

SJÓMANNADAGS BLAÐIÐ

SJÓMANNADAGURINN 12. JÚNÍ 2022 85. ÁRGANGUR

Átök voru nánast óumflýjanleg

■ Guðni Th. Jóhannesson, sagnfræðingur og forseti Íslands, ræðir væntanlega bók sína um tildrög þess að lögsaga Íslands var færð í 50 mílur. Hann segir mikilvægt að sagan endurspegli raunveruleikann en ekki helgisögu um órofa samstöðu. **> 16**

SEGIR SIGINN FISK VERA JÓLAMAT

■ Þótt siglt hafi um heim allan finnst Friðriki Vilhjálmssyni vélstjóra, sem nú er sestur í helgan stein, íslenski heimilismaturinn enn bestur og þar er siginn fiskur í sérstöku uppáhaldi. **> 46**



SJÓMANNADAGURINN 2022

ENGIN ANDSTAÐA VAR VIÐ AFLAGNINGU SÓKNARDAGAKERFISINS

■ Vandfundinn er meiri áhrifamaður í íslensku þjóðlífi en Kristján Ragnarsson sem ungur varð óvænt formaður Landssambands íslenskra útgerðarmanna, LÍÚ. Honum þóttu Verbúðarþættirnir ágætt sjónvarp, þótt ekki væri sagan nákvæmlega spegluð. **> 10**

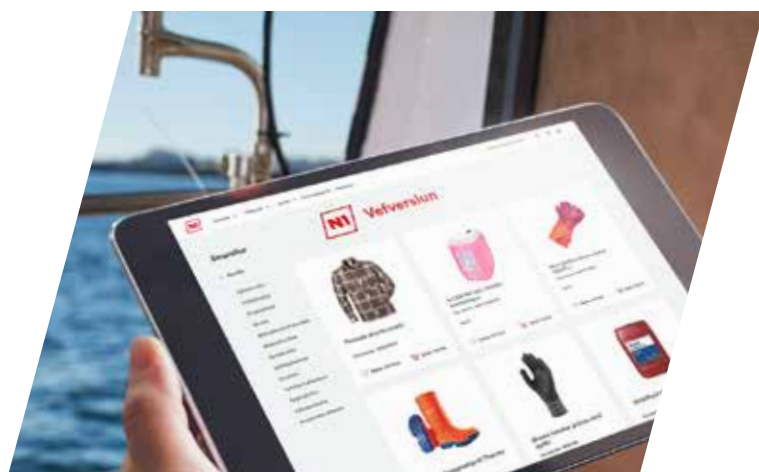
DANINN SEM ÍSLENDINGAR ELSKUÐU

■ Carl Georg Schack skipherra beitiskipsins Heklu barði svo duglega á breskum landhelgisbrjótum við Ísland að lá við milliríkjadeilu skömmu eftir aldamótin 1900. Flosi Þorgeirsson sagnfræðingur hleypur á sögunni. **> 52**

TIL HAMINGJU MEÐ SJÓMANNADAGINN

Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra okkar bestu kveðjur í tilefni dagsins

Til hamingju með daginn sjómenn!



Við tökum þjónustuna alla leið

Það er okkur sönn ánægja að bjóða nú upp á enn betri þjónustu með nýrri og öflugri vefverslun N1 sem nýtist sjómönnum og útgerðarfirmum hvort sem er á sjó eða í landi. N1 sendir hamingjuóskir í tilefni sjómannadagsins og þakkar fyrir ánægjuleg samskipti alla leið!

440 1000 n1.is

N1 ALLA LEIÐ



Gleðilega hátíð



TIL HAMINGJU SJÓMENN!

FISK Á GRILLIÐ?



ROGUE SE425

Grillið er matt svart alveg frá lokinu niður að hjólunum. Grillgrindurnar eru úr ryðfríu stáli og þarfnast lítils viðhalds. Hæð: 123cm. Breidd: 140cm. Dýpt: 63,5cm.

Vnr. 506600075

256.795

Kw						
23,75	3+2	45x60	✓	✓	✗	

SAMAN Í
60 ÁR

BYKO

Félagslegi þátturinn stórt öryggisatriði á sjó

Samgöngustofa hefur ýtt úr vör nýju árveknisátaki um öryggi á sjó. Markmið átaksins er kannski ekkert sérlega nýstárlegt, að fækka og koma í veg fyrir alvarleg slys á sjó, en áhersla þess vekur óneitanlega athygli. Í 12 hnútum er nefnilega ekki lögð áhersla á hefðbundna öryggisþætti sem þurfa að vera í lagi áður en siglt er út, eins og að björgunarbátar séu yfirfarnir og að gott aðgengi sé að hjálmum og öðrum öryggisbúnaði, heldur á mannlega þætti. Hvernig mannlegur breyskleiki, þreyta, þrjúska og jafnvel dramb getur verið slysaðaldur.

Einar Magnús Magnússon, sérfræðingur í kynningar- og fræðslumálum hjá Samgöngustofu, segir fullt tilefni til að beina sjónum að þessum atriðum. Félagslegi þátturinn sé vanmetið öryggisatriði á sjó.

Bláðamaður Sjómanna-dagsblaðsins settist niður með Einari Magnúsi í höfuðstöðvum Samgöngustofu og fékk að fræðast um átakið 12 hnúta. Það má segja að nafn herferðarinnar dragi nafn sitt af framkvæmd hennar: Framleidd verða 12 upplýsingaspjöld um hina ýmsu mannlegu öryggisþætti og er eitt spjald kynnt til leiks í hverjum mánuði ársins. Fimm spjöld hafa litið dagsins ljós nú þegar, sem til að mynda má finna á heimasíðu Samgöngustofu.

Eitt slys er of mikið

En hvers vegna að ráðast í vitundarvakningu um öryggi á sjó? Íslendingar hafa náð gríðarlegum árangri í þeim efnum á undanförunum áratugum, ekki síst fyrir tilstuðlan aukinnar öryggismennningar um borð, þátttöku atvinnugreinarinnar og þeirrar þjálfunar sem veitt er í Slysavarnaskóla sjómanna. Sem dæmi má nefna að enginn sjómaður lést við störf á árabílinu 2017 til 2021 og sömuleið-



Einar Magnús Magnússon, sem er sérfræðingur í kynningar- og fræðslumálum hjá Samgöngustofu, segir draumaniðurstöðuna í átaki Samgöngustofu gegn slysum á sjó að slys verði ekki nema smávægileg. Hann er hér með Sól, sem er ástralskur fjárhundur.

is hefur slysum til sjós fækkað á undanförunum árum. Einar Magnús segir að þrátt fyrir þennan árangur sé enn fullt tilefni til að huga að örygginu. Enn verði slys og óhöpp þar sem litlu megi muna að alvarlegar afleiðingar hljóttist af. Upplýsingaspjöldin 12 hnútar miði að því að fækka þeim.

Einar setur átakið í samhengi við herferðir Samgöngustofu þar sem áhersla er lögð á mikilvægi bílbeltanotkunar. „Þá spyr fólk okkur: „Til hvers að leggja áherslu

á bílbelti? Eru ekki allir í beltum?“ Staðreyndin er hins vegar sú að þær rannsóknir og viðhorfskannanir sem við framkvæmum sýna að um 96% bílstjóra og farþega nota öryggisbelti. Það er vissulega hátt hlutfall en engu að síður eru þau 4% sem eftir standa þúsundir einstaklinga sem eru í margfalt meiri hættu en aðrir ölkumenn og farþegar.“

Þetta varpi þannig ljósi á mikilvægi þess að fólk tileinki sér alla öryggisþætti, sama hver

samgöngumátinn er. Það á að setja öryggið á oddinn og veita engan afslátt af því, ekki síst á sjó. „Við sjáum í slyskráningum hjá okkur að upp koma margvísleg tilfelli á sjó þar sem litlu má muna að alvarlegt slys hljóttist af,“ segir Einar, sem undirstrikar mikilvægi þess að sjófarendur skrásetji öll slík tilfelli – sama hvort af þeim hljóttist slys eða ekki. Aðeins þannig sé hægt að gera viðeigandi ráðstafanir. Það hafi því ekki síst verið fyrir slíkar skráningar sem



Þetta eru þættir sem fólk hugsar ekkert endilega út í, hvorki í leik né starfi, heima eða á vinnustaðnum. Þetta eru einfaldlega mannlegir breistir sem eðlilegt er að yfirsjáast eða gefa afslátt af.

Samgöngustofa gat greint vandan og hrint af stað 12 hnútum til að vinda ofan af honum.

Hreinlæti og hroki

Sem fyrr segir beina 12 hnútar sjónum að mannlegum og félagslegum þáttum sem geta ráðið úrslitum á sjó. Herferðin beinist að öllum sem tengjast sjómennsku með einum eða öðrum hætti og einskorðast ekki við yfirmenn eða undirmenn. Herferðin á að höfða til allra, hvort sem þau eru á sjó eða í landi. „Þetta eru þættir sem fólk hugsar ekkert endilega út í, hvorki í leik né starfi, heima eða á vinnustaðnum. Þetta eru einfaldlega mannlegir breistir sem eðlilegt er að yfirsjáast eða gefa afslátt af,“ segir Einar. Þetta séu því ekki atriði sem eru bundin við sjómennskuna eða til marks um að sjómenn „séu eitthvað slæmir,“ eins og Einar orðar það. „Við erum að reyna að undirstrika að menn efla vitund sína fyrir þessum mannlega þætti. Í þessum spjöldum eru því fyrirbyggjandi aðgerðir: Hvernig við getum komið í veg fyrir að skortur á fræðslu og þjálfun verði hættulegur.“

Í þeim efnum er af nægu er að taka að sögn Einars. Þannig getur aga- og kæruleysi leitt til slysa, rétt eins og áhugaleysi fyrir öryggi og skortur á fræðslu og þjálfun. Þá er mikilvægt að sjómenn taki ekki óþarfa áhættu og að yfirmenn setji ekki óraunhæfar kröfur eða ofmeti eigin hæfni eða annarra, auk þess sem skortur á samvinnu og félagsleg einangrun getur haft alvarlegar

Sendum íslenskum sjómönnum árnaðaróskir á sjómannadaginn



5x40 MILLJÓNIR Í AÐAL- VINNING

DREGIÐ ALLA FIMMTUDAGA

Fimm 40 milljóna króna vinningar á tvöfaldan miða eða 20 milljónir á einfaldan miða

Miðaverð er 1.900 kr. fyrir einfaldan miða og 3.800 kr. fyrir tvöfaldan miða

Drögum út meira en 52 þúsund vinninga á árinu

VERTU MEÐ | das.is | 561 7757



HAPPDRÆTTI

1 ÁHUGALEYSI FYRIR ÖRYGGI 12 HNÚTAR

Ég er alltaf með þetta í höndum mínum. Þetta er mitt öryggisþráttur.

FYRIRBYGGJANDI AÐGERÐIR

- Þryggti af hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.

ÞAD GÆTI BJARGAD LÍFI

Fyrsta upplýsingaspjaldið var birt í janúar. Þar er sjónum beint að hagnýtum öryggisatriðum.

2 KÆRU- OG AGALEYSI 12 HNÚTAR

Ég er alltaf með þetta í höndum mínum. Þetta er mitt öryggisþráttur.

FYRIRBYGGJANDI AÐGERÐIR

- Þryggti af hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.

ÞAD GÆTI BJARGAD LÍFI

Í febrúar var áhersla lögð á að temja sér öguð vinnubrögð og að hafa vaðið fyrir neðan sig.

3 SKORTUR Á FRÆÐSLU OG ÞJÁLFUN 12 HNÚTAR

Ég er alltaf með þetta í höndum mínum. Þetta er mitt öryggisþráttur.

FYRIRBYGGJANDI AÐGERÐIR

- Þryggti af hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.
- Hættu á hægri og vinstri um 120°.

ÞAD GÆTI BJARGAD LÍFI

Upplýsingaspjald marsmánaðar undirstríkar mikilvægi þess að þekkja eigin takmörk og annarra.

afleiðingar. Að sama skapi getur lítið sjálfstraust og ofuráhersla á að halda í hefðir haft margvísleg eftirmál, sem oft birtist í hroka eða „besserwisseratöktum“ að sögn Einars.

„Margt af því sem við nefnum í 12 hnútum er ekki endilega þættir sem menn tengja beint við slyshættu. Tökum hreinlæti sem dæmi. Sjómenn ættu þannig að spyrja sig: „Er allt í drasli um borð í bátinum? Erum við að flækjast í rusli sem á heima á afmörkuðum stað eða þurfum við að klöfa yfir eitthvað til að komast í björgunarbátinn?“ Við hjá Samgöngustofu höfum séð myndir úr bátum þar sem það er raunverulega staðan og hætta hefur skapast. Hreinlæti er því ekki bara einhver pempíuskapur, þetta er mikilvægt öryggisatriði.“

Fyrirmynd úr fluginu

12 hnútar sækja innblástur í samþættingu áttak Samgöngustofu

fyrir fólk í flugrekstri sem kynnt var fyrir nokkrum árum. Átakið bar nafnið „The Dirty Dozen“, þar sem einnig var litið á tólf þætti í mannlegri hegðun sem leitt geta til slysa – og eiga það til að leiða til slysa. Þar var um að ræða þætti eins og þreytu eða íþyngjandi kröfur frá yfirmönnum, rétt eins og í 12 hnútum.

„Við hugsum með okkur að við hlytum að geta gert þetta fyrir sjómennskuna líka, þrátt fyrir að hún sé annars konar heimur og öðruvísi uppbyggður. Það að vera í áhöfn flugvélar í fjóra klukkutíma er ekki eins og að vera í marga daga á túr. Þá er viðhald tækjabúnaðarins jafnframt ólíkt,“ segir Einar. Þrátt fyrir það geti sömu mannlegu þættirnir leitt til slysa í lofti og á legi, enda starfi manneskjur á báðum sviðum.

The Dirty Dozen, sem unnið var með aðkomu sérfræðinga í fluggeiranum, fór á mikið flug að

sögn Einars. Þannig vakti átakið svo mikla athygli í flugbransanum að flugvélaframleiðandinn Airbus nýtir það nú í forvarnafræðslu sinni. Flugfélagið Lufthansa gerir slíkt hið sama og EASA, evrópska flugöryggisstofnunin, hefur deilt „The Dirty Dozen“ í aðildarlöndum sínum. Vonir Einars standa því til að 12 hnútar muni vekja viðlíka athygli en ekki síst að verkefnið skili árangri og fækki slysum.

Draumurinn að enginn brjóti nögl

Fyrstu upplýsingaspjöld 12 hnúta hafa þegar litið dagsins ljós. Þau eru gefin út rafrænt og henta vel til margs konar dreifingar. Þannig má auðveldlega prenta þau út, nýta sem skjáhvílu eða deila þeim á samfélagsmiðlum. Spjöldunum hefur verið dreift til nokkur hundruð aðila að sögn Einars, þar á meðal aðildarfélagi Samtaka fyrirtækja í sjávarútvegi, Samtaka ferðaþjónustunnar og annarra

haghafa í greininni. Þá stendur jafnframt til að gefa út dagatal með spjöldunum þegar fram líða stundir. Sem fyrr segir má nálgast spjöldin með einföldum hætti á heimasíðu Samgöngustofu eða með því að leita að „12 hnútar“ í leitarvélum internetsins.

Vinnan við spjöldin hófst í fyrra þegar Samgöngustofa settist niður með hinum ýmsu sérfræðingum í öryggismálum og sjómennsku, meðal annarra fulltrúum Landsbjargar og Slysavarnaskóla sjómanna. Einar segir að vinnan hafi verið yfirgripsmikil og vönduð, enda málefnið mikilvægt. Ótal hugmyndir hafi kviknað en að endingu hafi þeim verið fækkað niður í 12 handhæg auglýsingaspjöld. „Þau hefðu getað orðið miklu fleiri,“ segir Einar og hlær.

Spurður hver draumandiurstaðan af átakinu sé segir Einar kíminn: „Að menn, í mesta lagi, brjóti á sér nögl við störf sín. Með öðrum

orðum: Að það verði helst engin atvik til að skrásetja.“

Einar segir að sjómenn og atvinnugreinin öll eigi mikinn heiður skilinn fyrir frábæran árangur í öryggismálum á undanförunum árum. „Sá árangur er að hluta til hugarfarslegur. Fræðsla og þjálfunarkröfur sem gerðar eru til sjómanna fela nú í sér víðtækara öryggisviðhorf en áður, þetta er ekki bara spurning um að passa í einhvern björgunargalla eða vera með hjálm. Þetta snýr í auknum máli að félagslegum þáttum um borð, t.d. að standa vörð um öryggi sitt og félaga sinna. Þú vilt geta treyst á næsta mann, að hann stigi inn ef hætta steðjar að þér, og hann vill sömuleiðis að þú aðstoðir hann,“ segir Einar.

„Félagslegi þátturinn er nefnilega vanmetið öryggisatriði sem er nauðsynlegt að ala stöðugt á. 12 hnútar verða vonandi liður í því.“

– sój

Öryggishnappur

Öryggishnappurinn er góð lausn fyrir þá sem þurfa heilsu sinnar vegna að geta kallað eftir tafarlausri aðstoð.



Öryggishnappurinn fæst sem armband, hálsmen og skarthenappur.

Við bjóðum einnig fallhnapp og reykskynjara gegn vægu gjaldi.



Sjúkratryggingar Íslands niðurgreiða þjónustuna að uppfylltum ákveðnum skilyrðum.



ÖRYGGIS
MIÐSTÖÐIN

Við erum með þér til öryggis

Netapótek Lyfjavers

lyfjaver.is

- **Lægsta meðalverðið** á lausasöluþlyfjum og öðrum vörum*
- Þú pantar, sækir eða færð sent heim
- Heimsending um **land allt**

Gerðu verð-
samanburð!



Kíktu í
lyfjagáttina
þína

LYFJAVER

lyfjaver.is
Suðurlandsbraut 22

* Samkvæmt könnun Verðlagseftirlits ASÍ.

Þegar sóknarkerfið var aflagt var öllum ljós nauðsyn þeirrar aðgerðar, enda leiddi það kerfi til ofveiði, segir Kristján Ragnarsson, fyrrverandi formaður LÍÚ. Hann hóf tvítugur störf hjá LÍÚ rétt fyrir útfærslu lögsögunnar í tólf mílur, var formaður í 33 ár og helsti hvatamaður þess að hér var tekið upp kvótakerfi. Hann hafði gaman af Verbúðinni þótt margt væri þar ósagt um ástæður þess að kvótanum var komið á.

Kristján Ragnarsson var í 45 ár hjá Landssambandi íslenskra útgerðarmanna, LÍÚ, sem núna heitir Samtök fyrirtækja í sjávarútvegi, SFS. Hann hóf þar störf tvítugur að aldri, nýkominn úr námi, þrettán árum síðar var hann kjörinn formaður samtakanna og gegndi hann því embætti í 33 ár, þar til hann lét af störfum árið 2003. Fáir hafa með störfum sínum haft meiri áhrif á íslenskt þjóð- og efnahagslíf, en Kristján var lykilmáður í því að hér var tekið upp kvótakerfi í sjávarútvegi, þótt í fyrstu hafi hann alveg verið mótfallinn hugmyndinni.

