustunnar þar eru auk íbúa heimilisins m.a. íbúar leiguíbúða Naustavara, leiguíbúðafélags Sjómannadagsráðs, sem byggt hefur alls 64 íbúðir á lóðinni á umliðnum árum og áratugum í fjölbýli við hlið Hrafnistu. Auk stækkunar hjúkrunarheimilisins er einnig fyrirhuguð fjölgun leiguíbúða fyrir sextíu ára og eldri á lóðinni sem býður upp á ýmsa kosti við frekari framkvæmdir.

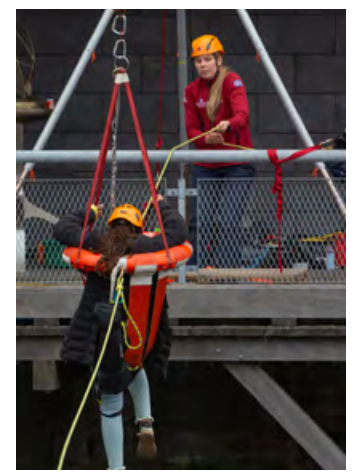
» bv



Sjómannadegi fagnað í höfuðborginni

Sjómannadagurinn er fyrsti sunnudagur í júní ár hvert, nema ef hvítasunnu ber upp á þann dag, þá er hann næsti sunnudagur þar á eftir. Sjómannadagurinn var fyrst haldinn hátíðlegur 6. júní 1938 í Reykjavík og á Ísafirði og er hátíðisdagur allra sjómanna. Árið 1987 var dagurinn síðan lögskipaður frídagur sjómanna. Sjómannadaginn ber að þessu sinni upp á sunnudaginn 2. júní, en nánari dagskrá er að finna hér í miðju blaðsins. Eins og myndirnar hér til hliðar bera með sér er gleðin við

völd þegar sjómannadeginum er fagnað í Reykjavík, en þær tók Viktor Már Sigurðsson ljósmyndari á hátíðarsvæðinu við Grandagarð á síðasta ári. Þá er líka ein mynd úr Hörpu þar sem Sjómannadagsráð heiðraði þá Markús Alexandersson, Kristján Lúðvík Ásgrímsson, Ívar Bjarnason, Guðmund Bjarnason, Björgvin Jónasson og Andrés Hafberg fyrir farsæl félags- og sjómannastörf og björgun mannlífa. Myndina í Hörpu tók Hulda Margrét Óladóttir ljósmyndari.





Guðmundur Hafsteinsson
vélfraeðingur er fróður um
skipasögu landsins.

MYND/EÓJ

Guðmundur Hafsteinsson vélfraeðingur hefur langa reynslu af sjómennsku og þekkir vel til togarasmíði landsmanna. Hann segir þennan kafla í smíðasögunni hafa þokast af stað á Alþingi í kringum 1970 þegar fram kom tillaga um að ríkisvaldið léti smíða tvo til þrjá skuttogara sem áframseldir yrðu til bæjarútgerða eða einkaaðila og skipuð var nefnd um málið.

Mikil bjartsýni var að skapast á ný eftir drunga síldarleysisáranna og skammt í að fiskveiðilögsagan yrði færð út í 50 sjómílur. „Hvað það var sem síðar leiddi til smíðasamninga við skipasmíðastöðvar í Japan, á Spáni og í Póllandi er fremur óljóst en áður höfðu verið gerðir samningar við aðrar þjóðir sem Íslendingar þekktu betur. En þetta voru iðnaðar- og fiskveiðiþjóðir og ekki sakaði að laun iðnverkamanna í þessum löndum voru lág og verð skipanna því hagstæðara en ella,“ segir Guðmundur. Hægt hafi verið að fá skip og nánast allan búnað sem tilbúna hönnun.

„Frá Spáni og Póllandi voru til dæmis vélar og girar og spilbúnaður til, að vísu gjarnan gömul hönnun og frá framleiðendum norðar í Evrópu. Heilt yfir reyndust þessi skip þó mjög vel. Þeir fólu í sér talsverða framför frá gömlu síðutogurunum, en þó fyrst og fremst með tilkomu skutsins og meðhöndlun veiðarfæra. Veruleg breyting varð svo þegar skipin voru lengd og sett í þau öflugri aðalvél og skipum breytt í frystiskip. Eftir það varð bylting í vinnuáðstöðu.“

Leiddu til hærri launa

Guðmundur segir öllum nýjungum fylgja vandamál sem oftast

„Skuturinn og meðhöndlun veiðarfæra voru aðalbyltingin“

- segir Guðmundur Hafsteinsson vélfraeðingur, sem hér er tekinn tali um sögu smíði skuttogara fyrir Íslendinga sem hófst fyrir rúmum 50 árum.