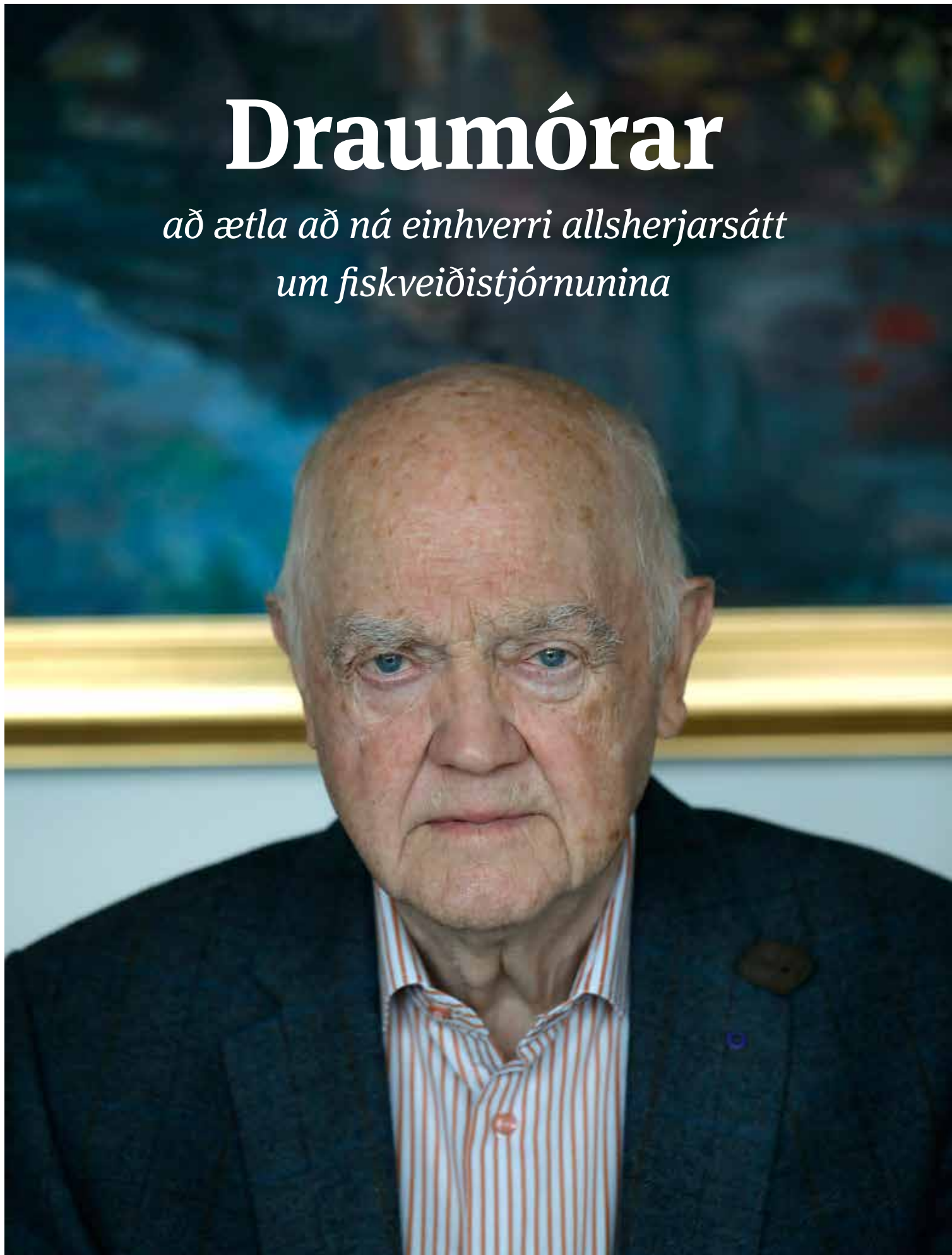
En þó að Kristján hafi á ferli sínum verið hinum megin við borðið við sjómenn og samið við þá um kaup og kjör fékk hann ungur nasasjón af sjómennskunni. Ragnar G.R. Jakobsson, faðir Kristjáns, var útgerðarmaður á Flateyri og rifjar Kristján upp að hann hafði keypt togarann Gylli af Kveldúlfí. „Þá var þetta kolakönt skip og hann lét breyta því svo það gengi



Ég kem þarna frá Englandi um áramótin 1957–58. Þá er Hafsteinn Baldvinsson lögfræðingur hjá LÍÚ, síðar bæjarstjóri í Hafnarfirði, mikill öðlingur. Hann réð mig í þessi almennu skrifstofustörf.

fyrir olíu, þannig að þetta var einn af gömlu togurum,“ segir Kristján og minnst þess um leið að eins hafi verið með Jón Múla, annan togara sem einnig kom til Flateyrar, en var áður að Þingeyri. „Þetta var árið 1952 og ég var fjórtán ára gamall. Þá ætluðum við að salta síld um borð. Og það var mín sjómannstíð, nema að svo fór ég einhvern tímann með Angantý Guðmundssyni sem var skipstjóri hjá pabba. Þá var farið í svona róður og róður,“ segir Kristján. Hann segir sjóinn ekki hafa átt sérstaklega vel við sig því í róðrunum hafi hann fundið fyrir sjóveiki. „Þannig að þá hlið þekki ég.“

Einskær tilviljun réði því að Kristján hóf störf hjá LÍÚ á sínum



Tilviljun réði því á sínum tíma að Kristján Ragnarsson hóf tvítugur að aldri störf fyrir LÍÚ og óraði hann ekki fyrir því að þar yrði hann í nærri hálfra öld og að störfín fyrir sambandið yrðu ævistarf hans.

tíma, en hann var þá að koma úr hálfars enskunámi í Bretlandi eftir að hafa lokið námi í Verzlunarskólanum. „Ég kem þarna frá Englandi um áramótin 1957–58. Þá er Hafsteinn Baldvinsson lögfræðingur hjá LÍÚ, síðar bæjarstjóri í Hafnarfirði, mikill öðlingur. Hann réð mig í þessi almennu skrifstofustörf.“ Kristján segist hafa notið einstakrar leiðsagnar á skrifstofunni og fengið snemma að taka þátt í samningagerð við sjómenn, bæði hafi hann verið sendur vestur á Snæfellsnes að

gera kjarasamning „því þeir voru eitthvað sér á báti“ og svo tekið þátt í samningagerð í Reykjavík. „En það hvarflaði aldrei að mér að þetta ætti eftir að verða ævistarfið.“

Kristján hóf störf hjá LÍÚ á vordögum 1958, skömmu fyrir útfærslu landhelginnar í 12 mílur. Hann upplifði því líka umbrotatíma þorskastríðanna. „1958 er náttúrulega lokað fjörðum og flóum og svo byrjar fyrsta útfærslan í 12 mílur, svo 50 og að lokum 200. Þessu fylgdist maður náttúrulega

með og þetta var mikið rætt innan samtakanna.“

Formennskan var óvænt

Meðal fyrstu verkefna Kristjáns hjá LÍÚ var hins vegar umsjón mannaáðningar á skip og að yfirfæra laun Færeyinga. „Ég fór meðal annars með Esjunni til Færeya og sótti þúsund Færeyinga. Þeir fóru í land í Vestmannaeyjum og Reykjavík og dreifðust svo um allt land í kjölfarið,“ segir hann. Svo var hann líka settur í samninganefnd og þurfti að

„ströggla við sjómennina“ og játar að það hafi honum þótt leiðinlegasti hluti starfsins. „Það voru mínir erfiðustu tímar þegar ég var orðinn formaður og bar ábyrgð á samningamálunum.“ Hann var alltaf formaður í samninganefnd og upplifði stóratök og endurtekinn verkföll. „Og því miður er enn deilt um kaup og kjör,“ segir hann og vísar til þess að samningar sjómanna séu lausir. „Oft er sagt að menn séu samningslausir, en í lögum segir að fyrri kjarasamningur gildi þangað til annar er gerður,

Draumórar

að ætla að ná einhverri allsherjarsátt um fiskveiðistjórnunina

BLÅKLÄDER
WORKWEAR



TIL HAMINGJU MEÐ DAGINN

sindri.is - 575 0000
Smiðjuvegi - Reykjanesbæ - Selfossi

SINDRI



Kristján var 32 ára þegar hann var nokkuð óvænt og með afar skömmum aðdraganda kosinn formaður LÍÚ á aðalfundi samtakanna í Vestmannaeyjum árið 1970.

þannig að það eru alltaf dálitlir útúrsmunir í þessu.“

Kjör sitt í formannsembætti LÍÚ á þriggja daga aðalfundi samtakanna sem haldinn var í Vestmannaeyjum síðla árs 1970 segir Kristján hafa verið afar óvænt. „Á þessum tíma var búið að titla mig erindreka, því ég ferðaðist mikið um landið og heimsótti útgerðarmenn og var í góðu sambandi við þá.“ Samkoman var svo fjölmenn að samtökin fengu lánaða verbúð undir gestina og bætir Kristján við að þar hafi allt verið til fyrirmyndar, ólíkt því sem ætla mætti um verbúðir af samnefndum sjónvarpsþáttunum. Á fundinum hafi svo komið upp deilur um formannsembættið þegar ráðandi menn í samtökunum, þeirra á meðal Sverrir Júlíusson fráfarandi formaður, Sveinn Benediktsson og Loftur Bjarnason, voru búnir að koma sér saman um að gera Þorstein Gíslason, sem var skólastjóri í Sjómannaskólanum, að formanni. „En það fer eitthvað illa í menn að gera Þorstein að formanni.“ Þá hafi hans nafn borið á góma, en það hafi ekkert verið rætt áður. „Þegar Björn Guðmundsson, útgerðarmaður í Eyjum, finnur að ekki er fylgi við Þorstein ákveður hann að bjóða sig fram. Ég segi að ég fari aldrei á móti honum, sé heimangangur hjá þeim hjónum og hann einstakur vinur minn. Þetta komi ekki til greina. Þá leggjast

þeir á Björn og fá hann til að draga sig til baka og úr verður að ég er kosinn formaður sjöunda nóvember, byltingardaginn, 1970.“ Svo lauk fundi og Kristján hélt heim að segja eiginkonunni tíðindin, að hann væri orðinn formaður. „Strákurinn á skrifstofunni eins og sagt er.“ Kristján var þarna 32 ára.

Styrk sinn í starfi segir Kristján hafa verið að hafa þekkt alla útgerðarmenn í kringum landið. „Ég var búinn að fara og heim-sækja alla einhvern tímann og mæta á fundi hjá útvegsmannafélögum Vestfjarða, Austfjarða, Norðurlands, Vestmannaeyja og Suðurnesja. Ég var búinn að koma á alla þessa fundi þannig að menn vissu hver ég var.“ Hann neitar því þó ekki að verkefnið hafi verið ærið, enda útgerðarmenn síst meiri lömb þá en nú og svo hafi hópurinn verið mun stærri.

Fékk aldrei mótframboð

En þótt átök væru og umbrotatimar var greinilega mikil sátt um Kristján í starfi formanns, en til marks um það er að í öll þau ár sem hann gegndi formennsku fékk hann aldrei mótframboð. Einu sinni var mótframboð þó orðað við hann. „Þetta var fyrir aldamótin, líklega nálægt 1995, þegar við vorum niðri í Hafnarhvoli, áður en við fluttum í Hús atvinnulífsins.“ rifjar hann upp. „Ég hafði alltaf opnar dyrnar hjá mér, nema

það væru gestir, og svo var allt í einu maður kominn inn og sestur á móti mér við skrifborðið. Hann segir: Ég er kominn hérna Kristján til að tilkynna þér að ég ætla að bjóða mig fram gegn þér.“ Þarna var kominn ungur útgerðarmaður, Guðmundur Kristjánsson sem átti eftir að láta meira að sér kveða og er núna kenndur við Brim. Kristján hugsaði sig um augnablik og svaraði svo að það þætti honum ánægjulegt, því hann hafi verið sjálfkjörinn öll þessi ár og aldrei vitað raunverulega hvað hann ætti sterkt bakland. „Þú gerir mér mikinn greiða með þessu, Guðmundur. Pakka þér bara kærlega fyrir að koma og segja mér frá þessu. Núna veit ég hvar ég stend eftir að búið verður að kjósa á milli okkar. Hann fór út, lokaði dyrnum og ég heyrdi aldrei af þessu aftur,“ segir Kristján og hlær, en bætir um leið við að þeir Guðmundur hafi alla tíð verið góðir vinir og unnið vel saman. „Ég þekkti pabba hans, Kristján Guðmundsson, útgerðarmann á Rífi.“

Í vetur kviknaði á ný umræða um tilurð kvótakerfisins, ekki síst fyrir tilstilli sjónvarpsþáttaradarinnar Verbúðarinnar. „Já, ég fylgdist með þessum þáttum,“ segir Kristján og bætir við að sér hafi að mörgu leyti þótt þeir vel gerðir og sagan þannig upp sett að hvatti til áhorfs. „En mér fannst efnið samt aldrei koma til skila upphafi

kvótakerfisins, breytingunum sem voru gerðar og ástæðunum sem lágu að baki.“ Tilurð og innleiðingu kvótakerfisins segir hann hafa verið mikla lífsreynslu og rekur upphafið til aðalfundar LÍÚ á Akureyri 1983.

Snerist hugur í Kanada

„Um haustið kom út þessi svarta skýrsla um að aflinn verði tekinn niður í 200 þúsund tonn. Þá kemur til umræðu, sérstaklega meðal Austfirðinganna, hvort rétt sé að stjórna veiðunum með kvótakerfi.“ Þessu segist hann hafa lagst eindregið gegn, því það væri svo mikil frelsissvipting. „Menn hefðu hingað til gengið frjálssir til veiða og fráleitt væri að setja einhverjar slíkar hömlur.“ Kristjáni snerist hins vegar hugur í ferð til Kanada og Nýfundnaland sem vinur hans Magnús Gústafsson, þá forstjóri Hampiðjunnar, bauð honum að vera með í. Þar í landi voru miklar ráðagerðir um leiðir til að ná upp afla þarlandra í milljón tonn. Kristján og Magnús fóru vítt og breitt og hittu forstjóra. „Og ég kem aftur heim uppfullur af því að ég verði að skipta um skoðun. Fyrirséð var að með óbreyttri stýringu yrðum við að leggja öðru hverju skipi.“

Heima bjó Kristján svo um hnúta að hann gæti sótt Fiskiping sem fulltrúi Reykjavíkurfélagsins og kynnti hugmyndir sínar. „Þar er samþykkt að kanna til hlítar að



Í Breiðafirði sögðu menn að þeir ættu að fá meiru úthlutað af því að þessi ár hefði sjórinn verið óvenjukaldur og þess vegna fiskast minna. Og svona voru viðbáruarnar allt í kringum landið, allir með einhverjar sérstakar skýringar á sínum högum.

setja kvóta á hvert skip og stýra veiðunum þannig.“ Kristján fór svo, ásamt Hilmari Bjarnasyni á Eskfirði og Eyjólfni Ísfeld Eyjólfssyni, forstjóra Sölumiðstöðvar hraðfrystihúsanna, á fund Halldórs Ásgrímssonar, sem þá var nýtekinn við sem sjávarútvegsráðherra, til að kynna honum hugmyndirnar. „Hann tekur okkur nú ekki vel í fyrstu en fer svo að hugsa málið og hefur samband við mig og fer að hugleiða hvernig þetta gæti verið innleitt.“ Þarna er komið fram í desemberbyrjun 1983 og ljóst að Alþingi þyrfti að klára málið fyrir áramót ef innleiða ætti breytingarnar fyrir árið 1984. „Halldór setti upp samráðsnefnd sem Jón Sigurðsson, þá forstjóri Þjóðhagsstofnunar, fór fyrir og mér fannst mjög gott að vinna með alla tíð, en að nefndinni áttu líka aðild sjómannaamtökunum, fiskvinnslan og LÍÚ.“

Síðan var breytingin samþykkt á Alþingi með góðum meirihluta, en til eins árs. „Það var nú það sem menn keyptu, að þetta væri tilraun í eitt ár.“ Kristján segir andstöðuna hafa verið mesta hjá Alþýðubandalaginu, en flestum hafi verið ljóst að þetta gæti ekki gerst öðruvísi. „Gerð var sátt um val á milli sóknardaga og kvóta á skip, en þó takmarkað við að enginn mætti veiða meira en 70 prósent af því sem hann hefði veitt áður. Svo var opið með grálúðuna, þar sem Vestfirðingar héldu sig við sóknarmark því þeir voru búnir að byggja upp mjög góða reynslu í veiðum á henni. En með það að kerfið opnaðist fóru ádrar útgerðir að stórauka sínar veiðar, sem þýddi að kvóti Vestfirðinganna minnkaði ár frá ári.“

Sendum íslenskum sjómönnum árnaðaróskir á sjómanna daginn



—KJARNAVÖRUR—



Vinir við veginn

Olís styrkir Slysavarnafélagið
Landsbjörg í smáum sem
stórum verkefnum.



**Þegar neyðin
er stærst**



**Þegar neyðin
er næststærst**

olís

Allir vildu meiri kvóta

Kristján tók sæti í svonefndri „þriggja manna nefnd“ sem fulltrúi LÍÚ, en auk hans voru í henni Stefán Þórarinnsson frá sjávarútvegsháskólanum og Helgi Laxdal sem fulltrúi sjómanna. „Við settumst yfir það í lok desember og byrjun janúar að úthluta kvóta á hvert skip,“ segir hann og bætir við að sér hafi þótt athyglisvert að ekki urðu ein einustu málaferli út af úthlutuninni. „En það var náttúrlega vegna þess að þetta var til eins árs, og til reynslu. Þannig að okkur tókst að úthluta þessum heimildum.“ Útgerðarmenn reyndu engu að síður að hafa áhrif á úthlutunina, en miðað var við veiðireynslu undan-genginna þriggja ára. „Í Breiða-firði sögðu menn að þeir ættu að fá meiru úthlutað af því að þessi ár hefði sjórinn verið óvenjukaldur og þess vegna fiskast minna. Og svona voru viðbáruarnar allt í kringum landið, allir með einhverjar sérstakar skýringar á sínum högum.“

Kristján segir merkilegt að þegar kom fram á árið 1989 og þeir hafi eindregið lagt til að sóknarkerfið yrði aflagt hafi það gengið svo algjörlega í gegnum samtökin að engin andstaða var við það. „Mönnum var allveg orðið ljóst að sóknardagakerfið var orðið, ef svo má segja, klámhöggi í kerfinu. Það gat ekki gengið áfram því það leiddi bara til áframhaldandi ofveiði.“



Það eru alltaf einhverjar sérskoðanir og menn tileinka sér það því miður í pólitíkinni að vera með ábyrgðarlaust tal og einhver fyrirheit sem ekki standast neina skoðun.“

Í framhaldi af því kom svo upp að leyft yrði frjálst framsal. „Það var nú svo merkilegt að þá var vinstristjórn með Steingrím Hermannsson í forsæti, sem átti eftir að segja í endurminningum sínum að Halldór hafi ekkert hlustað á sig og farið í einu og öllu eftir því sem útgerðarmenn hefðu krafist. En frjálsa framsalið var náttúrlega lykhillinn að hagræðingunni. Allt gekk þetta eftir og hefur náttúrlega gjörbreytt allri stöðu sjávarútvegsins. Í staðinn fyrir öll þessi opinberu afskipti sem voru og var hægt að afnema með frjálsa framsalinu.“

Mikil og jákvæð hliðaráhrif

Kristján viðurkennir um leið að hann hafi ekki gert sér grein fyrir



Kristján hefur síðustu ár verið búsettur í eigin íbúð í Mörkinni í Reykjavík og lætur vel af umhverfi og aðbúnaði.

því hversu hratt breytingarnar myndu eiga sér stað. „Fljótlega var farið að úrelða skip í stórum stíl, fækka skipum og sameina heimildir.“ Einu mistökin segir hann hafa verið að setja ekki strax kvóta á skip undir 10 tonnum. „Þar með var opið gat fyrir smábátana til þess að stórauka sínar veiðar, en svo varð bara mikið um að þessir bátar væru keyptir upp og fækkaði fljótlega um helming í smábátanum. Svo hefur þetta magnast upp aftur núna með strandveiðunum.“

Um leið segir Kristján það ekki skyggja á árangurinn að breytingarnar hafi gengið hraðar en fyrirséð var. Svo séu innbyggðar takmarkanir, sem hann hafi alla tíð talað fyrir, til að koma í

veg fyrir meiri samþjöppun. Fyrir utan karfa, þar sem einstök útgerð má hafa 35 prósent hlut, er línan dregin við 12 prósent yfirráð í einstökum tegundum.

Kvótakerfið segir Kristján hafa haft í för með sér mikil og jákvæð hliðaráhrif, bæði á sjósóknina sjálfa, öryggismál og umgengni við aflann, og svo á þróun veiðarfæra, nýtingu aflans og fleiri þætti. „Til dæmis hefur þetta leitt til velgengni íslensks iðnaðar sem hefur með sjávarútveginum þróað alla þessa tækni sem í dag er orðin stór útflutningsvara.“

Kristjáni þykir þó skyggja á að Sjálfstæðisflokkurinn, sem var í stjórnarandstöðu þegar framsalinu var komið á, skyldi greiða atkvæði á móti því. „Ég átti nú sérstaka vini þar, meðal annars Þorstein Pálsson, formanninn sem þá var. En Alþýðubandalagið, Alþýðuflokkur og Framsókn settu frjálsa framsalið á, sem var náttúrlega mikil gæfa.“ Hann segir merkilegt til þess að hugsa að allan þennan tíma frá því kvótakerfið var tekið upp, nærri 40 ár, hafi verið um málið pólitískar deilur. „En kerfið stendur nánast óbreytt frá því að frjálsa framsalinu var komið á.“

Draumórar að ná allsherjarsátt

En sér Kristján fyrir sér að hægt verði að koma hlutum þannig fyrir að sátt náist um kerfið? „Ég

segi alltaf að það séu draumórar að ætla að ná einhverri allsherjarsátt um þessa hluti. Fyrst og fremst verður að láta skynseminna ráða um hvernig til hefur tekist, hverju breytingarnar hafa skilað og hvernig staða greinarinnar er í dag miðað við að ekki hefði verið gripið til þessara ráðstafana allra. Það eru alltaf einhverjar sérskoðanir og menn tileinka sér það því miður í pólitíkinni að vera með ábyrgðarlaust tal og einhver fyrirheit sem ekki standast neina skoðun,“ segir hann. Ljóst sé að alltaf verði matsatriði hvað teljist sanngjarnt gjald fyrir aðganginn að auðlindinni. „Þetta er eilíft þrætumál.“

Hugmyndir sem fram hafi komið um breytingar á kerfinu, svo sem með innköllun og uppboði á heimildum, telur Kristján lítt mótaðar. „Hvernig á að reka fyrirtæki í samkeppni þar sem fiskur fer á markað, einn kaupir svona mikið þennan daginn eða hinn og þar með situr annar uppi allslaus með sitt fólk á launum og hefur ekkert að starfa?“ Þegar bent er á þetta segir hann talsmenn slíkra breytinga strax hverfa frá meginreglunni um uppboð og tala um að takmarka það við landshluta og stýra innan svæða. „Og hvað hefur það þá upp á sig að þetta sé eitthvað uppboð? Þetta stenst enga skoðun.“

– Óká

fastus.is

VIÐURKENNDAR OG VANDAÐAR HEILDARLAUSNIR FYRIR FYRIRTÆKI OG STOFNANIR

Fastus býður upp á vandaðar heildarlausnir frá virtum og viðurkenndum framleiðendum fyrir hótél, mótuneyti, veitingastaði og þvottahús. Sérfræðingar Fastus búa yfir 20 ára reynslu í skipulagningu og samsetningu á stórelldhúsum.



BRAVILOR THA

Frábær uppáhellingarvél með vatnstanki eða vatnstengi



CONVOTHERM 4 EASYDIAL

Vandaðir ofnar fyrir stórelldhús Þægilegt viðmót – til í mismunandi stærðum



WEXIÖDISK

Vandaðar og öflugar uppþvottavélar fyrir þá sem vilja það besta



Framleitt úr 1.Flokks íslensku grísakjöti



Guðni Th. Jóhannesson, forseti Íslands, gat í heimsfaraldri COVID-19 notað lausar stundir til að halda áfram ritun sögu landhelgisdeilunnar. Á 50 ára afmæli færslu lögsögu Íslands í 50 mílur kemur út eftir hann ný bók þar sem sú saga er reifuð.

MYND/ANTON BRINK HANSEN

Átök voru nánast óumflýjanleg

Í haust, þegar 50 ár eru liðin frá því að fiskveiðilögsaga Íslands var færð í 50 mílur, kemur út hjá Sögufélagi fyrsta bókin af þremur í ritröð Guðna Th. Jóhannessonar, sagnfræðings og forseta Íslands, um þorskastríðin. Guðni segir mikilvægt að segja söguna eins og hún var, ekki aðeins sem helgisögu um samstöðu og forystustarf þjóðar í baráttunni við ofríki. Íslendingar nutu alþjóðlegrar þróunar á sviði hafréttar og voru síður en svo einhuga um skrefin sem tekin voru í baráttunni við Breta og Vestur-Þjóðverja um útfærslu landhelginnar.

Öll er þessi saga æsileg, flókin og margliða en grunnurinn, meginþráðurinn, er sá að við Íslendingar vildum skiljanlega tryggja full yfirráð okkar yfir auðlindum hafsins umhverfis Ísland en Bretar voru ekki á þeim buxunum að samþykkja það og ekki heldur Vestur-Þjóðverjar, sem sóttu hér líka á þessi mið. Einhvers konar átök voru því nánast óumflýjanleg.“ segir Guðni Th. Jóhannesson um væntanlega bók sína sem kemur út 1. september næstkomandi, í tilefni af því að þá eru 50 ár liðin frá því að lögsaga Íslands var færð í 50 mílur.

Ritun bókarinnar á sér nokkurn aðdraganda. „Þegar ég var í doktorsnámi á Englandi undir lok síðustu aldar og í byrjun þessarar tókust samningar við ritnefnd um sögu landhelgismálsins um að ég skrifaði þá sögu með tíð og tíma,“ segir Guðni. „Árið 2006 setti ég saman lítið rit, Þorskastríðin þrjú, og svo var alltaf hugmyndin að ég segði þessa sögu í ítarlegra máli.“

”

Ég er viss um að fólk í ábyrgðar- og áhrifastöðum hefur gott af því að hverfa um stund frá amstri dagsins, hvort sem það er til að skella sér á skíði, leika á gítar eða skrifa bók um þorskastríðin.

Skriður komst á söguritunina árið 2013 þegar Guðni fékk stöðu við Háskóla Íslands og var hann í miðjum klíðum við verkið þegar örlögin tóku í taumana árið 2016 og hann varð að leggja til hliðar öll bókaskrif, enda kominn í hlutverk þjóðhöfðingja. „En í heimsfaraldrinum fann ég stund milli stríða og tók upp þráðinn og út er að koma hjá Sögufélagi bók mín um sögu landhelgismálsins frá árinu 1961, þegar átökunum um útfærslu landhelginnar í 12 mílur lauk, og til 1971 þegar ný ríkisstjórn komst til valda á Íslandi og lýsti því yfir að fiskveiðilögsagan yrði færð út í 50 sjómílur, 1. september 1972.“

Um leið áréttar Guðni að hann hafi vitanlega haft nægu að sinna í heimsfaraldrinum, líkt og öllum stundum í embætti forseta, en um leið hafi honum verið hollt að finna stund hér og þar til að hverfa frá ys og þys samtímans og sökkva sér ofan í fyrri hugðarefni. „Það veitti ákveðna sálarró sem ég kunni afar vel að meta. Ég er viss um að fólk í ábyrgðar- og áhrifastöðum hefur gott af því að hverfa um stund frá amstri dagsins, hvort sem það er til að skella sér á skíði, leika á gítar eða skrifa bók um þorskastríðin,“ segir hann kankvís.

Fetar gullinn meðalveg

Bókin fjallar um aðdraganda útfærslunnar í 50 sjómílur þegar annað þorskastríðið hófst. Guðni segir Breta þá reyndar ekki strax hafa sent verndarskip á miðin og raunar vonað í lengstu lög að þess þyrfti ekki. „En raunin varð sú að átök blossuðu upp á miðunum og þessum átökum lauk ekki fyrr en haustið 1973 þegar gert var bráðabirgðasamkomulag um réttindi Breta innan 50 mílnanna.“

Guðni segir að við ritun bókarinnar hafi hann leitast við að feta hinn gullna meðalveg sem sagnfræðingar flestir vilji helst rata. „Þá horfum við til þess að virða í hvívetna fræðileg vinnubrögð, vitna í heimildir og styðja mál okkar rökum, en reynum um leið að



segja frá á þann máta að lesandinn leggi bókina ekki frá sér á fyrstu síðunum.“ Í þeirri viðleitni hafi hann líka notið aðstoðar einvaliðs, svo sem Margrétar Tryggvadóttur myndaritstjóra, sem séð hafi til þess að bókin sé líka ríkulega myndskreytt.

Í sögunni segir Guðni líka að séu þættir sem óeitanlega séu efniviður í afskaplega spennandi frásögn. Í bókinni sé til dæmis ítarleg frásögn af eltingaleik við Aberdeentogarann Milwood árið 1963 sem hafi verið æsilegur í alla staði. Eins sé í henni að finna frásögn af töku togarans Brands frá Grimsby árið 1967 og flótta hans frá Reykjavík. „Þá ákvað skipstjórinn að hverfa úr höfn í skjóli nætur og freista þess að halda alla leið til Englands með tvo íslenska lögregluþjóna um borð og var það fáránlegt feigðarflan frá upphafi, en lýsti ákveðinni örvæntingu.“

Um leið bætir Guðni því við að saga þorskastríðanna gerist ekki

bara á hafi úti. „Á vettvangi stjórnmálanna er aðdragandinn að útfærslunni í 50 mílur mjög spennandi á sinn hátt því á þessum tíma var alls ekki um það eining á Íslandi að stækka lögsöguna.“ Deilur hafi verið um málið milli ríkisstjórnarflokkanna sem tóku við 1971, sem voru Framsóknarflokkur, Alþýðubandalag og Samtök frjálslyndra og vinstri manna. „Innan þessarar stjórnar var hver höndin upp á móti annarri. Síðan var stjórnarandstaðan með Alþýðuflokk og Sjálfstæðisflokk, þar sem leiðtogar vildu fara mun hægar í sakirnar, leita sátta og málamiðlana, bíða um stund og sjá hvernig þróun mála yrði á alþjóðavettvangi.“

Höfðum ákveðinn meðbyr

Guðni segir skipta miklu máli og ekki mega gleymast þegar rætt er um útfærslu lögsögunnar að Ísland hafi á þessum tíma notið mjög þróunar á alþjóðavettvangi. „Hafréttur





Til lukku með ykkur

WISE óskar sjómönnum til hamingju með daginn.

WiseFish — sérsniðin lausn fyrir sjávarútveginn

WiseFish er hugbúnaðarlausn, sérsniðin að þörfum sjávarútvegsfyrirtækja. Fjölbreyttir eiginleikar hennar ná til allrar virðiskeðju sjávarfangsins, allt frá veiðum og framleiðslu til sölu og dreifingar.

Sérfræðingar okkar búa yfir mikilli þekkingu og reynslu af þjónustu og hugbúnaðarþróun fyrir sjávarútveginn.



„Lykillinn að góðum árangri er hugbúnaður sem gefur okkur lykilupplýsingar í rauntíma.“

Guðmundur S. Guðmundsson
G.RUN Grundarfirði

wise.is





Galdurinn við ritun sögunnar segir Guðni felast í hinum gullna meðalvegi, sem sé að virða í hvívetna fræðileg vinnubrögð um leið og smíðaður sé læsilegur texti sem haldi fólki við efni.

MYND/ANTON BRINK HANSEN

var allur að breytast okkur í vil og alls ekki af því að við hefðum rutt þá braut. Þegar við færðum út í 50 sjómílar haustið 1972 voru ýmsar þjóðir Rómönsku Ameríku búnar að taka sér og verja 200 mílna lögsögu.“ Hann varar sterklega við því að falla í þá freistni að líta svo á að hér hafi Íslendingar einir verið í fararbroddi. „Það væri misskilningur og nánast þjóðremba sem við eigum að forðast.“

En þó að Íslendingar hafi notið þess að geta siglt í kjölfar annarra megí ekki heldur gleymast að hér á Norður-Atlantshafi hafi Íslendingar verið ákveðnir frumkvöðlar. „Hér voru aðrar þjóðir miklu varkárari, svo sem Norðmenn og Danir fyrir hönd Færeyinga. En alþjóðasambandið er slíkt að við nutum þessarar þróunar hafréttar.“

Eins segir Guðni þurfa að horfa til þess að Íslendingum hafi heldur betur komið til góða hernaðarmikilvægi Íslands í köldu stríði. „Bandaríkjamenn hvöttu Breta ætíð til þess að sýna aðgát og setja öryggishagsmuni Atlantshafsbandalagsins ofar fiskveiðihagsmunum í Hull og Grimsby, Fleetwood og Aberdeen. Þetta mikilvægi Íslands jók mjög slagkraft okkar í þessum átökum.“

Guðni bendir um leið á að þegar fært var í 50 mílur, við mótmæli bæði Breta og Vestur-Þjóðverja, hafi allt eins verið búist við því að staðan á miðunum yrði keimlík

því sem var í fyrsta þorskastríðinu, 1958 til 1961, þegar fært var út í tólf mílur. „Þá ösluðu bresk herskip á miðin og gátu nær alltaf komið í veg fyrir að breskur togari yrði færður til hafnar.“ En nokkrum dögum eftir að fært var út, 1. september 1972, segir Guðni Íslendinga í fyrsta sinn hafa beitt leynivopni sínu. „Skipstjórinn á Ægi, Guðmundur Kjærnested, klippti á togvira breska togarans Peter Scott, og þá varð uppi fótur og fit. Bretar mótmæltu þessum aðförum harðlega, en hér var komið leynivopni sem dugði heldur betur og vigstaðan á miðunum gjörbreytist. Skipherrar okkar og áhafnir á varðskipunum urðu mjög fljótt flink í að beita klippunum og þetta höfðu Bretar ekki séð fyrir.“

Ósætti var um sáttina

Í þessum aðstæðum segir Guðni að hlotið hafi að koma til átaka. „Fyrst reyndu Bretar að senda dráttarbáta á Íslandsmið togurum til verndar. En svo hófst eldgos í Heimaey og þá voru varðskipin í nokkrar vikur bundin við alla þjónustuna þar. Þá má líka halda því til haga að þrátt fyrir mikla hagsmuni í húfi og átök á miðunum var það nú svo að þegar gosið hófst sögðu breskir togaraskipstjórar allir sem einn: Hvað getum við gert til að hjálpa? Sama gildir um leit á hafi úti. Þá eiga sjómenn eina sál.“

En þegar varðskipin tóku

slaginn aftur og fóru að klippa aftan úr togurum veiðarfærin misstu Bretar þolinmæðina. „Í maí '73 hugsaði Edward Heath, forsætisráðherra Breta, með sér að nú væri nóg komið og horfði framhjá viðvörunarorðum embættismanna og jafnvel liðsmanna sjóhersins um að herskipavernd gæti aldrei skilað árangri til lengri tíma litíð.“ Harka færðist í leikinn þegar herskip ösluðu á miðin. „Og því miður fór svo síðsumars 1973 að um borð í Ægi lést Halldór Hallfreðsson, annar vélstjóri. Hann var að sinna viðgerð eftir ásiglingu og fékk raflost þegar alda gekk yfir borðstokkinn og dó af þeim völdum.“

Spennan í deilunni jókst til muna og íslensk stjórnvöld hótuðu að segja landið jafnvel úr NATO. Þá segir Guðni að tekið hafi að fara um fólk í Lundúnum og í höfuðstöðvum NATO í Brussel og Washington. „Þetta leiddi til þess að samningar hófust. Ólafur Jóhannesson hélt til Lundúna, átti þar fundi með Heath forsætisráðherra Breta og kom heim með samkomulag um tímabundnar veiðar Breta innan 50 mílna í tvö ár.“

Viðbrögðin við samkomulaginu voru hins vegar blendin og lá við stjórnarslitum. „Því Lúðvík Jósepson sjávarútvegsráðherra vildi ekki sjá eftirgjöf, undanslátt eða það sem hann kallaði jafnvel algera uppgjöf. En Ólafur las rétt í stöðuna og þetta samkomulag féllust Alþýðubanda-

Verk forseta kunna að vera litin öðrum augum

■ Þegar velt er upp spurningunni um hvort staða Guðna Th. Jóhannessonar sem forseta Íslands setji honum einhverjar skorður í efnisvali eða framsetningu þegar kemur að ritun sögunnar kemur í ljós að hann hefur velt vöngum yfir því.

„Ég geri mér alveg grein fyrir því að þegar þetta rit kemur út og aðrar rannsóknir mínar má vel vera að viðbrögð, til góðs eða illis, markist af því að ég gegni þessu embætti nú um stundir,“ segir hann en stendur um leið við þá sagnfræðilegu nálgun sem viðhöfð er í verkinu. „Í þessu embætti er nánast skrifað í starfslýsinguna að maður horfi björtum augum fram á veg og líka um öxl og leitist við að finna það sem sameinar fólk frekar en það sem sundrar því. En um leið er ég sannfærður um að hver sem þessu embætti gegnir gerir þjóðinni engan greiða með því að búa til falska mynd af sameinaðri þjóð sem drýgir hverja hetjudáðina á fætur annarri, öðrum betri og hæfari. Þannig að ég geng út frá því að það sjónarmið okkar sagnfræðinga á Íslandi, leiðarstef okkar og leiðarljós, að hafa skuli það sem sannara reynist, dugi líka forsetum vel.“

lagsmenn á með miklum semingi. Batt það enda á þessi átök, þó að eftir þetta hafi enn slegið í brýnu milli varðskipa og Vestur-Þjóðverja, sem ekki voru aðilar að samkomulaginu. Sumum íslenskum sjómönnum þótti líka gæsla á miðunum ansi slæleg eftir þetta samkomulag og að breskir togarar fengu að komast upp með hitt og þetta, en samkomulag var í höfn og Lúðvík og hans menn urðu að láta sér það lynda þótt þeim þætti það súrt í broti.“

Fleiri bækur í pípunum

Sögu þessa segir Guðni þurfa að segja undanbragðalaust, ekki sem helgisögu um að við Íslendingar höfum alltaf staðið saman allir sem einn og haft heilagan rétt okkar megin, heldur án þess að búa til einhverja helgimynd. „Fyrir vikið verður sagan líka miklu nær sanni,“ bætir hann við.

Efniviðinn í söguskoðunina sækir hann víða, svo sem í frásagnir blaða og annarra fjölmiðla, auk frásagna þeirra sem á vettvangi hafi verið, þó svo að þá þurfi líka að gæta að því að hver horfi á hlutina frá eigin sjónarhóli eða stjórnpalli. Þá séu skriflegar heimildir í skjalasöfnum, frásagnir af samningafundum, dagbækur þeirra sem tóku þátt og þar fram eftir götunum. „Og oft er þar eitthvað sagt sem skýrir heildarmyndina eftir á, en fólk vissi ekki þar og þá. Öll þessi vinna snýst

um að safna saman þeim heimildum sem til eru, vega þær og meta, túlka og setja í samhengi og búa vonandi til læsilega frásögn.“

Með útgáfu Sögufélags á þessari bók Guðna segir hann fyrsta skrefið tekið og hyggur á áframhaldandi útgáfu. „Mér skal takast að halda dampi og ná þá næst að segja söguna frá 1971 til 1974, sögu allra þessara átaka með allri sinni dramatík jafnt á sjó sem landi.“ Eftir það vonast hann til að geta tekið til við að skrifa sögu síðasta þorskastríðsins, átakanna þegar lögsagan var færð út í 200 mílur, árin 1975 til 1976.

„Auðvitað hefur þessi saga verið sögð áður, en það er svo að sagan hefur aldrei verið sögð fyrir fullt og allt og alltaf má bæta við. Ég hef notið rannsókna þeirra sem á undan mér hafa komið og skrifað um þessi mál. Ég nefni til dæmis Jón Þ. Þór, Guðmund J. Guðmundsson, og að maður tali ekki um skipherrana og embættismennina sem hafa skráð endurminningar sínar. Þessi saga er þjóðarsaga og við Íslendingar eigum að vera stolt yfir því að okkur tókst að hafa lokasigur í þessari þjóðarbaráttu, en um leið eigum við að geta sagt söguna í öllum sínum blæbrigðum, sagt frá ágreiningi, viðurkennt mistök, sagt frá málstað annarra en okkar eigin, þannig að einhver heildarmynd skapist sem við getum unað við.“

- óká

Sendum íslenskum sjómönnum árnaðaróskir á sjómanna daginn



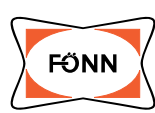
HAFNARFJARÐARHÖFN



Alþýðusamband Íslands



matvex



FANNHVÍTT FRÁ FÖNN



GJÖGUR HF
GRENVÍK



Ísam





Sjómanna dagurinn 2022

Sjómenn, til hamingju!

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



VM Félag vélstjóra og málmæknimanna

www.vm.is

Gamli góði kjarninn í nýjum búningi

Hátíðahöld sjómanna dagsins í Reykjavík verða sumpart með nýju sniði í ár. Þrátt fyrir ýmsar nýjungar og breyttar áherslur mun gamli sjómanna dagsandinn svifa yfir vötnum. Skipuleggjendur hátíðahaldanna eru áfram um að dagurinn verði sem stærstur, ekki aðeins vegna þess hve mikilvægt er að heiðra hetjur hafsins heldur jafnframt vegna messufalls síðustu tveggja ára. Það sé því komin „uppsöfnuð sjómanna dagsþörf“ sem þurfi að uppfylla – og það með glæsibrag.

Heimsfaraldur kórónuveirunnar hefur sett svip sinn á alla anga mannlífsins og eru hátíðahöldin á sjómanna daginn þar engin undantekning. Eftir tveggja ára hlé hefur aftur verið boðað til mannafagnaðar á Grandanum í Reykjavík og hafa skipuleggjendur sett markið hátt. Elísabet Sveinsdóttir, einn skipuleggjenda hátíðahaldanna í Reykjavík, segir að á bilinu 30 til 40 þúsund manns hafi sótt dagskrá sjómanna dagsins árlega fram að faraldrinum og að vonir standi til að gestirnir verði enn fleiri í ár.

Undirbúningurinn fyrir daginn hefur staðið yfir í um sjö mánuði, enda ekki vanþörf á þegar um jafnviðamikinn viðburð er að ræða. Elísabet segir að það sé markmið

allra sem að hátíðinni standa að gera sjómanna daginn stærri og betri en áður. Ótal aðilar hafi komið að skipulagningunni og markmið þeirra sé að gera þetta með veglegum hætti. Faraldurinn hafi framkallað „uppsafnaða sjómanna dagsþörf“ sem ætlunin sé að svara.

Fjölskylduhátíð fyrir alla aldurshópa

Yfirskrift hátíðahaldanna í Reykjavík í ár er „Hafsjór af skemmtun“, sem Elísabet segir gefa ákveðna vísbendingu um hvað sé í vændum. Grandinn verður undirlagður af hvers kyns uppákomum og skemmtiatriðum sem eiga að höfða til allra aldurshópa, auk þess sem fyrirtækin á svæðinu

voru hvött til að bregða út af vananum í starfsemi sinni í tilefni dagsins. Elísabet segir að í aðdraganda hátíðarinnar hafi verið ráðist í margvíslegar greiningar sem leitt hafi í ljós að sjómanna dagurinn sé fyrst og fremst fjölskylduhátíð, þangað sem foreldrar fjölmenni með börn sín.

Hún segir að hátíðahöldin og umgjörð þeirra hafi verið í nokkuð föstum skorðum í gegnum árin. Nú standi hins vegar til að breyta aðeins til, ekki aðeins hvað varðar skemmtidagskrá heldur jafnframt í kynningarstarfi og upplýsingagjöf. Þannig verður aukin áhersla lögð á að gera hátíðina stafrænni og aðgengilegri en áður, til að mynda með því að auðvelda fólki að sækja dagskrá sjómanna dagsins í símann. „Við vildum slá nýjan tón í þetta og uppfæra hátíðina,“ segir Elísabet.

Þessa áherslu megi jafnframt sjá í kynningarefni viðburðarins, sem nú ber aðeins nafn sjómanna dagsins. Á undanföllum árum hefur jafnframt verið stuðst við heitin „Hátíð hafsins“ og „Hafnar dagurinn“ en Elísabet segir að í ár hafi verið tekin ákvörðun

að gera gamla heitinu aftur hátt undir höfði. „Við þekkjum öll sjómanna daginn, þetta er heiti sem hefur fylgt þjóðinni lengi og við vildum hefja það aftur til vegs og virðingar,“ segir Elísabet.