séu sambland reynsluleysis og/eða gallaðra íhluta. „Það var ekki síst ný þekking sem auðveldaði framhaldið, auk þess sem kynslóðaskipti voru að verða í stétt tæknimanna og sjómanna.“ Um japönsku skipin sem á endanum urðu tíu var ítarlega fjallað í Sjómannadagsblaðinu í fyrra. „En helsti munurinn er þó sá að þau voru mun minni en hin og með færri í áhöfn. Launin urðu því betri, sérstaklega fyrir hásetana. Reksturinn var að auki léttari. Japanarnir höfðu mikinn metnað til að afhenda úrvalgóð skip og því voru öll vandamál sem komu upp leyst jafnóðum og bæði hratt og vel,“ segir hann. Áhafnir japönsku togaranna hafi verið á kjarasamningum við LÍÚ en á stærri skipunum hafi samn-



Japanarnir höfðu mikinn metnað til að afhenda úrvalgóð skip og því voru öll vandamál sem komu upp leyst jafnóðum og bæði hratt og vel.

ingarnir verið gerðir við Félag íslenskra botnvörpuskipaeigenda, sem stofnað var 1916. „Litlu síðar hófst smíði á minni togurum á Spáni og síðan einnig í Póllandi. Þessi skip voru íslensk hönnun en búnaður að mestu frá smíðalandi.“

Spánarsmíðin

Það var 6. október 1970 sem fyrsti samningurinn var undirritaður við Astilleros á Spáni um smíði á fyrsta skipinu. „Það var afhent Bæjarútgerð Reykjavíkur, eða BÚR, 16. febrúar 1972 og hlaut skipið nafnið Bjarni Benediktsson RE-210. Spánarskipin af stærri gerð urðu síðan sex. Fjögur þeirra eru systurskip með nánast allan búnað frá Baskalandi, tvær aðalvélar Bazan MAN dísil tvisvar sinnum 1.410 hestöfl við 400 snúningsá sem keyrð voru inn á eina skráfu. Öll raforka nema neyðarafl var framleidd með afli frá aðalvélum. Samtals rúm 700 kílóvött. Þetta er að ég held upphafið að því að fiskiskip okkar urðu með fastan snúningshraða á aðalvélum. Snúningur á skráfu var 200 snúningar á mínútu, togsþil voru

rafknúin en hjálparspilin vökva-knúin. Þrjú þessara skipa fóru til BÚR og eitt, Júní FH, til Bæjarútgerðar Hafnarfjarðar, eða BÚH,“ segir Guðmundur.

Happafley þrátt fyrir ýmsa erfiðleika

Tvö Spánarskipanna fóru til Útgerðarfélag Akureyringa (ÚA). Í þeim voru aðalvélar sömu stærðar og í þeim fyrrnefndu; frá MAK í Þýskalandi, og að sögn Guðmundar var ástæðan sú að Akureyringar voru byrjaðir að huga að byggingu togará hjá Slippstöð Akureyrar og búnir að ganga frá kaupum á aðalvélum. Júní HF, sem síðar varð Venus HF, fékk nýja aðalvél eftir nokkurra ára notkun. „Ástæðan var sú að önnur aðalvélanna tjonadist í prufukeysrslu eftir upptekt og var dæmd ónýtt.“

Guðmundur getur þess enn fremur að þegar halla fór að níunda áratugnum hafi útgerðir farið að breyta ísfisktogurunum í frystiskip. Þau voru síðan flest lengd um sex til níu metra og annar búnaður endurnýjaður, og hafa flest ef ekki öll reynst mikil happafley á sínum áratugalanga ferli við fiskveiðar.

Á nánast sama tíma og byrjað var á smíði Spánartogara var hafin bygging á fyrstu togurunum í Póllandi. Fyrstir voru Ögri og Vígri, aðeins styttri en skip í þessari seríu sem seinna voru smíðuð. Þeir voru með 2.169 hestafla vélar af Mirrlees-gerð. Þau sem síðar voru byggð voru um 870 brúttótonn með 3.000 hestafla Sulszer Zgoda vélar, alls um

Traustur félagi í sjávarútvegi

Skeljungur hefur þjónað sjávarútveginum og smábátaeigendum í tugi ára. Skeljungur óskar sjómönnum og fjölskyldum þeirra til hamingju með daginn



sjö skip. Þessi skip reyndust heilt yfir jafn góð og Spánartogararnir og voru rafknúin spil í þeim öllum.