Þrátt fyrir margvíslegt nýja brum verða sígildir þættir í dagskránni á sínum stað; eins og reiptog, kappróður, siglingar og hinn ómissandi koddaslagur. „Allt þetta gamla góða,“ segir Elísabet. „Við vildum halda í kjarna hátíðarinnar en blanda honum saman við ýmsar nýjungar.“

Mikilvægi hátíðarinnar óbreytt

Þrátt fyrir að sjósókn sé ekki nándar nærri jafn hættuleg og hún var á fyrri tímum, þökk sé betri tækjakosti og auknu öryggi sjómanna, segir Elísabet að nú sem fyrr sé mikilvægt að halda sjómanna daginn hátíðlegan. „Sjómennskan er samofin sögu þjóðarinnar. Við erum umkringd hafinu og þúsundir Íslendinga hafa beina tengingu við sjávarútveg,“ segir Elísabet og vísar þar til allra þeirra sem hafa starfað í sjávarútvegi og aðstandenda þeirra. „Þrátt fyrir að sjómennskan sé ekki jafn hættuleg og áður eigum við margt undir



Fólk velur áfram að starfa í sjávarútvegi þrátt fyrir hætturnar og langa fjarveru frá fjölskyldunni. Við eigum að heiðra þetta fólk með þessum gamla og fallega sið.

greininni. Þetta er enn einn helsti atvinnuvegur þjóðarinnar, meginstoð samfélagsins, og fólk velur áfram að starfa í sjávarútvegi þrátt fyrir hætturnar og langa fjarveru frá fjölskyldunni. Við eigum að heiðra þetta fólk með þessum gamla og fallega sið.“

Elísabet segir að hátíðahöld sjómanna dagsins séu ekki síst til þess fallin að draga fram það góða í sjávarútvegi og gera því skil. „Sjómennska er stór atvinnugrein og við eigum að vera stolt af því hvernig sjávarútvegurinn er í dag. Hann er hluti af þjóðarsálinni enda erum við umkringd hafi, hvernig getum við annað en verið tengd sjónum? Sjómanna dagurinn er stórmerkilegt fyrirbæri.“

Sem fyrr segir gera Elísabet og aðrir skipuleggjendur sér vonir um að hátíðahöldin í Reykjavík verði vel sótt og segist hún spennt að sjá hvernig Íslendingar taka fyrstu fjölmennu útiskemmtuninni í tvö ár. „Og svo krossleggjum við fingur um að veðrið verði gott,“ segir Elísabet Sveinsdóttir. - sölj

Anna Björk Árnadóttir og Elísabet Sveinsdóttir sem í ár halda utan um skipulagningu Sjómanna dagsins í Reykjavík. Elísabet bendir á að fram að faraldri hafi á bilinu 30 til 40 þúsund manns sóttu dagskrá hátíðahaldanna og fagnar því að hægt sé koma saman aftur.





Græn nýsköpun léttir róðurinn

Íslenskur iðnaður tekur fullan þátt í grænu iðnbyltingunni sem stendur nú yfir þar sem ríki heims hafa sammælt um að draga úr losun kolefnis.

Verðmætasköpun sem byggir á sjálfbæru, fjölbreyttu og samkeppnishæfu atvinnulífi er forsenda góðra lífskjara. Samkeppnishæft og stöðugt starfsumhverfi, öflugir innviðir, fjölbreytt menntun og nýsköpun eru grunnur að framþróun lífskjara hér á landi. Fyrirtæki innan raða Samtaka iðnaðarins hafa í gegnum tíðina unnið að fjölbreyttri grænni nýsköpun fyrir íslenskan sjávarútveg sem hefur aukið verðmæti og létt róðurinn.

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



Ár grænnar iðnbyltingar 2022

Sendum íslenskum sjómönnum árnaðaróskir á sjómannadaginn





LANDHELGISGÆSLA ÍSLANDS
ICELANDIC COAST GUARD




ESKJA



Ljós - Hljóð - Mynd



KÓPAVOGSHÖFN



Félag skipstjórnarmanna




SJÓMANNASAMBAND
ÍSLANDS



www.isfell.is





Á. GÜÐMUNDSSON
STOFNAÐ 1954

Bejarland 9-10 • 201 Kópavogur
sími 510 7500 • www.ag.is



Síldarvinnslan hf





Djúpið
FISKVINNLA




THG ARKITEKTAR



Dettifoss er engin smásmíði. Skipið er um 180 metra langt, 31 metra breitt, getur borið 2.140 gáma og siglir að jafnaði á um 18 hnúta hraða. Dettifoss er hár á síðuna og því þarf mikið til að sjór fari upp á dekk. Þá er skipið jafnframt með öflugar hliðarskrúfur, sem koma sér vel í hvasvindhri.

MYND/EIMSKIP

„Þetta er allt svo stórt“

Skipstjóri Dettifoss, stærsta skipsins í sögu íslenska kaupskipaflotans, segir það besta skip sem hann hafi nokkurn tímann siglt. Ekki aðeins sé það öflugt og með mikla flutningsgetu heldur fari það „vel með mann“ þegar vont er í sjóinn, sem hafi skipt sköpum undan Grænlandsströndum í aftakaveðri síðasta vetrar. Vélstjórinn segir að þrátt fyrir að góð

reynsla sé komin á Dettifoss sé áhöfnin enn að læra á skipið, sem er gríðarlega vel tækjum búið. Það sé ekkert grín að bregðast við óvæntum uppákomum í ferlíkinu sem Dettifoss er, því „þetta er allt svo stórt“. Sjómanna- dagsblaðið fékk að kíkja um borð og hér til hliðar má sjá afrakstur heimsóknarinnar með augum Hreins Magnússonar, ljósmyndara blaðsins.

-sój



Til að knýja skip eins og Dettifoss áfram þarf gríðaröflugar vélar. Aðalvél skipsins er rúmlega 23 þúsund hestöfl, keyrir að jafnaði á rúmlega 80 snúningum og brennir allt að 60 tonnum af olíu á sólarhring. Þá eru jafnframt fjórar ljósavélar í Dettifossi og þar af eru þrjár 1.880 kílóvött. Í skipinu er jafnframt margvíslegur aukabúnaður sem gerir það öruggara og umhverfisvænna.



Áhöfnin á Dettifossi hefur komið sér upp vel útbúnum líkamsræktarsal þar sem hún getur „rifið í lóðin“ á milli anna. Það eru þó ekki bara lóðin sem eru á fleygi-ferð í salnum, heldur losnaði hlaupabrettið einu sinni í aftakaveðri. Enginn slasaðist, ekkert skemmdist og brettið hefur verið rækilega fest.



„Við erum endalaust að læra á skipið,“ segir Gunnar Steingrímsson vélstjóri. Þrátt fyrir byrjunarörðugleika, eins og venjan er með ný skip, hefur aldrei komið upp „alvarlegt vesen“ á Dettifossi að sögn Gunnars. Slíkar uppákomur væru heldur ekkert grín þegar unnið er með jafn öflugar vélar. „Þetta er allt svo stórt.“



ALLT HEFST MED

NESCAFÉ®

KLÁRIR Í BÁTANNA



Ríkarður Sverrisson skipstjóri hefur verið í næstum 50 ár til sjós. Hann er ekki í vafa um að Dettifoss sé besta skip sem hann hafi siglt, það fari „vel með mann í vondu veðri“ og því hafi þeir aldrei lent í háska þrátt fyrir hvassviðri og öldugang. Dettifoss sé öflugt skip, búið besta búnaði sem völ er á og sérhannað fyrir siglingar á norðurslóðum.

RAFGEYMAR OG HLEÐSLUTÆKI



Hleðslutæki



AGM þurrir eða lokaðir sýru rafgeymar fyrir tæki og bátarúllur.



Öflugir start rafgeymar

TUDOR

SKORRI
SÉRFRÆÐINGAR Í RAFGEYMUM

TUDOR

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



Jón H. Ragnarsson ræður ríkjum í eldhúsinu, þaðan sem hann reiðir fram þrjár heitar máltíðir á dag, auk kaffihressingar og nætursnarls. Hann segir áhöfnina vera snyrtilega og að það sé ekki til matvæðni í henni. „Þeir éta allt,“ segir Jón.



Dettifoss er búinn margvíslegum öryggisbúnaði. Í hverjum einasta túr eru því haldnar ýmsar öryggisæfingar; til að mynda reykköfun, ræsing neyðarljósavélar, hvernig skal yfirgefa skipið og bjarga manni sem fallið hefur fyrir borð.



Að jafnaði eru um 15 manns í áhöfn Dettifoss. Það fer vel um alla í sameiginlegu setustofunni, þar sem áhöfnin getur hvílt sig eftir langan dag og horft saman á kvikmyndir á risaskjá.

Sendum íslenskum sjómönnum árnaðaróskir á sjómannadaginn





Verðmætið er ekki rýrt í roðinu

Takk sjómenn fyrir ykkar mikilvægu störf
og fyrir að gefa okkur tækifæri til að skapa ný verðmæti.

KERECIS.COM

KERECIS SWISS
WEBEREISTRASSE 61
8134 ADLISWIL
+354 499 1566

KERECIS USA
2200 CLARENDON BLVD
SUITE 1210
ARLINGTON
VIRGINIA 22201
(703) 287 8752

KERECIS ÍSAFIRÐI
SUNDSTRÆTI 38
400 ÍSAFJÖRÐUR
+354 419 8000

KERECIS REYKJAVÍK
LAUGAVEGUR 77
101 REYKJAVÍK
+354 419 8000

kerecis



Guðmundur Hallvarðsson formaður
Hollvínasamtaka Óðins og Egill
Þórðarson loftskyeztamaður við nýja
mastrið. Egill talar japönsku og sendi
utan bréf um tilboð í smíði mastursins.

Í lok síðasta árs endurheimtu Hollvínasamtökin gamla kallmerki Óðins, TFRA, og í kjölfarið fékkst fjarskiptaleyfi hjá Fjarskiptastofu. Nú hefur Samgöngustofa, í góðu samstarfi við sjálfboðaliða sem starfa um borð í Óðni, unnið að undirbúningi að útgáfu nýs hæfærisskrteinis fyrir skipið og verður því væntanlega ekkert því til fyrirstöðu að sigla skipinu úr höfn.

Óðinn vakinn til lífs á ný

Guðmundur Hallvarðsson, formaður Hollvínasamtaka Óðins, segir að undanfarin ári hafi traustur hópur félagsmanna í samtökunum, m.a. fyrrverandi starfsmenn Landhelgisgæslunnar, þar á meðal í áhöfn Óðins, unnið hörðum höndum að því að vekja skipið til lífs aftur, ef svo má segja, með því að yfirfara allan búnað og tæki í brú, loftskyeztaklefa og áhafnarrýmum auk allra tækja og stýringa sem tilheyrja vélarrúminu, þar á meðal aðalvélar og ljósavélar, svo örfá dæmi séu nefnd af þúsund atriðum á löngum gátlista atriða sem hefur þurft að yfirfara og laga til að koma skipinu á ný í hæfært ástand.

Mikil vinna liggur að baki

„Þetta hefur verið gríðarlegt verkefni og margir hafa lagt lóð á vogarskálarnar til að það mætti takast, bæði einstaklingar og fyrirtæki sem greitt hafa ýmsan kostnað og líka lánað mannskap til ýmissa sérhæfðra verkefna. Þeirra á meðal er Egill Þórðarson, fyrrverandi loftskyeztamaður og varðstjóri í stjórnstöð Landhelgisgæslunnar, sem starfar núna sem sjálfboðaliði um borð í Óðni og hefur unnið ótulllega að því að yfirfara og laga ýmsan búnað um borð í skipinu. Þegar átti að yfirfara siglingaljósinn í mastriinu í stafni skipsins kom í ljós að mastrið var svo haugryðgað að ekkert vit var í að ráðast í lagfæringar, heldur yrði að láta smíða nýtt mastur,“ segir Guðmundur.

Nýja mastrið tákn um djúpa vináttu

Var í kjölfarið gerð nákvæm smíðalýsing og í kjölfarið óskað verðtilboða hér innanlands og í Póllandi. „Þá datt Agli Þórðarsyni í hug að senda smíðalýsinguna til Japan, nánar tiltekið til forstjóra skipasmíðastöðvarinnar Mirai þar í landi, Takeyoshi Kidoura, sem Egill þekkir vel. Kidoura svaraði um hæl að stöðin skyldi smíða mastrið og færa okkur að gjöf sem þakklætisvott fyrir aðstoð Íslendinga við Japani sem áttu um sárt að binda í borgunum Miyako og Kesennuma á norðausturströnd landsins eftir stórfelldar flóðbylgjur sem gengu þar á land í kjölfar jarðskjálfta í mars 2011 og lögðu byggðir í rúst á fjögur hundruð kílómetra löngu belti meðfram ströndinni sem leiddi m.a. til kjarnorkuslyss,“ segir Guðmundur. Það má því segja að nýja mastrið á Óðni sé fallett tákn um góða vináttu Íslendinga og Japana sem birtist í hjálparátaki landsmanna við fólkíð á hamfarasvæðunum og enn fremur í þeim þakklætisvotti Japana sem birtist í þeirri gjöf sem nýja mastrið á Óðni er.



Þetta hefur verið gríðarlegt verkefni og margir hafa lagt lóð á vogarskálarnar til að það mætti takast, bæði einstaklingar og fyrirtæki sem greitt hafa ýmsan kostnað og líka lánað mannskap til ýmissa sérhæfðra verkefna.



Óðinn siglir um sjómannadagshelgina:

Fékk nýtt siglingaljósamastur frá Japan

Nýtt siglingaljósamastur var sett upp í varðskipinu Óðni í fyrrasumar eftir að góð gjöf frá Japan barst til landsins. Unnið hefur verið að því hörðum höndum undanfarna mánuði að gera Óðin hæfæran á ný og meðal skilyrða var að skipt yrði um mastrið, enda var upphaflega mastrið orðið mjög illa farið af ryði.



GARDLIST

ALHLIÐA
GARÐÞJÓNUSTA
Í ÁSKRIFT

GARDLIST.IS

☎ 554-1989



Á hverjum miðvikudegi hittast um borð í Óðni meðlimir Hollvínasamtaka Óðins og taka stöðuna. MYND/JÓN KR. FRÍÐGEIRSSON



Óðinn hefur um árabíl legið við bryggju á Granda í Reykjavík, en heimhöfn hans er við Sjóminjasafnið. MYND/JÓN KR. FRÍÐGEIRSSON

Óðinn siglir til Grindavíkur

Guðmundur segir að allt sé orðið nokkuð klárt um borð í Óðni, tilskilin leyfi til siglingar séu á næsta leiti, enda öll nauðsynleg stjórn-tæki og skipsbúnaður að verða klár til notkunar.

„Nýtt haffæri Óðins er skilyrt við dagana frá 11. maí til 31. júlí ár hvert, fimmtán manna áhöfn og að hámarki tólf farþegar um



Meðal þess sem skipt hefur verið um eru spjöldin fyrir ganghraðaskipanirnar. MYND/BV

smíðastöðinni og forseti Íslands, Guðni Th. Jóhannesson,“ segir Guðmundur.

Þegar skipið hefur lagst að bryggju í Grindavík afhendir Kidoura mastrið formlega ásamt því sem forseti Íslands flytur stutta tölu. „Síðan förum

við í land og tökum þátt í hátíðarhöldum Grindvíkinga, Sjóaranum síkátta, og skipið verður til sýnis á glæsilegri sjómanna- og fjölskylduhátíð íbúa þar í bæ. Síðan siglum við aftur til baka til Reykjavíkur í eftirmiðdaginn. Á sjómannaárgun 12. júní verð-

ur Óðinn því miður ekki til sýnis fyrir gesti og gangandi, enda aðgengi að skipinu ekki öruggt þar sem það liggur sem stendur á meðan verið er að endursmíða bryggjuna við Sjóminjasafnið, þar sem heimhöfn Óðins er.“ – bv



borð þegar siglt er. Leyfið þarf svo að endurnýja árlega. Við ætlum að sigla af stað laugardagsmorguninn 11. júní frá Reykjavík til Grindavíkur. Með í för verða m.a. sendiherra Japan á Íslandi, Takeyoshi Kidoura forstjóri Mirai og tveir kollegar hans hjá skipa-

Fyrsta reglugerðin um safnskip gefin út á Íslandi

■ Fyrsta reglugerðin (Nr. 1044/2021) sem gefin hefur verið út um safnskip héraðs tók gildi 27. september á síðasta ári og heyrir hún undir Innviðaráðuneytið. Í reglugerðinni er safnskip skilgreint sem skip, 50 ára eða eldra, sem rekið er í menningarlegum tilgangi og hefur fengið skráningu sem slíkt. Segir að menningarlegur tilgangur skipsins nái aðeins til menningarlegs gildis skipsins sjálfs en ekki starfseminnar um borð, svo sem tónleikahalds eða annarra menningarviðburða. Undir þessa reglugerð heyrir varðskipið Óðinn, sem er rúmlega 60 ára gamall, en hann kom nýr til landsins í lok janúar 1960.



Til hamingju með daginn sjómenn

Eimskipafélag Íslands sendir öllum sjómönnum og fjölskyldum þeirra heillaóskir í tilefni dagsins með kærri þökk fyrir þeirra mikilvæga starf

EIMSKIP

Hamingjuóskir kæru sjómenn!

Skipaþjónusta Skeljungs hefur í áraraðir verið traustur félagi þeirra sem starfa í sjávarútvegi - jafnt útgerð sem vinnslu.

Skeljungur veitir ráðgjöf um notkun smurefna og eldsneytis, smurkortagerð fyrir skip, báta og fiskvinnslu. Þá bjóðum við upp á olíurannsóknir þar sem fylgst er með smurólíunni og um leið ástandi vélarinnar. Einnig er hægt er að fá eldsneyti afgreitt til skipa frá lögn eða með bíl sem og smurólíuafgreiðslu. Við getum einnig að jafnaði útvegað smurólíur og eldsneyti í erlendum höfnum til viðskiptavina okkar.



Í vefverslun Skeljungs er hægt að panta og fá sendar vörur fyrir skip, vélar og tengdan iðnað.

Skeljungur, traustur félagi



Skeljungur

Sjómannanna

hafsjór af skem

12. júní



Hiökkum til
að sjó ykkur



Faxaflóahafnir sf
Associated
Icelandic
Ports

Sjómanna- dagurinn

mtun

2022

róðleikur

dorgveiðikeppni

átíðarnammi

Samvera

furðufiskar

tónlist

línubrú

koddaslagur

sölubásar

sirkus

rattleikur

skrúðganga

kraftakeppni

gleði

kraftur

sjósund

lúðrasveit

fjölskylda

andlitsmálning

heiðrum sjómen

verbúð

Nánar á sjomannadagurinn.is

Brim óskar sjómönnum

Til hamingju með sjómannadaginn



Íslenskan er hafsjór

Fær í flestan sjó =
tilbúin(n) í hvað sem er



Notar heimildir til að rétta af sýn nútímafélks á sjósókn kvenna

Væntanleg er á ensku glæný bók eftir Margaret Willson um Þuríði formann. Hún kynnti nýverið rannsóknir sínar á sjósókn íslenskra kvenna á fyrirlestri sem fram fór í Sjávarklasunum við Grandagarð í Reykjavík. Gestir hennar voru fyrstir til að berja augum kápu væntanlegrar bókar. Fyrri bók hennar um sjósókn íslenskra kvenna hefur verið þýdd á fjölda tungumála en ekki enn á íslensku.

Almennt er lítið svo á að sjórin sé yfirráðasvæði karlmanna,“ segir Margaret Willson, mannfræðingur og aðstoðarprófessor við Washington-háskóla í Bandaríkjunum. Um leið kom fram á fyrirlestri hennar í Sjávarklasunum 31. mars sl. að svo hefði alls ekki alltaf verið. Margaret hefur gert ítarlegar rannsóknir á sjósókn íslenskra kvenna allt frá landnámi og fjallaði um þær og nýja bók sína um Þuríði formann á viðburðinum, sem nefndist „Saga íslenskra sjókvæna“. Að sögustundinni stóðu Félag kvenna í sjávarútvegi (KIS), Innviðaráðuneytið og Sjávarklasinn.

Margaret hóf mál sitt á því að

benda á hversu merkilegt það væri, þegar skoðuð væri saga kvenna á sjó, hvernig við mótuðum þessa sögu sjálf. „Við búum til söguna sem við speglum nútímann í. Sú tilfinning að sjórin sé og hafi verið yfirráðasvæði karla endurspeglar það sem við höldum, mun fremur en raunveruleikann.“ Þessi ranghugmynd kæmi fram víða, svo sem í málverkum og annarri list, þar sem mestmegnis mætti sjá karla og baráttu þeirra við Ægi.

Íslandsheimsókn kveikti neista

Með rannsóknum sínum hefur Margaret hins vegar leitt annað í ljós, því sjómennska kvenna þótti sjálfsgöð fram á miðja níttjándu



Margaret Willson er áfram um að bækur hennar, með rannsóknum á íslenskum sjókonum og væntanleg bók um Þuríði formann, fáist þýddar á íslensku, en fyrri bók hennar hefur verið þýdd á fjölda tungumála og komið út um allan heim.