Megineinkenni og mismunur milli landa

Í þessum löndum; Póllandi, Spáni og Japan, hafa þjóðirnar sín sér-einkenni í skipahönnun og smíði. „Sem dæmi var það vani þeirra við hönnunina að hafa vistarverur yfirmanna og undirmanna aðskildar. En það var ekki gert í neinum fiskiskipum sem byggð voru fyrir Íslendinga. Annað dæmi er að Spánverjar lögðu mikið upp úr því að allt liti vel út en höfðu minni áhyggjur af endingu. Pólverjarnir lögðu mikið upp úr góðri virkni en lögðu minni áherslu á útlit. En þegar ég kynntist pólska skipaiðnaðinum áttaði ég á því að aðalvandamál þeirra var einangrunin. Þeir höfðu fá tækifæri til að líta yfir girðinguna og sjá hvað aðrir voru að gera og hvernig.“

Guðmundur nefnir einnig mismunandi val á leiðum í útfærslum stærri skipanna til að fá gott



„Spánverjar lögðu mikið upp úr því að allt liti vel út en höfðu minni áhyggjur af endingu. Pólverjarnir lögðu mikið upp úr góðri virkni en lögðu minni áherslu á útlit.“

pláss á millideckinu. „Spánverjarnir settu tvær lágrestar aðalvélar fyrir aftan lestina og þannig náðist slétt millideck og góð lofthæð.“ Pólverjarnir hafi farið aðra leið. „Þeir settu eina aðalvél framan við lestina og þar með undir og upp að íbúðum áhafnanna. Það var því talsverður hávaði víða um borð í þessum

skipum, sem á löngum tíma hafði veruleg áhrif á heyrn mannskaparins. En með þessu var hægt að fá rúmgott millideck á sléttu gólf.“

Byltingin var skuturinn og meðhöndlun veiðarfæra

Guðmundur segir að vinnuaðstaða við verkun aflans í stóru pólsku og spænsku togurum hafi ekki valdið neinum stórstíggum breytingum. „Að vísu hafði áhöfnin skjól frá veðri á togdekki, sem skapaði auknið öryggi. Í aðgerð þurftu menn að snúa sér hálfhring eftir hverjum fiski. Fiskinum var ekki hent í pontið eins og á síðutogurunum heldur upp á færiband, þannig að lestarvinnan var í raun nokkuð svipuð og í gömlu skipunum. Allt var skárta, en framförin olli engum afgerandi straumbreytingum eins og síðar varð. Mesta breytingin var skuturinn og öll meðhöndlun veiðarfæra, sem var miklu léttari en á síðutogurunum. Hvort tveggja var bylting og fækkaði slysum mikið,“ segir hann og nefnir jafnframt að með fjölgun minni togaranna, sem síðar varð, hafi orðið ærfidara að manna stærri togarana. „Og það vandamál leystist ekki fyrr en fullvinnsla afla hófst um borð með tilkomu frystiskipanna, sem leiddi til byltingar í vinnuaðstöðu áhafna, sem einnig færðist yfir á ísfisktogarana.“

» bv

Munurinn á nokkrum skuttogurum eftir uppruna

• Íslenskar útgerðir hafa látið smíða fyrir sig togara í ýmsum löndum, til dæmis á Íslandi, í Japan, Kína, Danmörku, Noregi, Póllandi, Spáni og Tyrklandi. Hér að neðan er sýndur hver meginmunurinn er á þremur ólíkum togurum sem smíðaðir voru í Japan, á Spáni og í Póllandi á ofanveðri síðustu öld.

Samið við þrjú lönd

Árið 1971 sömdu stjórnvöld við tvær japanskar skipasmíðastöðvar um smíði tíu skuttogara þar í landi fyrir útgerðir hér á landi og voru þeir allir afhentir á árinu 1973. Í kjölfarið var samið um smíði sex togara á Spáni og fimm í Póllandi og komu þeir síðustu í þeirri lotu til landsins 29. mars árið 1977 þegar Klakkur VE-103 sigldi nýr til hafnar í Vestmannaeyjum frá Póllandi.

Ljósafell frá Japan

Ísfisktogarinn Ljósafell SU-70, 844 brúttólestir, er dæmi um skuttogara sem smíðaður var í Japan. Ljósafell kom til heimahafnar á Fáskrúðsfirði 31. maí 1973 og er enn í dag í fullri notkun hjá Loðnuvinnslunni, arftaka Hraðfrystihúss Fáskrúðsfjarðar. Skipið var smíðað hjá Narasaki-skipasmíðastöðinni í Muroran, knúð 2.300 hestafla vél frá Nigata í Japan. Það var upphaflega 51,5 metrar að lengd en hefur síðan þá gengið í endurnýjun lífdaga nokkrum sinnum, meðal annars með lengingu um 6,6 metra. Við þá breytingu var einnig set í skipið ný aðalvél sömu gerðar og



SLYSAVARNAFÉLAGIÐ
LANDSBJÖRG

Við sökkvum okkur í verkefnin!