M YND/ÓKÁ

öld. Rannsóknirnar segir hún að megi rekja til Íslandsheimsóknar fyrir allmörgum árum. „Sú heimsókn breytti lífi mínu,“ segir hún, en á þeim tíma var hún við mannfræðirannsóknir í Brasilíu. „Ég átti íslenska vinkonu úti í Seattle sem bauð mér hingað til Íslands.“

Þegar hún heimsótti Þuríðar-búð á Stokkseyri rann upp fyrir Margaret að skipstjórinn sem verið var að fræða hana um hefði verið kona. Henni fannst það merki-legt og tengdi við heimaslóðir við Kyrrahafið í norðvesturhluta Bandaríkjanna, þar sem fjölskyldur

stunduðu sjóinn og hún hafði sem ung kona líka starfað við sjávarútveg. „Eftir nokkurn tíma, árið 2008, tókst mér að verða mér úti um styrk til að snúa aftur til Íslands og kynna mér sögu sjókvæna hér.“ Niðurstöðurnar hefðu svo aftur komið mjög á óvart. „Við fundum



Sjómanna dagurinn

12. júní í Hafnarfirði

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

Sjá dagskrá:

hfj.is/sjomannadagur



Hafnarfjörður



Fyrirlestur Margaret Willson var vel sóttur, en að viðburðinum stóðu Félag kvenna í sjávarútvegi, Innviðaráðuneytið og Sjóvarklasinn.

MYND/ÓKÁ

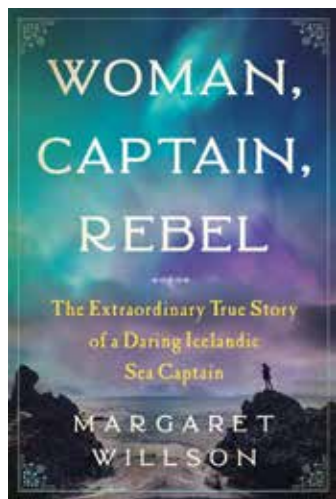
ekki bara nokkrar sjókonur, eða nokkra tugi sjókvæna, heldur hef ég nú komið upp gagnabanka yfir fleiri hundruð konur sem sóttu sjó frá Íslandi á sautjándu og átjándu öld.

Læsi þjóðarinnar bjó til heimildir

Þetta segir Margaret einungis hafa verið hægt fyrir þá sök hvað íslensk þjóð var vel læs og skrifandi. Bændur hafi til dæmis sumir hverjir tekið viðtöl við fólk sem séu ómetanlegar heimildir, hvort sem það er í formi bréfaskrifna eða dagbókarskrifa. „Allir skrifuðu hjá sér hluti og þó að þetta hafi að stærstum hluta verið karlar skrifuðu þeir líka um athafnir kvenna ef svo bar undir. Ég veit ekki um neinn stað annan í heiminum þar sem viðlíka finnst, því á Íslandi var þessi mikla útbreiðsla á læsi og skrift og meðvitund um mikilvægi sagnaarfsins.“

Og af því að þessar heimildir allar eru til segir Margaret hafa verið hægt að stuðla að endurskoðun sögunnar, frá því sem fólk taldi hafa verið yfir í hlutina eins og þeir sannarlega voru. „Það eru líka heimildir frá konum þar sem þær lýsa því með eigin orðum hvernig var að sækja sjóinn.“ Hún segir nokkuð mismunandi eftir landslutum hversu ríkir þeir séu af heimildum og því erfitt að alhæfa á landsvísi um hlutfall þátttöku kvenna í sjósókn. Mikið hafi þó verið skráð á vesturhluta landsins og af þeim heimildum megi ráða að þriðjungur sjómanna hafi í eina tíð verið konur. „Ef ekki meira.“

Þá segir Margaret líka að finna heimildir í Íslendingasögnum um sjósókn kvenna. „Ef horft er eftir þeim.“



Nýjasta bók Margaret Willson er væntanleg snemma í janúar á næsta ári. Hún er um Þuríði formann, frægasta kvenkyns skipstjóra Íslendinga og þá sem upplýsti um eitt frægasta rán sögunnar, Kambránið.

Datt full af baki

Eitt dæmi sem Margaret rakti á fyrirlesturinn er Halldóra formaður, sem gerði út á Breiðafirði um miðja átjándu öld. „Hún var vel þekkt og keppti líka í sjósókn við tvo bræður sína á tíringi sínum, en hún var aðeins með konur í áhöfn, aldrei karla.“

Til er málverk sem sýnir Halldóru sækja sjóinn, en Margaret benti á að ákveðin ónákvæmni væri í verkinu, því á myndinni mætti sjá karla í bát hennar. Halldóra hefði líka einn haft betur í aflabragðakeppninni við bræður sína og þannig átt sinn þátt í að gera þá sterknaða, því aflinn fór allur í eitt púkk hjá þeim.

Margaret sagðist meðvitund um að hún hefði rétt dansað á yfirborði sögunnar í rannsóknnum sínum, enda útlendingur að stunda rannsóknir á Íslandi. „Og ég er viss um að ef fólk hér kafar dýpra er meira að finna um Halldóru.“

Tilviljanir hafa einnig ráðið því hvort vitað er um íslenskar sjókonur. Þannig segir Margaret að eina ástæða þess að heimildir séu um Þórunni formann, sem í 30 ár gerði út frá Ólafsvík, sé að hún hafi í bæjarferð einni keypt þó nokkrar



Sú tilfinning að sjóinn sé og hafi verið yfirráðasvæði karla endurspeglar það sem við höldum, mun fremur en raunveruleikann.

flöskur af brennivíni og gerst ölvuð mjög á heimleiðinni. „Hún datt af baki í fjörunni og lá þar meðan flæddi að henni. Fólk bar að og fór að huga að henni og þá sagði hún: Guði sé lof að Jónsi er ólæs. Maðurinn hennar hét Jón, en hún kallaði hann Jónsa. Svo bætti hún við: Það má enginn fréttá af þessu, ekki einu sinni guð.“

Um þessa konu segir Margaret að annars sé lítið vitad, utan að hún hafi verið ölkær úr hófi. „En ég er viss um að það er meira um hana að finna. Og hún var formaður í 30 ár, lengur en Þuríður.“

Sögurnar segir hún að séu mikil fleiri, svo sem úr verbúðum á borð við Dritvík. Konur hafi sótt í að vinna á slíkum stöðum samkvæmt heimildum frá átjándu og níttjándu öld. „Konur sóttu í þessi störf því þarna sluppu þær burt af bæjunum og úr sveitinni.“

Þuríður er frægust

Margaret segir að efniviðurinn sé mikill og fleiri hundruð konur undir sem fjalla mætti um. „Og ég fjalla einungis um brot þeirra í bók minni. En það var Þuríður formaður sem var kveikjan að áhuga mínum og hún er langfrægust þessara kvenna.“ Vegna þessa hafi Margaret ráðist í frekari rannsóknir á Þuríði sem nú bera ávöxt í væntanlegri bók hennar, Kona, skipstjóri, uppreisnarmaður (á ensku: Woman, Captain, Rebel).

Launamunur skýrist af ólíkum launum í landi og á sjó

„Við í ráðuneytinu höfum haft mikinn hug á því að reyna að jafna stöðu kynja á sem flestum sviðum,“ sagði Ásta Þorleifsdóttir, formaður Siglingaráðs og verkefnastjóri verkefnisins Konur og siglingar hjá Innviðaráðuneytinu, í kynningu sinni fyrir fyrirlestur Margaret Willson sem fram fór í Sjóvarklasinum í lok mars. Hún áréttaði um leið að með því væri ekki sagt að steypa ætti alla í sama mót eða að allir ættu að vinna sömu störf, heldur ætti að vera til staðar möguleikinn á vali um sömu störf.

Konur eru eitt prósent

„Í rannsóknum okkar hefur komið fram að hvergi er meiri munur á kynjum en í sjósókn, í störfum á sjó. Þegar við fáum opinberar tölur virðist staðan hafa skánað, en það er vegna þess hve margar konur eru í störfum í landi sem tengjast sjávarútvegi og sjósókn.“ Ásta benti á að konur væru rétt um eitt prósent þeirra sem lokið hefðu skipstjórarnámi og hlutfallið væri enn lægra þegar horft væri til vélstjóra.

Ásta segir misjafna stöðu kynjanna endurspeglast víða. Hún hafi til að mynda skoðað notkun kynjanna á innanlandsflugi. Karlar hafi verið fleiri í morgun- og síðdegisflugi, en konur fremur flugið með vélum síðar um daginn eða seinna á kvöldin. „Ástæðan er sú að afsláttarflugferðirnar eru á þessum tíma.“ Þarna telur hún að speglist líka launamunur kynjanna, sem sé hvergi meiri en í sjávarútvegi. „Þar sem verst er eru konur með þriðjung af heildarlaunum karla.“ Skýringin sé munurinn á því að starfa í landvinnslu eða á sjó.

Konur eru eitt prósent

„Við reynum að vekja athygli á þessu,“ sagði Ásta og kvað reynt að heimsækja skóla og vekja athygli stúlkna á því að á sjó væru góðir tekjumöguleikar. „Þá kemur kannski spurningin um það hvort hefð sé fyrir því að konur sækji sjó og það er þá sem frábærar konur eins og Margaret koma og hjálpa okkur með því að segja sannleikann um fortíð íslenskra sjókvæna.“ Þar séu víða fordæmi og allt aftur til landnámsins, til dæmis hafi Þuríður sundafyllir, sem settist að á Bolungarvík, verið fyrsta kvótadrottning landsins og selt aðgang að fiskveiði innan strandsvæða sinna. Og ef farið sé nógu langt aftur inn á Íslendingabók séu þar nöfn á borð við Ólöfu ríku og Helgu ríku, konur sem hafi verið mjög stórtækar í útflutningi á fiski.

Ásta segir rannsóknarefni af hverju konur hafi horfið úr sjávarútvegi hér á landi og séu fyrst að snúa aftur núna síðustu ár, en til þessa sé Margaret Willson sú sem mestar rannsóknir hafi stundað á þessu. Eftir hana liggur bókinn Seawomen of Iceland, sem Ásta segir að gæti heiðið Sjókonur á Íslandi þegar hún verði loks þýdd á íslensku, en einnig sé væntanleg ný bók hennar um Þuríði formann. Segir Ásta að í bókinni sé að finna margvíslegar upplýsingar um Þuríði sem ekki hafi komið fram áður.

— ÓKÁ



Ásta Þorleifsdóttir, sérfræðingur í Innviðaráðuneytinu.

Bókin kemur út í janúarbyrjun á næsta ári en gestir fyrirlestursins á Granda voru þeir fyrstu sem fengu að sjá kápumynd bókanna. Hana er nú hægt að forpanta í erlendum vefverslunum á borð við Amazon og Barnes & Noble.

„En eftir því sem ég kafaði dýpra dáðist ég æ meira að Þuríði. Og svo eru til svo mikil gögn um hana, bréf, hennar eigin bréf, dómsskjöl og pappírar sem ekki hafa verið birtir áður. Fyrir það fyrsta var hún frábær formaður og svo lét hún sig réttindi kvenna varða, barðist fyrir þær og sótti jafnvel fyrir dómi mál kvenna sem orðið höfðu fyrir heimilisofbeldi.“

Til eru frægar sögur af Þuríði, svo sem í tengslum við Kambránið, sem hún átti þátt í að upplýsa, en Margaret nefnir að í tengslum við það mál hafi kviknað sagan um að hún hafi þurft að fá sérstakt leyfi til að ganga í búxum. „Hið rétta er hins vegar að það þurfti ekkert sérstakt leyfi,“ sagði hún. Sýslumaðurinn á þeim tíma notaði þetta til að knýja hana til að aðstoða við laus

málsins. Þetta atriði hafi verið rannsakað sérstaklega í samvinnu við íslenska fræðimenn og hvergi finnst dæmi um að konur hafi þurft sérstakt leyfi til að ganga í búxum.

„Í Laxdælasögu segir frá ákvæði um að klæðskipti, hvort sem var karla eða kvenna, væru skilnaðarsök og síðar voru sett lög um að hægt væri að dæma hvort heldur sem er karla eða konur til útleðgar fyrir klæðskipti, en þau lög voru afnumin 1280.“ Þá segir Margaret líka að Þuríður hafi skilið eftir sig skrif þar sem fram kom að sýslumaðurinn vildi ekki viðurkenna þátt hennar í að Kambránið upplýstist. „En þetta vitum við aðeins út frá öðrum heimildum.“

Breyttir tímar um aldamót

Framan af þótti sjálfsgagt að allir tækju til hendinni við hvers konar störf, með það að markmiði hreinlega að lifa af, segir Margaret. „En seint á níttjándu öld varð breyting í íslensku samfélagi hvað varðaði stöðu kvenna. Þá tók sú skoðun að ná yfirhöndinni að hlutverk

ÚTSALA

30-70% AFSLÁTTUR

AF ÚTSÖLUVÖRUM



Headpoint
skrifborðsstólar

67.900 kr.

LISTAVERÐ: 104.900 kr.



Enjoy Classic New
skrifborðsstólar

119.900 kr.

LISTAVERÐ: 179.900 kr.



Rafmagnsborð

66.850 kr.

LISTAVERÐ: 95.500 kr.

11
LITIR
Í BOÐI



UNI 550 stólar

27.900 kr.

LISTAVERÐ: 39.900 kr.

RAMMASAMNINGUR VIÐ
RÍKISKAUP

Hirzlan

SKRIFSTOFUHÚSGÖGN

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

www.hirzlan.is

Verslun opin mán-fim 09:00-18:00, föstudaga 09:00-17:00, laugardaga 12:00-16:00. Lager opinn mán-fim 13:00-17:00 og föstudaga 13:00-16:00.



Sendum íslenskum sjómönnum árnaðaróskir á sjómannadaginn



dagar

RAFVERKTAKAR

GILDI

FISKMARKAÐUR
ÍSLANDS

Faxaflóahafnir sl
Associated
Icelandic
Ports

DNV

kom | ráðgjöf
stofnað 1986

kvenna væri á heimilinu.“ Í textum frá þessum tíma endurspeglar þetta í skrifum um sjókonur, þar sem heimilisverkin eru ætíð nefnd í sömu andrá og önnur verk, að kona hafi verið jafndugleg á sjó og hún var við þrjónaskapinn, og þar fram eftir götum.

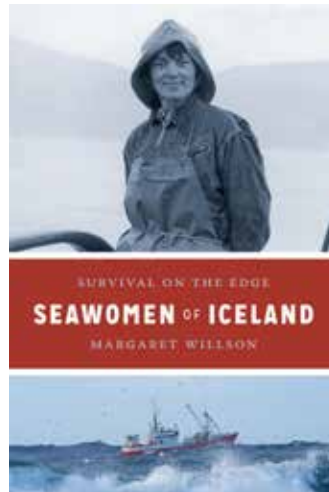
„Þegar kemur fram á tuttugustu öld koma setningar á borð að kona hafi litíð jafnvel út í kjól og í sjóklæðum, hún hafi ekki verið nein skessa. Á þessum tíma fer konum til sjós líka að fækka og sú vinna er ekki talin henta þeim.“

Konur hafi sótt sjó á smærri bátum að einhverju marki, en svo þegar fram komu stærri bátar og vélknúinir hafi orðið meiri skil, segir Margaret. „Svo komu fram togarar og stærri skip og þá gekk þessi breyting alveg í gegn að konur unnu fiskinn í landi en karlar sóttu einir sjóinn. Og þarna kom líka til þessi mikli launamunur.“

Margaret telur líklegt að hefði Púríður, sem var fædd 1777 og lést 1864, verið fædd hundrað árum síðar, seint á nítjándu öld, hefði hún aldrei sótt sjóinn með þeim hætti sem hún gerði.

Ákall um þýðingu

Bók Margaret um íslenskar sjókonur var á síðasta ári þýdd á japönsku en enn er ekki komin íslensk þýðing. Þetta telur Margaret bagalegt, því að til þess að verða kveikja frekari og dýpri rannsókna hér heima þyrfti bókina að vera til á íslensku. Hún nefndi dæmi um hvernig fyrri bók hennar



Bókin Sjókonur á Íslandi kom út árið 2016 og hefur verið þýdd á fjölda tungumála.

hefði vakið mikla athygli víða um heim, svo sem í Alaska, bæði meðal karla og kvenna. Þangað var henni boðið til fyrirlestrahalds og sagði hún það hafa verið stórkostlega upplifun og djúpar samræður hefðu kviknað um stöðu kvenna til sjós.

Hér á landi hefur Margaret líka farið um og haldið fyrirlestra og minnst hún sérstaklega ferðar um Snæfellsnes, þar sem hún hitti fólk á Arnarstapa, Grundarfirði og Stykkishólmi. „Alls staðar komu fram sögur í umræðum eftir fyrirlesturinn þar sem fólk sagði frá ömmum sínum og langömmum.“ Í kjölfarið hafi svo átt sér stað frekari rannsóknir hjá hópi á Snæfellsnesi sem Margaret gaf aðgang að eigin gagnabanka um

”

Svo komu fram togarar og stærri skip og þá gekk þessi breyting alveg í gegn að konur unnu fiskinn í landi en karlar sóttu einir sjóinn.

íslenskar sjókonur. „Og þau fóru á Íslendingabók, sem ég hafði ekki aðgang að, og köfðu enn dýpra, sáu hver var skyldur hverjum og hvaðan konurnar voru og enn meira. Og þetta er það sem ég var að vonast eftir.“ Hugsun Margaret var að rannsóknir hennar yrðu grunnurinn að frekari rannsóknum. „En þær þola ekki mikla bið, því fólk eldist og hlutir gleymast. Samfélagið er að breytast og sjávarþorpinn, eins og Stokkseyri, taka breytingum þegar íbúum fjölga vegna húsnæðisverðs í Reykjavík.“

Eins styðji það leiðina til aukins jafnréttis kynjanna að hlutur kvenna sé réttur af í sögunni, segir Margaret. Þó að hér hafi margt unnist í þeim efnum sé enn verk að vinna. Í þekkingu á sögunni felist valdefling kvenna. „Dýpri þekking á fortíð okkar getur hjálpað okkur að ná meira jafnrétti kynjanna í samtímanum.“ – Óká

GLORÍAN

sem bylti flottrollsveiðum

Gloríu flottroll Hampiðjunnar voru þróuð í nánú samstarfi við íslenskar útgerðir, skipstjórnarmenn og sjómenn.

Á síðustu 32 árum hefur Hampiðjan framleitt og selt yfir þúsund Gloríur til útgerða í 28 löndum.

HAMPIÐJAN

hampidjan.is

– veiðarfæri eru okkar fag



UMBÚÐIR & PÖKKUN ERU OKKAR FAG



FERSKFISKKASSAR SEM ERU 100% ENDURVINNANLEGIR

CoolSeal kassinn er umhverfisvænn og því góður valkostur í stað frauðplastkassa



Gámakassi, vélreistur með styrkingu í hornum skýr og góð prentun.

Nýr flugkassi, tvöföld langhlið sem tryggir meiri styrk og betri einangrun.





Hér má sjá Elvar á vinnustofu sinni þar sem hann vinnur í nýjasta gripnum, Frosta PH 230.

MYND/HAUKUR SIGTRYGGUR VALDIMARSSON



Kúttur Fríða RE 13

■ Mikið og vandað líkan af Fríðu RE 13, kúttur Geirs Zoëga kaupmanns í Reykjavík, sem Elvar hefur smíðað, er í eigu Sjóminjasafnsins í Grindavík. Skipið var smíðað í Hull árið 1884 fyrir þarlandan útgerðaraðila en keypt til Íslands árið 1897 af Geir Zoëga ásamt fleiri skipum. Þess má geta að laugardaginn 11. mars 1911 fóru sjö opnir róðrabátar til fiskjar frá Grindavík með alls 58 manns um borð. Flestir bátanna voru áttæringar en nokkrir með tíu eða tólf manns í áhöfn. Þennan morgun var veður gott í Grindavík en á skömmum tíma varð veður vitlaust með miklum öldugangi, slyddu og bálhvassri hríð. Varð fljótlega ljóst að bátarnir næðu ekki landi. Á sama tíma var áhöfn Fríðu RE úti fyrir Krýsuvíkurbjargi á leið til Reykjavíkur með fullfermi. Skipverjar veittu þá bátunum athygli þegar rofaði til í hríðinni og var skipinu þegar snúið í átt til bátanna. Röðuðu áhafnarmeðlimir Fríðu sér meðfram borðstokknum þar sem skipinu hafði verið snúið að bátunum og var hverjum bátsverjanum á fætur öðrum kippt um borð í Fríðu utan eins, sem klemmdist milli báts og borðstokks og hvarf sjónum. Í kjölfarið var Fríðu siglt inn á Járngerðarstaðavík utan við þorpið, þar sem legið var um nóttina. Morguninn eftir voru skipbrotsmennirnir ferjaðir í land og urðu að vonum fagnaðarfundir með þeim og fjölskyldum þeirra, enda flestir skipbrotsmannanna ungrir menn í blóma lífsins. Kúttur Fríða var gerð út hér við land til ársins 1913 en var þá seld til Færeya, þar sem hún var gerð út til fiskveiða allt til ársins 1980. Þá var hún seld til enskra áhugamanna um gömul skip, sem gerðu kútturinn upp og gáfu henni nafnið William McCann árið 1984. Árið 1997 hlaut kútturinn upprunalegt nafn sitt á ný, City of Edinboro. Skipið var þá í heldur döpru ástandi og sökk m.a. við bryggju í Grimsby. Árið 1998 var City of Edinboro komið í umsjá Excelsior Trust, sem hafði m.a. endurgert segltogarann Excelsior með góðum árangri. Var kútturinn dreginn til Lowestoft, þar sem hann var dreginn á land og komið fyrir undir þaki. Þar er kútturinn enn þann dag í dag á meðan beðið er tækifæris til að fjármagna uppgerð á skipinu á ný. - *bv*

Langar mjög að halda sýningu í Reykjavík

Á Dalvík býr völundarsmiðurinn Elvar Þór Antonsson, fyrrverandi sjómaður sem átti sér lengi það áhugamál að setja saman flugvélamódel í tómstundum og fljúga þeim.