KÖFUNARÞJÓNUSTA
SIGURÐAR EHF.

KÖFUNARÞJÓNUSTA

Þjónusta fyrir eldisstöðvar,
útgerðir og hafnir

www.dive4u.is - siggi@dive4u.is

☎ 899 6345



Sjómanna dagurinn 2024

Sjómenn, til hamingju!

VM Félag vélstjóra og
málmtæknimanna óskar
sjómönnum og fjölskyldum
þeirra til hamingju með daginn.



VM Félag vélstjóra og málmtæknimanna
www.vm.is



Ljósafelli SU

MYND/EDVARD ÞÓR GRÉTARSSON-LOÐNUVINNSLAN



Venus HF, upphaflega Júní HF, á leið til veiða.

MYND/HAFÞÓR HREIÐARSSON



Klakkur þegar hann var í eigu Kaupfélags Skagfirðinga.

MYND/HAFÞÓR HREIÐARSSON

sú fyrri. 2007 fór svo fram mikil endurnýjun innréttinga í eldhúsi, borðsal og setustofu ásamt því sem rafmagnstogspil og fleira var sett í skipið. Austfirðingar kalla Ljósafellið „mubluna“, enda er því vel viðhaldið þótt komið sé á sjötta áratuginn.

Júní frá Spáni

Ísfskistogariinn Júní FH-345, 942 brúttólestir, kom til heimahafnar í Hafnarfirði á sjómannadaginn 3. júní 1973. Skipið var tæplega 60 metra langt, smíðað fyrir

Bæjarútgerð Hafnarfjarðar hjá skipasmíðastöðinni Astilleros Luzuriaga við Biskajaflóa. Togarinn var síðar, í eigu Hvals hf., lengdur um sjö metra og varð 11.56 brúttólestir. Skipið var upphaflega búið tveimur 1.410 hestafla MAN-dísilaðalvélum en síðar einnig 3.200 hestafla dísilaðalvél frá M.A.K. Í eigu Hvals hf. fékk það nafnið Venus HF-519. Eftir mikinn eldsvoða í skipinu í Hafnarfjarðarhöfn var Venus algerlega endurbyggður hjá Nauta í Póllandi og breytt í frystiskip. Venus sneri aftur sem

nýr 1995. Skipið var síðar selt HB Granda, sem lagði því 2013 og seldi til Grænlands 2015. Þaðan lá leið þess til Litháen, þar sem skipið er við veiðar, 51 ári síðar.

Klakkur frá Pólandi

Klakkur VE 103 var afhentur 1977. Hann er 488 brúttólestir, 45 metra langur og tæplega ellefu metra breiður ísfskistogari, smíðaður hjá Stocznia im Komuny Paryskiey í Gdynia í Póllandi. Hann var upphaflega afhentur útgerðarfélaginu Klakki í Vestmanna-

eyjum. Skipið er í dag 51,4 metra langt og tæpra ellefu metra breitt, knúið 2.200 hestafla Cegielski Sulzer-dísilaðalvél. Ganghraði er um 15 sjómílur og togkraftur 25 tonn. Tjaldtangi ehf. á Ísafirði var síðasti eigandi Klakks, sem þá var ÍS-903 með heimahöfn á Flat-eyri. Í október 2022 var skipinu siglt í brotajárn til Gent í Belgíu. Þess má geta að lokum að Klakk ber fyrir augu við bryggju í íslensku sjónvarpsþáttaröðinni Verbúðinni.

» sýj



-þegar þið
bregðið á leik

Bíll fyrir ykkur
-hvar sem er
-hvenær sem er

HREYFILL
5 88 55 22
... til taks allan sólarhringinn

ÁL & GLER

NOTAÐU SVALARINAR ALLT ÁRIÐ

DESIGN
FROM
FINLAND

5 ÁRA ÁBYRGÐ

ALLT AÐ 50% HLJÓÐDEMPUN

NÝTING ALLT ÁRIÐ

EYKUR VIRÐI FASTEIGNAR

MINNA VIÐHALD

MINNKAR KOLEFNISSPOR

2023 Fyrirmyndarfyrtæki
í rekstri

Vöskiptablaðið | keldan

MEST SELDU SVALALOKANIR Í HEIMI

534-5453 | aloggler@aloggler.is | aloggler.is



Til hamingju með daginn!

Sjómannadagurinn
2. júní 2024