Þetta var á árunum fyrir aldamótin þegar ég var í áhöfn gamla Björgólfs EA. Um aldamótin fór ég að velta fyrir mér erfiðara verkefni en flugvélamódelunum og í framhaldinu varð ég mér úti um burðarteikningarnar af Björgólfi og hófst handa við gerð líkans af togaranum í hlutföllunum 1:50,“ segir Elvar, sem lauk smíði fyrsta togarans og setti að aukri vél í líkanið, sem var nær óþekkt.

Fyrsti rafknúni togarinn á Íslandi
„Ég fór á sorpstöðina á Dalvík og fékk þar 12 volta kæliviftumótur úr gömlum Ford Escort. Síðan varð ég mér úti um hraðabreyti sem ég hafði séð í einhverju blaði að passaði við hann og gat snúið mótornum í báðar áttir svo að togarinn gat bakkað líka. Þekking mín af fjarstýringum úr fluginu gerði mér síðan kleift að klára verkið og ég sýndi svo gripinn þegar ég sigldi Björgólfi á sjómannadaginn í Dalvíkurhöfn árið 1999. Ég er viss um að þetta er fyrsti rafknúni togarinn á Íslandi,“ segir Elvar og hlær.



Frosta PH 230 er nýjasta smíði Elvars, sem lokið var fyrir fáeinum vikum.

MYND/HAUKUR SIGTRYGGUR VALDIMARSSON

Líkanasmíði varð að aðalstarfi
Í kjölfar smíði á Björgólfi EA réðst Elvar í smíði á Eyrúnu EA frá Hrísey. Því næst varð Sigurbjörg ÓF 1 fyrir valinu og svo Akureyrin EA, sem hann smíðaði árið 2002, áður en hann byrjaði á togaranum Stefáni Rögnvaldssyni EA frá Dalvík. Síðan hafa líkónin komið hvert á fætur öðru úr smíðju Elvars við Karlsbraut, því móttökurnar og eftirspurn sjómanna og útgerða reyndust vonum

Fyrsta skipslíkan Elvars var Björgólfi EA, sem búinn var mótur. Hér er hann í höfninni á Dalvík á sjómannadaginn árið 1999.

MYND/HAUKUR SIGTRYGGUR VALDIMARSSON



Mánaberg ÓF hét upphaflega Bjarni Benediktsson RE og var fyrsti stóri skuttogarinn á Íslandi.

MYND/HAUKUR SIGTRYGGUR VALDIMARSSON

fram. Ákvað Elvar í framhaldinu að gera smíði skipslíkana að aðalstarfi og segja þáverandi starfi sínu hjá Sæplasti lausu.

Mikil nákvæmnisvinna

„Ég hef haft það fyrir reglu að fara nákvæmlega eftir teikningum af skipunum í öllum smáatriðum og vinna allt efni til sjálfur. Burðarteikningarnar eru í flestum tilvikum aðgengilegar í skipaskráningarkerf-

inu, það er af þeim skipum sem ég hef smíðað, en í augnablikinu er ég reyndar í fyrsta sinn að fást við smíði á báti sem engar teikningar eru til af. Það er Barðinn EA 371, sem varð síðar fyrsta Sigurbjörgin á Ólafsfirði. Það eru bara örfáar myndir til af bátunum en ég fann loks nothæfar myndir á Héraðsskjalasafninu á Dalvík. Ég er byrjaður; kominn með burðargrindina og ég mun klára þetta verk,“ segir Elvar kíminn og getur þess að vinnan krefjist mikillar nákvæmni og þolinmæði. „Já, þetta er mikið þolinmæðisverk og þegar um líkón af nýjstu togurunum er að ræða fara á bilinu 400 til 600 vinnustundir í verkefnið.“



Ég er svo heppinn að eigendur líkananna eru svo jákvæðir gagnvart því að lána mér skipin til að sýna á einum stað. Það er alveg ómetanlegt, því þetta eru auðvitað viðkvæmir gripir sem þarf að passa vel upp á.



Elvar við tvö líkana sem sýnd voru á sýningu sem hann hélt á Glerártorgi.
MYND/HAUKUR SIGTRYGGUR VALDIMARSSON

Langar að halda sýningu í Reykjavík

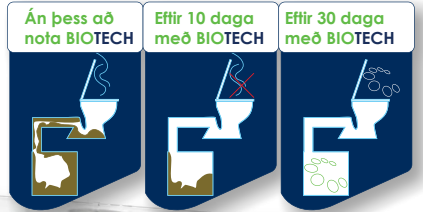
Í byrjun desember á síðasta ári efndi Elvar til sýningar á skipslíkönum sem hann hefur smíðað á liðnum árum og hlaut hún miklar og jákvæðar móttökur gesta. Sýningin stóð fram í janúar og segir Elvar það hafa komið sér þægilega á óvart hvað unga kynslóðin sýndi skipunum mikinn áhuga, ungar stúlkur ekki síður en piltar og fólk af eldri kynslóðinni. „Það var mjög ánægjulegt að upplifa þennan mikla áhuga, ekki síst hjá ungum stúlkum sem ég ræddi við sem hafa verið að læra þrívíddarteikningu í skóla. Þessir nemendur skoðuðu skipin alveg í þaula og voru að spá og spekulera.

Það var mjög skemmtilegt,“ segir Elvar, sem á sér þann draum að efna til sýningar á góðum stað í Reykjavík. „Ég er svo heppinn að eigendur líkananna eru svo jákvæðir gagnvart því að lána mér skipin til að sýna á einum stað. Það er alveg ómetanlegt, því þetta eru auðvitað viðkvæmir gripir sem þarf að passa vel upp á. En mig langar mjög mikið að halda sýningu í Reykjavík,“ segir Elvar, sem nýlengi hefur verið líkans af Frosta frá Grenivík. Sýningin á Glerártorgi leiddi ótvívert í ljós mikinn áhuga, enda hefur vönduð smíði líkananna ákveðið fræðslugildi sem áhugavert væri að koma á framfæri með vandaðri sýningu í höfuðborginni. – bv



Vistvænar rekstrarvörur

- fyrir þig og umhverfið



Engin ólykt



Engar stíflur í klósetti



Engar stíflur í frárennislögnum



BIOTECH pappírinn frá Papernet er frábær nýjung sem kemur í veg fyrir ólykt á salernum, hindrar stíflur í klósettum, heldur frárennislögnum hreinum og hraðar niðurbroti í rotbróm.

Rekstrarvörur

- fyrir þig og þinn vinnustað

Réttarhálsi 2 • 110 Reykjavík
Sími: 520 6666 • sala@rv.is • rv.is



-þegar þið bregðið á leik

Bíll fyrir ykkur
-hvar sem er
-hvenær sem er



Sjómannadagsráð hefur frá upphafi alfarið starfað án arðgreiðslumarkmiða og er tiltæku ráðstöfunarfé á hverjum tíma eingöngu varið til viðhalds og uppbyggingar í starfsemi og til greiðslu fjárhagsskuldbindinga sem tengjast rekstri.

Fjórðungur hjúkrunarrýma hjá Hrafnistu

Sjómannadagsráð helgar krafta sína uppbyggingu á húsnæði og rekstri fjölbreyttrar þjónustu við eldra fólk og þjónustar á degi hverjum hátt í tvö þúsund einstaklinga í fimm sveitarfélögum. Í því sambandi gegnir Hrafnista, dótturfélag Sjómannadagsráðs, stóru hlutverki sem leiðandi aðili í öldrunarþjónustu með rekstri átta hjúkrunarheimila í fimm sveitarfélögum á suðvesturhorni landsins. Þar búa alls um átta hundruð manns í rúmlega fjórðungi tiltækra hjúkrunarrýma á landinu. Auk íbúanna sækja á fjórða hundrað dagdvalargesta margvíslega þjónustu og þjálfun til Hrafnistu á degi hverjum, bæði þeir sem búa sjálfstætt á eigin heimili og íbúðarleigjendur Naustavara, sem einnig er dótturfélag í eigu Sjómannadagsráðs.

Sjálfstæð búseta svo lengi sem kostur er

Naustavör er íbúðaleigufélag sem stofnað var árið 2001. Félagið hefur byggt á þriðja hundrað sérhannaðra leiguíbúða í Reykjavík, Kópavogi og Hafnarfirði í næsta nágrenni við Hrafnistuheimilin. Þjónustumarkmið Naustavara er að veita íbúum aðgang að margvíslegri afþreyingu og tómstundum, fjölbreyttum þjónustumöguleikum og öruggu umhverfi til búsetu á efri árum. Með því leitast Sjómannadagsráð við að gera hverjum og einum kleift að halda áfram sjálfstæðri búsetu svo lengi sem kostur er með þeim úrræðum sem standa til boða hjá félagsþjónustu sveitarfélaga og heilbrigðisþjónustu opinberra aðila. Vinsældir leiguíbúðanna hafa aldrei verið meiri en um þessar mundir, en upplýsingar um helstu kosti þeirra má nálgast á Naustavör.is.

Meðal stærstu vinnustaða

Sjómannadagsráð hefur í áratugi þróað starfsemi sína í takti við breytilegar og vaxandi kröfur samfélagsins um fjölbreytt búsetuúr-ræði eldra fólks. Því felst þjónusta Sjómannadagsráðs ekki aðeins í því að veita þeim hjúkrunarþjónustu sem þurfa á varanlegri umönnun á hjúkrunarheimili að halda, heldur einnig og ekki síður í því markmiði að gera eldra fólk kleift að búa lengur í sjálfstæðri búsetu. Í heild búa um þrettán hundruð manns á Hrafnistuheimilunum átta og í leiguíbúðum Naustavara, sem njóta fjölbreyttrar og að verulegu leyti sérhæfðrar þjónustu sautján hundruð starfsmanna, jafnt faglærðra sem ófaglærðra. eru starfsstöðvar Sjómannadagsráðs því sem heild meðal fjölmennustu vinnustaða landsins.

Fjórir lífsgæðakjarnar Sjómannadagsráðs

Lífsgæðakjarni er hugtak yfir heildstæða hugmyndafræði sem

Sjómannadagsráð er stærsta fyrirtæki landsins sem sérhæfir sig í þjónustu við aldraða

Sjómannadagsráð höfuðborgarsvæðisins voru upphaflega grasrótarsamtök sjómanna í Reykjavík og Hafnarfirði, stofnuð árið 1937, sem í dag standa að Félag skipstjórnarmanna, Félag vélstjóra og málmtæknimanna og Sjómannafélag Íslands.



Þúttvöllurinn við Sléttuveg tilbúinn fyrir sumarið.



Afmælisfögnuður þar sem tímamótum var fagnað með harmonikkuleik.



Nýtt fjölbýlishús Naustavara við Sléttuveg.

Sjómannadagsráð hefur þróað undanfarna áratugi, en fékk ekki sérstakt heiti fyrr en nýlega. Lífsgæðakjarni nær yfir húsnæði, aðbúnað og þjónustu þar sem eldra fólk hefur aðgang að starfsemi sem eykur lífsgæði fólks sem nýtur þjónustunnar. Hann samanstend-

ur af hjúkrunarheimili, leigubúðum og þjónustumiðstöð. Með virku samstarfi þeirra sem þar búa, starfa eða sækja þangað þjónustu verður til kjarni með fjölbreyttri þjónustu, sem stuðlar að auknu öryggi, félagstengslum, meiri vellíðan og almennt auknum

lífsgæðum eldra fólks. Sjómannadagsráð starfrækir í dag fjóra lífsgæðakjarna á höfuðborgarsvæðinu; við Boðarþing í Kópavogi, Hraunvang í Hafnarfirði og við Laugarás og Sléttuveg í Reykjavík. Með nýju samkomulagi sem Sjómannadagsráð og Hrafnista

hafa gert við Reykjavíkurborg um að taka að sér ábyrgð á sjálfs-eignastofnuninni Skógarbæ opnast tækifæri til að þróa fimmta lífsgæðakjarnanum við Skógarbæ, þar sem veitt verði fjölbætt þjónusta við aldraða í samstarfi við Reykjavíkurborg. - bv

SMÍÐAVERK ehf.

Íslensk smíðaverks snilli



SMÍÐAVERK

Þaklagnir ehf

www.smidaverk.is

www.thakefnasala.is

Brynjólfur Gunnar Halldórsson skipstjóri er fæddur í Reykjavík og alinn upp á Laugarnesi. Hann á langan starfsaldur að baki á sjó, en hafið kallaði strax þegar hann var strákur.

Mikilvægt að leyfa fólki að sanna sig

Brynjólfur G. Halldórsson skipstjóri var 50 ár á sjó og hefur nú verið 20 ár í landi. Hann hefur marga fjöruna sopið og oft komist í hann krappan, til að mynda í hinu alræmda Nýfundnalandsvæðri árið 1959 þegar Júlí fírst með 30 sjómönnum innanborðs. Brynjólfur ræðir atburðina, lærdóminn og ferilinn.

Brynjólfur Gunnar Halldórsson fæddist í Reykjavík árið 1937 og ólst upp í Laugarnesinu. Ekki verður annað sagt en að hafið hafi kallað á hann frá blautu barnsbeini, en Brynjólfur minnst þess að hafa stolist út á sjó með vinum sínum þegar hann var aðeins níu ára gamall. Hann hafi í slagtopi við tvo vini sína á svipuðu reki sjósett bát sem þeir fundu í fjörunni skammt frá vinnustofu Sigurjóns Ólafssonar myndhöggvara. „Þaðan drógum við bátinn á Kirkjusand, þar sem við sáum að það voru rifur í bátinum, sem við fylltum í með tvist,“ segir Brynjólfur. Öðrum strákum í hverfinu hafi ekki litist á blikuna þegar þeir sáu sjó í bátinum en það hafi ekki stöðvað þá félagá.

Þeir hafi því ýtt úr vör og komist út á miðja ytri höfnina áður en þeim hætti að lítast á blikuna. „Það var kominn sjór upp á hné og við byrjum því að ausa með stígvélunum okkar. Við veifuðum til

skútu sem kom siglandi til okkar. Mennirnir um borð kölluðu á okkur: „Hvað eruð þið að flækjast?“ áður en þeir köstuðu til okkar fötu til að ausa með. Því næst drógu þeir okkur í átt að fjörunni áður en þeir tilkynntu okkur að við gætum róist restina,“ segir Brynjólfur. „Þannig bjargaðist þetta.“

Hann segist ekki hafa þorað að segja neinum frá svaförinni og það hafi ekki verið fyrir en hálfum mánuði síðar sem hann fékk tiltal frá föður sínum – „sem það mig vinsamlegast um að þvælast ekki svona aftur,“ segir Brynjólfur og hlær. „Börn í gamla daga voru svo frjáls.“

Sextán ára gamall flæktist Brynjólfur með vini sínum til Sandgerðis, þar sem honum bauðst að vera kokkur um borð í Guðbjörgu. Þrátt fyrir að hafa enga reynslu af eldamennsku sló Brynjólfur til og greip gamla kokkabók frá Jóninu Sigurðardóttur. „Ég var alveg ægilega sjóveikur,“ segir Brynjólfur, en það kom ekki í veg fyrir að hann gæti eldað kjötsúpu ofan í áhöfnina. „Sama hvað ég gerði, ef það var heitt þá var það í lagi.“

Allt fraus sem frosið gat
Samhliða því að klára nám við Stýrimannaskólann sigldi Brynjólfur á Ólafi Jóhannessyni,

togara frá Patreksfirði, og togaranum Mars. Það var á síðarnefnda skipinu sem Brynjólfur lenti í einni minnisstæðustu atburðarás ævi sinnar, sem síðar hefur verið nefnd Nýfundnalandsvæðri.

Það var um vaktaskipti að kvöldi 9. febrúar 1959 þegar brast á aftakaveður N-NA af Nýfundnalandi í Kanada. Þar höfðu íslensk skip verið að veiðum við hinn svokallaða Ritubakka, þar á meðal Þorkell Máni úr Reykjavík, Harðbakur frá Akureyri, Vöttur frá Eskifirði og Mars, hvar Brynjólfur var um borð. Þrátt fyrir að von hefði verið á slæmu veðri kom það skipverjum í opna skjöldu, aftakaveðrið brast á eins og hendi væri veifað og menn þekktu ekki til slíkrar ísingar.

„Við náðum að drífa trollið inn og þegar búið var að gera allt sjóklárt var farið að slóga og lóna upp í veðrið. Frostið var svo mikið og sjórinn var svo kaldur, mínus tvær

gráður, vindurinn var um 10 vindstig. Við höfðum oft verið í svoleiðis roki áður, en frostið var svo mikið og sjórinn svo kaldur að það fraus nærri allt sem kom inn. Maður sá þegar pusið kom á brúna og það fraus, seig aðeins niður og svo var það fast. Svona hlöðst á skipið.“

Brynjólfur minnst þess hvernig allir vírar og kaðlar á Mars hlöðu utan á sig ís þannig að jafnvel grennstu spottar voru orðnir eins og faðmar að ummáli. Vanturinn á skipinu, sem var uppi á brúnni, var þannig orðinn einn klakabunki. „Allir voru því ræstir út til að berja klaka,“ segir Brynjólfur. Dekkið var orðið ísilagt og skipið því mjög þungt, sem gerði allar veltur þeim mun dýpri og þyngri. „Við höfðum stundum bakborðsbeitivind til að fá pusið skáhallt yfir skipið svo það lenti ekki allt á brúnni. Ég var í því að reyna að halda einum glugga opnum svoleiðis að maður sæi út, allt hitt var orðið frosið. Baráttan um nóttina var í þessu, að halda skipinu vel til upp í veðrið.“

63 föðurlaus börn

Morguninn eftir tilkynnti loftskýtamaður að ekki hefði náðst samband við togarann Júlí frá Hafnarfirði. „Júlí svarar ekkert,“ hefur Brynjólfur eftir loftskýtamaninum og bætir við að þá hafi mönnum orðið ljóst að togarinn væri farinn. Allir um borð fórust í því sem er talið vera eitt hörmulegasta sjóslys í útgerðarsögu Íslands. „Þarna skeði ótrúlegt sjóslys. Þetta voru 30 menn. 63 börn urðu föðurlaus, flest úr Hafnarfirði. Enginn veit almennilega hvers

vegna Júlí fírst. Kannski tókst þeim ekki að gera almennilega sjóklárt. Það sem bjargaði okkur var að við vorum að byrja túrinn og vorum því léttari á sjónum.“

Fleiri skip lentu í miklum hrakningum í veðrinu, til að mynda Þorkell Máni, sem hafði þá lagst á hliðina og fengið sjó inn um brúargluggann bakborðsmegin. Brynjólfur telur að snarræði vélstjórans um borð hafi bjargað því að ekki hafi farið verr hjá Þorkelli Mána. Öllu lauslegu var hent frá borði, daviðurnar fjórar aftan á bátadekkinu voru logsoðnar af og björgunarbátunum sleppt, „enda orðnir eitt klakastykki,“ að sögn Brynjólfs, sem bætir við að það hafi „bjargað þeim mikið“.

Eftir að skipverjar höfðu brotið klaka í einn og hálfan sólarhring fór veðrið loksins að lægja og segir Brynjólfur að Mars og Þorkell Máni hafi lónað saman í suðaustur í átt að heitari sjó. Þrátt fyrir hrakningana segist Brynjólfur ekkert hafa verið uggandi við að fara aftur á sjó.

„Nei. Meðan á þessu havaríi stóð, eitt skipið hafði farið niður og annað var í vandræðum, þá held ég að enginn hafi hugsað þegar við vorum að berja klakann að við værum að redda okkur til að sökkva ekki. Hugsunin fór ekki svo langt. Það var bara verk að vinna og það var gengið í það af krafti að berja klakann.“ Það hafi ekki verið fyrir en á heimstíminu, sem tók fjóra sólarhringa, þegar menn um borð í Mars náðu loksins sambandi við fjölskyldur sínar að þeir „föru að hugsa hvað þeir hefðu sloppið vel,“ segir Brynjólfur.



TRAUST ÞJÓNUSTA

VIÐ ÍSLENSKAN SJÁVARÚTVEG Í ÁRATUGI

Til hamingju
með daginn
sjómenn!



UMBÚÐAMIÐLUN

555 6677 | umb.is | Korngörðum 5, Reykjavík



Enginn veit almennilega hvers vegna Júlí fórst. Kannski tókst þeim ekki að gera almennilega sjóklárt. Það sem bjargaði okkur var að við vorum að byrja túrinn og vorum því léttari á sjónum.

Konur hafi þurft að sanna sig meira

Brynjólfur fór sjálfur í brúna árið 1964 þegar hann varð skipstjóri á togaranum Geir og síðar á togaranum Sigurði. Hann flutti sig síðan yfir til útgerðarfélagssins Ögurvíkur árið 1972 og var þar skipstjóri á Ögra. Hann segir að það hafi verið mikill munur að komast á skut-togara, menn hafi ekki „verið van-ir svona græjum og óðu í þetta“ og fyrir vikið hafi hvers kyns minni-háttar óhöpp verið algeng.

„Lífsreynslan kenndi mér það að þegar maður varð var við ísingu átti maður að koma sér burtu, eins og þegar ég var skipstjóri á Ögra



Brynjólfur fór í brúna árið 1964 þegar hann varð skipstjóri á togaranum Geir og síðar á togaranum Sigurði. Hann flutti sig síðan yfir til útgerðarfélagssins Ögurvíkur árið 1972 og var þar skipstjóri á Ögra.

við Austur-Grænland. Maður var búinn að læra af reynslunni,“ segir Brynjólfur. Það sé jafnframt hans reynsla að mikilvægt sé að gefa fólki tækifæri á að spreyta sig á sjó. Hann minnst þess þannig að hafa verið með hóp heyrnarlausra sjómanna um borð en þrátt fyrir að hann hafi

ekki kunnað tákna hafi samstarfið gengið vel. gefa konum tækifæri á sjó. „Þegar það kemur kvenmaður innan um strákana er eins og hún þurfi að vinna aðeins meira en strákarnir til að sanna sig. Það er bara þannig,“ segir Brynjólfur og minnst sérstaklega einnar sem féll ekki

verk úr hendi. „Þegar kallarnir fóru í reykþásu hélt hún áfram að vinna og var búin að snyrta þá í kaf þegar þeir komu til baka. Það var ekki fyrr en þá sem hún var talin vera dugleg og búin að sanna sig.“

Brynjólfur lauk síðasta túrnum í lok árs 2002 og hefur hann því brátt

verið 20 ár í landi. Hann segir eftirlaunaárin hafa farið vel með sig og að galdurinn felist í reglulegri hreyfingu og hollu fæði. Hann hafi þó alveg sagt skilið við sjóinn. „Það var mikið gengið á mig að kaupa mér trillu en ég hélt nú ekki,“ segir Brynjólfur og hlær.

– sój

fastus.is

LIFEPAK CR2

ALSJÁLFVIRKT HJARTASTUÐTÆKI

Ef einstaklingur fer í hjartastopp skiptir hver mínúta máli. Mikilvægt er að hafa réttan búnað við hendina þegar slíkt gerist. Sjálfvirkt hjartastuðtæki er neyðarbúnaður sem hefur sannað gildi sitt í þessum aðstæðum.



LIFEPAK CR2

- Alsjálfvirkt hjartastuðtæki
- Ætlað til almenningsnota
- Gefur leiðbeiningar um endurlífgun, blástur og hjartahnoð
- Hægt að velja hvort tækið talar á íslensku eða ensku

ÖRYGGI OG ÞEKING



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.

STOLTUR BAKHJARL



ADILDARFÉLÖG RAFIDNAÐARSAMBANDSINS



Siginn fiskur er jólamatur

„Maður ólst upp við að éta allt,“ segir Friðrik Vilhjálmsson vélstjóri, sem nú er sestur í helgan stein eftir áratugi á sjó. Þrátt fyrir að hafa siglt til nærri allra heimsálfa þykir honum íslenski heimilismaturinn enn „langtum bestur“ og þar er siginn fiskur í sérstöku uppáhaldi, sem Friðrik vill ekki hafa of kæstan. Nauðsynlegt sé þó að venjast bragðinu og hvetur hann foreldra til að kynna börnum sínum siginn fisk frá unga aldri.

Þrátt fyrir að fiskneysla sé á undanhaldi segist Friðrik vona að fiskur verði áfram á borðum Íslendinga, enda sé hann hollur og góður matur sem sé nauðsynlegur fyrir alla.

Friðrik tók á móti blaðamanni Sjómannaárgurinn á heimili sínu í Kópavogi, en sá hafði heyrð að Friðrik væri mikill matgæðingur og manna fróðastur um matarkistuna hafið. Sjálfur getur Friðrik ekki tekið undir það, hann hafi einfaldlega alist upp við það að borða það sem fyrir hann var lagt. „Ef maður át ekki matinn sem var á borðinu gat maður bara farið frá borðinu,“ segir Friðrik. „Það var ekkert hægt að hlaupa út í næstu búð og kaupa hamborgara eða pizzu.“

Faðir Friðriks var sjómaður og gerði út frá Þórshöfn á Langanesi, þar sem Friðrik var búsettur til 16 ára aldurs. Friðrik segist hafa erfitt sjómennskuna í beinan karllegg og að faðir hans hafi dregið hann með sér á sjó frá 11 ára aldri. „Ég var óskaplega sjóveikur fyrst en síðan rjátlaðist sjóveikin smám saman af mér,“ segir Friðrik.

Fisk á minn disk

Það er því kannski ekki nema von að hvers kyns fiskur hafi verið oft á boðstólum á Þórshöfn; ekki síst ýsa, steinbítur, lúða og þorskur. „Ýsa er á undanhaldi í dag, en áður var eins og það væri ekkert til annað en ýsa. Hún er samt langt frá því að vera besti fiskurinn, þorskurinn er t.d. miklu betri,“ segir Friðrik.

„Það þótti fínt þegar ég var á sjónum að setja fiskinn spriklandi í pottinn, sem er algjört rugl. Þá verður fiskurinn svo harður. Þegar þú sýður hann strax svona nýjan losnar lagið eins og það liggur í flökunum og verður bara eins og spil, losnar í sundur. Það þarf að láta fiskinn liggja eins og annað kjöt, það er ekkert varið í því að elda þetta strax. Helst að láta



Friðrik Vilhjálmsson vélstjóri segir að þrátt fyrir að hafa bragðað margvíslegan mat um heim allan þyki honum íslenski heimilismaturinn alltaf bestur. Siginn fiskur er í sérstöku uppáhaldi.

hann liggja í ís í tvo til þrjá daga, þá verður hann svo miklu betri. Þetta er bara og eins með lambakjöt, þér dettur ekki í hug að slátra rollu og éta hana um leið. Þetta þarf að hanga og brjóta sig.“

Friðrik segir föður sinn hafa alla jafna komið með slatta af fiski heim úr dagröðrum og þá tóku þeir feðgar sig oft til og gerðu siginn fisk. Þorskurinn sé besta hráefnið. „Þetta þarf að vera smærri þorskur, án þess þó að vera mjög litlir tittir sem ekkert er varið í. Það má einnig nota ýsu og lýsu en þorskurinn er samt alltaf bestur.“

Þeir spyrtu fiskinn saman og hengdu upp, þó ekki áður en hann hafði legið í nokkrar sólarhringa. „Í dag látum við hann liggja í svona fjóra til fimm daga í kórfa áður en við hengjum hann upp. Sumir láta fiskinn liggja í viku en þá þykir mér hann orðinn helst til kæstur,“ segir Friðrik og bætir við að best sé að signi fiskurinn hangi í svona tvær til þrjár vikur áður en hans er neytt. Hann verkar enn siginn fisk, en

þó ekki á svölunum hjá sér í Kópavogi. „Nei, nei, það væri að vísu hægt en það færi að leka á svalirnar og því fylgir sóðaskapur. Það er ekki boðlegt í heimahúsum, sérstaklega því það getur komið smá lykt af þessu,“ segir Friðrik. „Það er gott að láta hann síga á sjó, þar er miklu betra og ferskara loft tel ég.“ Hann hafi gert það sjálfur en þó ekki yfir sumarið, því að sögn Friðriks sé þá yfirleitt of heitt, auk þess sem flugan geti verið til ama. Betra sé því að láta fiskinn síga yfir kaldari mánuðina.

Vildu ekki sjá siginn fisk á páskum

Friðrik segir að siginn fiskur sé hversdagsmatur hjá honum í dag, hann borði oftar fisk en kjöt enda þyki honum fiskurinn léttari og betri í maga. „Siginn fiskur er með besta mat sem ég fæ, ég viðurkenni það. Maður er alltaf að éta einhverjar steikur, til dæmis á skipunum, og þess vegna er svo gott að fá tilbreytingu. Bara gamla góða torfkofa- og heimilismatinn.

Hann klikkar ekki.“ Hann geti þannig vel ímyndað sér að bjóða upp á siginn fisk til hátíðarbragða, oft við litla hrifningu annarra. „Ég get alveg hugsað mér að borða siginn fisk á jölunum. Ég man eftir því þegar ég var um borð í Júpiter að hafa stungið upp á því að við fengjum okkur siginn fisk á páskunum. Aðrir um borð fusuðu bara og sögðust ekki vilja vera í fæði hjá mér,“ segir Friðrik og hlær.

Það þurfi þó óneitanlega að venjast bragðinu af signum fiski og segir Friðrik að best væri ef foreldrar kynntu hann fyrir börnum sínum strax frá unga aldri. „Maður ólst strax upp við þetta,“ segir Friðrik og fyrir vikið þykir honum þetta herramannsmatur í dag. Sömu sögu sé að segja af skötunni. „Mér þótti skata viðbjóður þegar ég smakkaði hana fyrst. Ég man að ég hugsaði hvurslags djöfulsins óþokki þetta væri. Svo fór ég að venjast henni og finnst hún bara mjög góð í dag. Ég vil samt ekki hafa hana of kæsta, þá er



Ýsa er á undanhaldi í dag, en áður var eins og það væri ekkert til annað en ýsa. Hún er samt langt frá því að vera besti fiskurinn, þorskurinn er til dæmis miklu betri.

Þetta bara ammóníaksvæla.“

Hann hrósar íslenskum útgerðar- og skipafélögum fyrir að bjóða reglulega upp á fisk um borð. „Það hefði örugglega verið ódýrara fyrir félögin að kaupa kjúkling eða svín í útlöndum á slíkk, en hjá Eimskip fengum við til að mynda fisk í hádeginu allan daga, mjög góðan fisk. Ég man eftir því að á laugardögum fengum við oft siginn fisk, skötu eða saltfisk. Hjá Hafskip var það jafnframt hefð að menn fengu sér kók og sénéver fyrir matinn á laugardögum, sem ég tel að sé gott fyrir matarlystina.“

Matarhefðir gleymist ekki

Þrátt fyrir minnkandi fiskneyslu þjóðarinnar vonar Friðrik að fiskur verði áfram á borðum Íslendinga. „Ég held að það sé mikilvægt að við borðum fisk. Í honum er mikil hollusta og prótín sem er nauðsynlegt fyrir alla. Það er líka hægt að borða allan fiskinn, allan innmatinn, sporð og ugga. Maður ólst upp við það að borða allt og aldrei henda neinu.“

Því sé það miður að fiskur sé í mörgum tilfellum orðinn dýrari en kjöt. „Fiskur er bara orðinn lúxusvara í dag. Þar spilar auðvitað inn í að hráefnið er orðið miklu betra en það var. Í gamla daga var þetta oft bara togarafiskur, jafnvel fjórtán til fimmtán daga gamall. Núna eru breyttir tímar.“

Þannig kaupir fólk einna helst flakaðan fisk í dag, en Friðrik minnst þess að áður fyrr hafi fiskurinn nær alfarið verið þverskorinn. „Maður kunni að verka fiskinn. Maður vissi hvar beinin voru og kunni að hreinsa hann. Í dag eru allir útívinandi, hafa því minni tíma til eldamennsku og kunna hreinlega ekkert að verka fisk, enda hefur fólk ekki verið kennt að flaka. Mamma var alltaf heima og hafði nægan tíma til að elda, auk þess sem maður byrjaði sjálfur snemma að flaka og fletja fisk.“

Þegar hann lítur til baka segir Friðrik að skemmtilegir sjómenn og nótaveiðarnar hafi verið minnisstæðust á löngum ferli. „Að sjá skipið fyllast af loðnu á skömmum tíma og lyktinni sem henni fylgir, þó svo að síldin sé alls ekki brúkleig í siginn fisk,“ segir Friðrik og hlær.

- sój



komum ráðstefnur

Komum er nýtt ráðstefnu- og viðburðafyrirtæki sem býr að áratugalangri reynslu starfsmanna í ráðstefnuhaldi.

Komum sér um allt er viðkemur skipulagi funda og ráðstefna.

Sérstaða Komum liggur í fagþekkingu starfsfólksins.

komum.is

Komum er dótturfélag KOM ráðgjafar sem er elsta ráðgjafafyriræki landsins í almannatengslum

Barði NK 120 telst vera fyrsti skuttogari landsmanna:

Undanfari viðamikilla breytinga

Menn hafa lengi karpað um það í léttum dúr hver hafi verið fyrsti skuttogari landsmanna. Er það nokkurs konar landslutakeppni þar sem metnaður ríkir, enda eru ýmsar meiningar um skilgreininguna í þeim efnum. Í þessu sambandi hafa nokkur skip verið nefnd til sögunnar. Þeirra á meðal eru siglfirsku skipin Siglfirðingur SI 150 og Dagný SI 70, sem bæði tóku trollinn inn að aftan, auk Stálvíkur SI 1 og Karlsefnis RE 24 frá Reykjavík og Barða NK 120 frá Neskaupstað svo dæmi séu tekin.

En hvaða hönnun og eiginleikar skera úr um það hvort skip geti með réttu talist skuttogari eða ekki? Þetta útskýrðu ítarlega skipaverkfræðingarnir Auðunn Ágústsson og Emil heitinn Ragnarsson í grein í níunda tölublaði sjómanna-blaðsins Ægis árið 1979, þar sem þeir báru saman síðutogara og skuttogara. Mismunurinn felst einkum í eftirfarandi samanburði sem þeir lýsa í greininni:

Meginmunurinn á síðutogara og skuttogara

„Þegar síðutogari og skuttogari eru bornir saman eru æðimargir þættir í hönnun og fyrirkomulagi frábrugðnir þótt veiðarfærið sjálft sé í grundvallaratriðum það sama. Meginmunurinn er tvö heil þilför milli stafna á skuttogara, gaflaga skutur með skutrennu upp á efra þilfar, yfirbygging framskips,



Magni Kristjánsson skipstjóri í brúnni á Barða árið 1971.

MYND/SKJALA- OG MYNDASAFN NORÐFJARÐAR

íþúðir almennt framskips og togþilfar á afturþilfari. Á hefðbundnum síðutogara er aftur á móti eitt þilfar milli stafna, yfirbygging afturskips, togþilfar á framþilfari aftan við hvalalbak og íþúðarými bæði í fram- og afturskipi. Hlutföll aðalmála eru og talsvert breytt, einkum þó lengdar- breiddar hlutfall sem er mun lægra fyrir skuttogara og kemur þar til m.a. hlutfallsleg aukning í breidd til að mæta meiri þyngdarmiðjuhæð svo og að fá stærri þilfarsflöt.“ Þetta segja greinarhöfundar hafa þá meginkosti umfram síðutogara að meðhöndlun vörpunnar sé bæði auðveldari og fljótvirkari, aðstaða við meðhöndlun aflans sé gjörbreytt enda undir lokuðu

þilfari sem ekki var áður, ásamt því að aðbúnaður áhafnarinnar sé betri. Að auki séu fjölmörg tæknileg atriði frábrugðin, svo sem hjálparvindur og hjálpartromlur ásamt ýmsum fjarstýringum sem ekki voru í síðutogurum.

Barði NK 120

Að samanlögðu voru þeir Auðunn og Emil ekki í neinum vafa þegar kom að úrskurði um það hver hefði verið fyrsti skuttogari landsmanna. Það hefði verið Barði NK 120 í eigu Síldarvinnslunnar í Neskaupstað, sem smíðaður var í Frakklandi árið 1966 og keyptur á 42 milljónir króna síðsumars 1970. Síldarvinnslan fékk skipið afhent í byrjun nóvember og kom það til

landsins 14. desember 1970 eftir viðkomu í Grimsby og Stafangri. Kemur þetta fram í bók Smára Geirssonar, Norðfjörður, Saga útgerðar og fiskvinnslu, sem kom út árið 1983 í tilefni stórafmæla Samvinnufélags útgerðarmanna í Neskaupstað og Síldarvinnslunnar ári áður.

Siglfirðingur fyrstur með skutrennu

Í fyrrnefndri grein sinni í Ægi segja Auðunn og Emil að áður, eða í ágúst 1970, „var keypt frá Þýskalandi til landsins togskip af hollenskri gerð, sem hlaut nafnið Dagný SI 70. Það skip var ekki með heilt efra þilfar aftur að skut og án rennu en síðar var því breytt,



Skilgreining sú á skuttogara sem greinarhöfundarnir byggja á er almennt viðurkennd og ætti því að vera óþarfi að þreka frekar um það hver var fyrsti skuttogari landsmanna.

byggð skutrenna og aftasta hluta neðra þilfars lokað. Rétt er þó að nefna hér að árið 1964 var byggt í Noregi tog- og síldveiðiskip, Siglfirðingur SI 150, eins þilfars afturbyggt skip með skutrennu sem er því í reynd fyrsta íslenska skipið með skutrennu en fellur ekki inn í skilgreiningu þá sem hér er lögð til grundvallar fyrir skuttogara“. Í samtali við Sjómannaárgurinn segir Auðunn að niðurstaða þeirra um skilgreiningu skuttogara hafi ekki valdið neinum kryt eða skömmum í þeirra garð vegna greinarinnar í Ægi. „Mér vitanlega urðu engar deilur hvað þetta varðar í kjölfarið. Að minnsta kosti bárust þær aldrei til okkar Emils,“ segir Ágúst.

Barði undanfari mikilla framfara Norðfirðingar hjá Síldarvinnslunni hafa í grein á heimasíðu fyrirtækisins einnig fjallað um grein Ágúst og Emils í Ægi og segja m.a. í greinarlok: „Skilgreining sú á skuttogara sem greinarhöfundarnir byggja á

Barði nýkominn til heimahafnar í Neskaupstað í desember 1971.

MYND/G. SVEINSSON





Verkur, eymsli, þroti?

Diclofenac Teva hlaup

Til staðbundinnar meðferðar útvortis á vöðvum og liðum.

Diclofenac Teva er hlaup sem inniheldur virka efnið diklófenak. Lyfið er notað útvortis við verkjum, eymslum og þroti í liðum og vöðvum vegna bólgu. 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

Barði NK 120 á togveiðum í
Grindavíkurdýpi árið 1977.

MYND/KRISTINN BENEDIKTSSON



Þetta var lipur togari og kraftmikill. Hann togaði vel. Hann markaði líka mikla framför fyrir áhöfnina. Menn voru vanir að vera sex til átta í káetum en í Barða voru allar hásetakáetur tveggja manna.

ekker vita hvað hafi orðið um háfana þegar komið var austur. „Við vildum bara ekkert vita það, við skömmuðumst okkar svo mikið fyrir að koma með þetta. En áður en við komum í höfn á Norðfirði fengum við mjög gott holl af þorski og fylltum skipið. En vegna háfanna þurftum við að ryðja ísklefan og fylla hann af fiski í staðinn. Það var ýmislegt sem gerðist á Barða!“

Hólmatindur frá Eskifirði

Þess má að lokum geta að fáeinum dögum eftir að Barði sigldi til heimahafnar í Neskaupstað sigldi annar skuttogari, Hólmatindur, til heimahafnar á Eskifirði 20. desember 1970 eins og fjallað er um í júniblaði Austurlands, mál gagns Alþýðubandalagsins á Austurlandi, ári síðar þar sem fjallað er um þessa tvo fyrstu skuttogara landsmanna. - bv

er almennt viðurkennd og ætti því að vera óþarfi að þreifa frekar um það hver var fyrsti skuttogari landsmanna. Hitt er svo annað mál að tilkoma Barða var undanfari skjótra og viðamikilla breytinga; um áramótin 1978-1979 áttu Íslendingar orðið hvorki fleiri né færri en 79 skuttogara og sjávarútvegur landsmanna hafði tekið miklum stakkaskiptum á tæpum áratug.“ Magni Kristjánsson var fyrsti skipstjóri á Barða, sem var í tæp níu ár í þjónustu Síldarvinnslunnar þar til skipið var selt aftur til Frakklands. Það kvaddi Neskaupstað 24. október árið 1979.

Barði var bylting

„Ég sótti skipið til Frakklands og var með Barða í eitt ár, þar til ég fór til Japan til að taka við nýjum togara, Bjarti, sem Síldarvinnslan lét smíða fyrir sig þar. Barði var bylting á sínum tíma og mikil framför. Þetta var lipur togari og kraftmikill. Hann togaði vel. Hann markaði líka mikla framför fyrir áhöfnina. Menn voru vanir að vera sex til átta í káetum en í Barða voru allar hásetakáetur tveggja manna,“ segir Magni. Barði fór til fyrstu veiða hér við land í febrúar 1971 og fjórum mánuðum síðar hafði skipið farið í ellefu túra og borið að landi af að verðmæti

um fimmtán milljónir króna, sem nam rúmlega fjórðungi kostnaðarverðs skipsins. „Já, já, við fiskuðum vel og vorum duglegir. Við fengum líka frjálssar hendur varðandi breytingar sem við töldum nauðsynlegar. Þannig létum við setja færriband í skipið sem lagt var úr aðgerðadeckinu og fram í stefni þar sem við útbjuggum ísklefa. Þetta var mikil vinnuhagræðing fyrir mannskapinn.“

Átta tonn af háfi

Magni segir að þeir hafi þó stundum lent í ýmsum uppákomum á veiðum. „Ég man til dæmis eftir túr þar sem við vorum á Grinda-

víkurdýpi og ekki búnir að fiska mikið. Þá fengum við skyndilega ein átta tonn af háfi í trollið. Við höfðum svo sannarlega engan áhuga á þeim afla en ég hringdi samt austur til að spyrja hvað ég ætti að gera við þetta. Þeir sögðu okkur nákvæmar leiðbeiningar um hvernig við ættum að gera að háfnum, sem er náskyldur hákarli. Svo sigldum við af stað austur með suðurströndinni og eftir átta klukkustundir var loks búið að gera að aflanum. Maður fékk sko ekki hjúrt auga þegar maður kom niður til að spyrja hvernig gengi,“ segir Magni og hlær. Hann segist

Íslendingur höfundur skuttogaranna

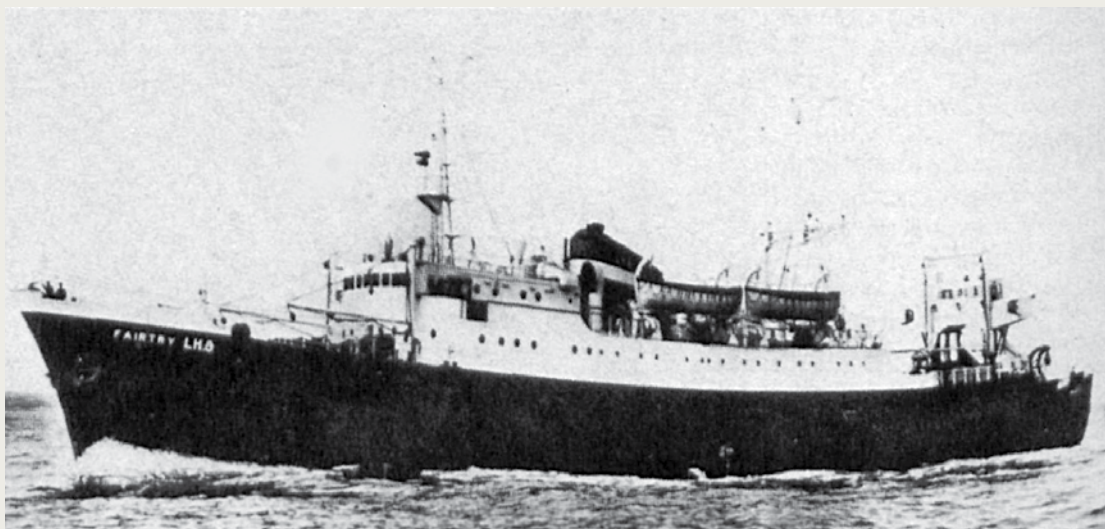
■ Austurland, mál gagn Alþýðubandalagsins á Austurlandi, frá 6. júní 1971, er helgað þeim tímamótum sem urðu við upphaf skuttogaravæðingar í íslenskum sjávarútvegi í árslok 1970 þegar fyrstu eiginlegu skuttogararnir sigldu til hafnar í Neskaupstað og á Eskifirði.

Í blaðinu er einnig fjallað um frumkvöðlastarf Andrjesar Gunnarssonar vélstjóra í Reykjavík, sem fæddur var í Austur-Landeyjum 1904. Hann lagði sem ungur maður stund á vélsmíði í Vestmannaeyjum og hjá Héðni í Reykjavík og lauk síðan vélstjóranámi árið 1929, tuttugu og fimm ára aldri. Andrjes fór þá til sjós og var m.a. á togurum, þar sem hugmyndin að skuttogara kviknaði eins og fram kemur í viðtali sem Ingólfur Stefánsson, skipstjóri í Reykjavík, tók við Andrjes fyrir ritstjórn Austurlands.

Áttuðu sig ekki á hagræðinu

Þar segir að skipstjórar á þessum tíma hafi almennt ekki gert sér grein fyrir ágæti þeirrar hagræðingar að taka vörpuna inn um skut togara í stað þess að innbyrða hana við skipshlið eins og tíðkaðist á síðutogurunum. Það var þó ekki fyrir en Andrjes hætti til sjós og réðst til Vélaverkstæðis Patreksfjarðar að hann gat farið að móta hugmynd sína um fyrsta skuttogarann. Tækifærið gafst loks þegar togaranefnd nýsköpunarstjórnarinnar auglýsti eftir hugmyndum um nýsköpunartogara. Þá kynnti Andrjes nefndinni hugmyndina, sem hlaut engan hljómgrunn enda þótt ýmsir skipstjórar víða um land hefðu þegar sýnt henni áhuga.

„Ekki var ég þó búinn að fá smíðað líkan af skipinu, en mjög fullkomin lýsing var þá til, og fékk ég síðan Sigurð Jónsson, ágætan hagleiksmann, til að gera líkan af skipinu, sem var tilbúið um mitt sumar 1945. Ýmislegt var þó ógert, þótt skrokkurinn væri kominn. Vann ég svo við að smíða búnað skipsins um haustið. Í lok ársins 1945 sýndi ég svo líkanið fullbúið heima hjá Friðbjófi Jóhannessyni, útgerðarmanni, hafði hann mikinn áhuga á hugmyndinni. Ekki



Fairtry LH 8, var smíðaður í Skotlandi fyrir Fresh Frozen Foods Ltd. í Edinborg, eins og fram kemur í bók Konráðs Rúnars Friðfinnssonar, Togarar. Svo komu skuttogarar, sem út kom 2016.

vaknaði samt áhugi togaranefndarinnar, þótt líkanið væri fullgert, reyndi ég árangurslaust að fá togaranefndina til að hlusta á mig. Ekki rökstuddi nefndin áhugaleysi sitt, hugmyndin var bara talin óhæf og við það sat,“ segir Andrjes í viðtalinu.

Fairtry LH 8 fyrsti skuttogari heimshafanna

Andrjes gafst þó ekki upp, enda hugðist hann fá einkaleyfi fyrir hugmyndinni og sigldi því til Englands veturinn 1946 til að hitta ráðamenn ytra og fleiri hagsmunaaðila. Á þeim fundum gaf hann nákvæma lýsingu á togaranum og búnaði slíks skips sem tæknimenn „teiknuðu upp og skráðu“. En allt var á sömu bókin lært, segir Andrjes í viðtalinu og varð hann að lokum „förlamb skrifinnsku og málæðis“. Ekki frétti Andrjes meira af málum ytra fyrir en „verksmiðjuskipið og skuttogariinn Fairtry LH 8 sigldi fullbúið á fiskimiðin 1953“. Var hann að sögn í meginatriðum í samræmi við

smíðalýsingu Andrjesar þótt ýmislegt væri öðruvísi, svo sem framstæðari brú en á líkaninu og fleira.

Dula breidd yfir skut líkansins

Í Austurlandi segir enn fremur frá ítrekuðum tilraunum Andrjesar til að koma skipslíkaninu á framfæri á sjávarútvegssýningunni í Reykjavík 1946, sem tókst að lokum, „en þar var líkanið fljótlega gert hornreka og breidd dula yfir afturenda þess“. Í blaðinu segir enn fremur að margir íslenskir togarasjómenn hafi harmað „að íslenskir ráðamenn skyldu ekki hafa borið gæfu til þess að nýta hugmynd hans“. Andrjesi entist þó aldur til að sjá hugmynd sína um skuttogara verða að veruleika, enda varð hann háaldraður; lést á St. Jósefsspítalanum í Hafnarfirði 18. maí árið 2003, að verða 99 ára að aldri. Þess má geta að lokum að í Sjómannadagsblaðinu 1987 birtist ítarlegt viðtal við Andrjes. - bv



„Ég nota Knorr þegar ég elda fyrir áhöfnina, enda er bragð, gæði og einfaldleiki í fyrirrúmi hjá Knorr.”

- Siggi Jóns, Viðey RE 50, Brim hf

Daninn sem Íslendingar elskuðu

Danski skipherrann Carl Georg Schack varð þjóðhetja á Íslandi eftir vasklega framgöngu gegn breskum togaraskipstjórum sem uppvisir urðu að landhelgisbrotum hér við land. Hann þoldi ekki að sjá arðráníð sem stórbjóðir stunduðu hér við land og sýndi í verki að honum stóð ekki á sama.

Er minnst er á landhelgina og deilur þar að lútandi verður flestum eflaust hugsað til hinna svokölluðu „þorskastríða“ sem háð voru á sjötta og áttunda tug síðustu aldar. Þó er landhelgisgæsla mun eldra fyrirbrigði og hefur alltaf verið þýðingarmikil, enda skorti Íslendinga lengi bæði fjármagn og skip til að halda uppi löggæslu á hafinu.

Í byrjun 20. aldar voru það auðvitað Danir sem sáu um slíkt. Þá höfðu orðið miklar framfarir á veiðiskipum. Stálklæddir togarar voru komnir til sögunnar sem gátu veitt mun stærra afla í einni ferð en áður þekktist. Danir höfðu reynt að bregðast við þessu og árið 1895 sendu þeir hingað beitiskipið Heimdall, sem var 1.342 smálestir, hraðskreitt og vel vopnum búit.



Greinarhöfundur með eina af mörgum heimildum sem hann studdist við þegar greinin var sett saman. Áður hafði hann í félagið við Baldur Ragnarsson fjallað um Carl Georg Schack í hlaðvarpsþættinum Draugar fortíðar.

Þrátt fyrir þetta var floti Dana ekki stór og enn voru mörg seglskip þar í þjónustu. Í raun var ekkert annað skip en Heimdallur sem gat haft í fullu tré við hin nýju fiskiskip Breta og Þjóðverja.

Bretland var öflugasta ríki veraldar

Hafa ber í huga að ástand í alþjóðamálum var allt annað en við nútímafolk höfum vanist. Á þessum árum gildi enn réttur hinna sterku. Íslendingar hafa mögulega

litið á Dani sem einhverja stórbjóð. Það gerðu Danir ekki. Þeim var fullljóst að þeir yrðu að fara varlega í umgengni við hinar sterku þjóðir Evrópu eins og t.d. Bretland, Þýskaland og Frakkland. Aðeins voru nokkrir áratugir síðan Danir höfðu beðið mikið afhroð í styrjöld við nágretta sinn Prússland. Það ríki var nú orðið Þýskaland og enn öflugra en áður. Enda brá svo við að þessar þjóðir, sérstaklega Bretar, tóku komu Heimdalls ekki fagnandi og sökuðu áhöfnina um að

hafa frammi ógnandi tilburði nær daglega við bresku togarana. Þetta var söngur sem átti eftir að heyrast oft er leið á öldina. Bretland var þá langöflugasta ríki veraldar og voru Bretar fljótir að minna Dani á mátt sinn. Sumarið 1896 sigldu fjögur bresk herskip til Íslands til að fylgjast með veiðiskipum sínum og afskiptum Dana af þeim. Þau köst- uðu akkerum úti fyrir Reykjavík, öllum borgarbúum vel sýnileg.

Svo virðist sem Heimdallur hafi staðið sig ágætlega. Það hafði t.d.

”

Botnvörpungar fóru oft ansi nærri landi í skjóli nætur, langt fyrir innan landhelgismörkin sem þá voru þrjár sjómílur en ekki lögfest sem slíkt. Íslendingar voru öskureiðir og beindu spjótum sínum að Dönun.

afskipti af 15 skipum sumarið 1897. Þetta nægði þó ekki Íslendingum, sem vildu mun öflugri varnir, enda sveið mörgum að sjá erlend skip sópa upp af þessum auðugu fiskimiðum. Íslendingar höfðu beðið Dani um að senda hingað fjögur gæsluskip en eins og áður er nefnt bjuggu Danir hreinlega ekki svo vel að geta brugðist við þeirri kröfu.

Skipakostur hér var lakari

Í lok 19. aldar voru þær raddir orðnar háværar sem kröfðust breytinga á lifnaðarháttum þjóðarinnar. Ásælni

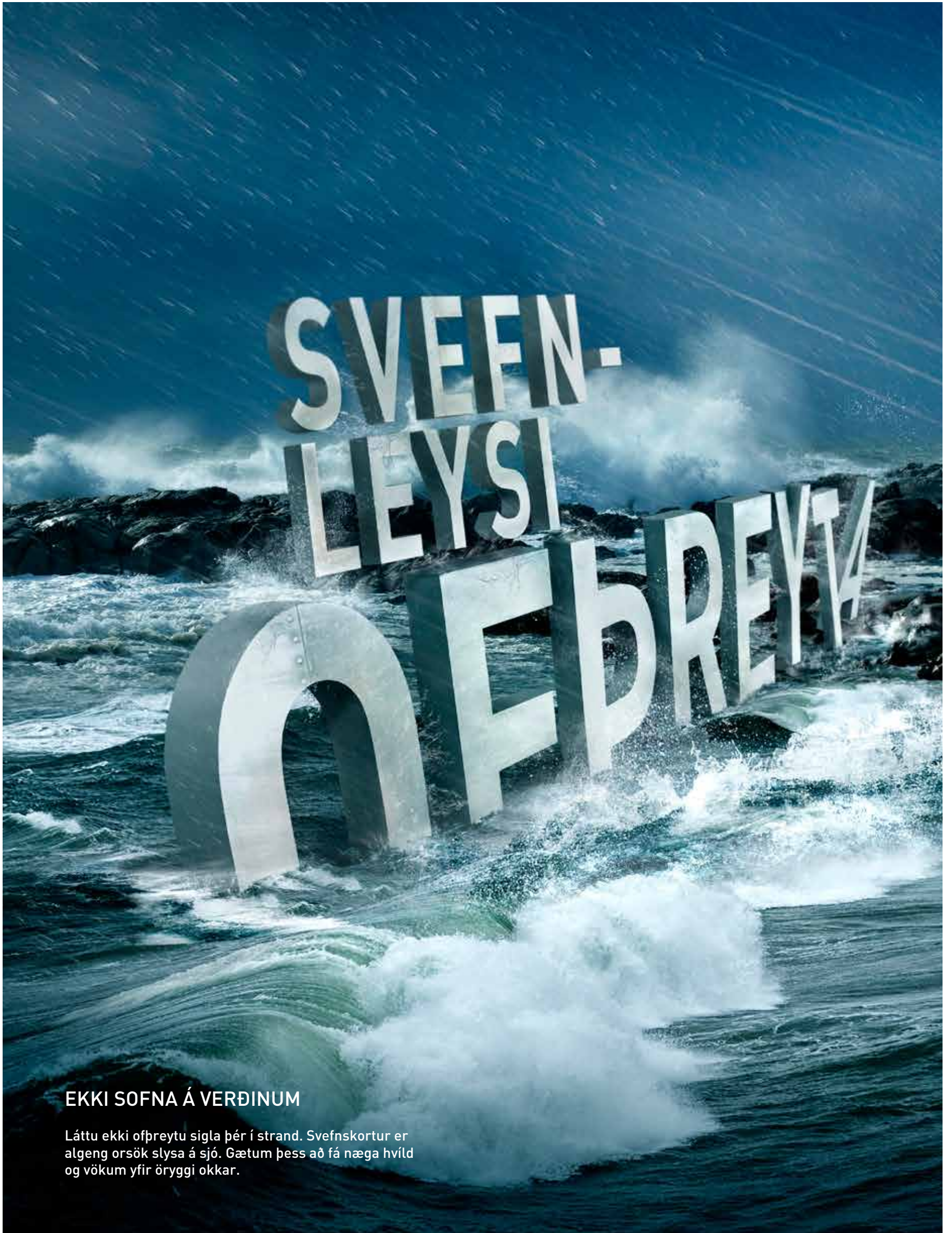


Við óskum sjómönnum til hamingju með daginn

ora

70 ÁRA
1952-2022

ora.is



EKKI SOFNA Á VERÐINUM

Láttu ekki ofþreytu sigla þér í strand. Svefnkortur er algeng orsök slysa á sjó. Gætum þess að fá næga hvíld og vökum yfir öryggi okkar.

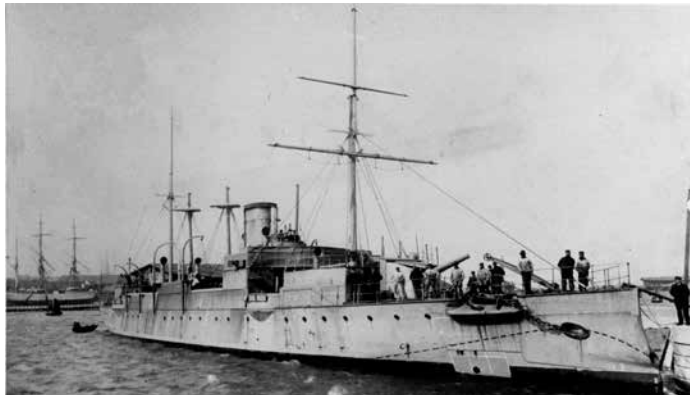


SAMGÖNGU- OG
SVEITARSTJÓRNARRÁÐUNEYTIÐ
Siglingaráð

Samgöngustofa 

erlendra veiðiskipa gerði ekki annað en að auka þær kröfur. Fleiri og fleiri vildu hverfa frá hinum gömlu lífnaðarháttum þar sem landbúnaður var stærstur og huga í auknum mæli að sjósókn. Einar Benediktsson var einna fremstur í flokki þessa hóps. Hann var harðorður í garð landa sinna og virtist hreinlega blöskra framtaksleysið og lítill vilji í framfaraátt. Einar gaf út eigið blað, sem hét Dagskrá. Í lok 19. aldar skrifaði hann um þessi málefni:

Vér stöndum hér uppi bláfátækir, afskekktir og óþekktir, fyrir utan öll gæði heimsmeningarinnar, og horfum á erlenda fiskara draga frá okkur marga tugi milljóna á ári, og svo ef einhver leyfir sér að benda á veg til þess að leiða þennan gullstraum að nokkru, eða jafnvel miklu leyti, inn í vasa landsmanna, þá er hann í sömu svipan búinn að fá heila hjörð af urrandi rökkum á hælana, sem ekkert hugsu um, einskis annars óska heldur en að geta verið sér sjálfum og öðrum til tjóns með því að hindra skynsamlegar, rökstuddar umræður um það ráð, sem til er lagt. Þetta er menningin okkar íslendinga. Hér er ekki til mikið aflögufé til góðra, þjóðlegra fyrirtækja, en vér höfum ávallt allsnægtir af illgjörnum andróðri gegn öllu, sem miðar í nýja stefnu, til að víkja af alfaravegi vanabundinnar, sofandi hugsunar.



Beitiskipið Hekla var nútímalegt skip, 1.350 smálestir með 3.000 hestafla vél og 156 manns í áhöfn. Mynd þessi af skipinu er tekin í skipalæginu í Kaupmannahöfn árið 1891, en skipið var smíðað árið áður.

MYND/NAVAL HISTORY AND HERITAGE COMMAND

Íslendingar höfðu vissulega reynt að auka útgerð en skipakostur þeirra var langt á eftir öðrum þjóðum. Það er kaldhæðnislegt að sumir keyptu t.d. skútur af Bretum, sem voru í miklum mæli að færa sig yfir á togarana. Þessi skip voru iðulega kölluð „botnvörpungar“, eftir aðalveiðarfæri þeirra. Sjálfur taldi Einar að það væri eina vitið að Íslendingar hæfu einnig botnvörpu-útgerð, en það var hægara sagt en gert. Til auka á vanlíðan landsmanna gerði botnvarpan meira en að sópa upp fiskinum. Veiðarfæri þau sem Íslendingar notuðust við urðu iðulega fyrir miklum skemmdum vegna ágangs erlendra skipa.

Gefnar voru upp sakir

Botnvörpungar fóru oft ansi nærri landi í skjóli nætur, langt fyrir

innan landhelgismörkin sem þá voru þrjár sjómilur en ekki lögfest sem slíkt. Íslendingar voru öskureiðir og beindu spjótum sínum að Dönum, sem auðvitað áttu að koma í veg fyrir landhelgisbrot. Líklega hafa Danir viljað gera eins vel og þeir gátu en eins og áður sagði höfðu þeir ekki yfir mörgum skipum að ráða sem gátu sinnt þessu verkefni. Einnig hafði koma bresku herskipanna árið 1896 ekki farið framhjá þeim. Þeir skildu alveg skilaboðin sem Bretar voru að senda þar. Eins og stór ruddi væri þar að vara lítilmagnann við því að angra sig. Þannig var einfaldlega staðan. Danir voru hræddir við stóru þjóðirnar, einkum Breta. Þetta gekk svo langt að Danir þorðu ekki annað en að gefa landhelgisbrjótum upp sakir og



Í umfjöllun Óðins í fyrsta tölublaði ársins 1905, þar sem þessi mynd birtist, segir: „C.G. Schack kapteinn, sem yfirmaður var á Heklu fyrri hluta þessa sumars, hefur getið sjer hjer betri orðstýr en allir fyrirrennar hans. Á þeim fáu mánuðum sem hann hafði hjer landhelgisgæslu, tók hann fleiri botnvörpunga en hinir höfðu náð árum saman.“

MYND/ÓÐINN-TÍMARIT.IS

afturkalla sektir til þeirra. Hannes Þorsteinsson lýsti þessu ágætlega í grein sem hann skrifaði í tímaritið Þjóðólf:

Er mælt að náðun þessi stafi af alvarlegum kvörtunum (eða hótunum) ensku stjórnarinnar til utanríkisþjónustunnar dönsku, er svo hefur fengið Íslandsráðgjafann nýja til að útvega lögbrjótum þessum fulla uppgjöf sekt-

anna eða konungsnáðun. Þegar Englendingurinn yggjir skelfur Danskurinn. Vér Íslendingar fáum að bera afleiðingarnar af því að Danir eru kotþjóð og vér undirlægjur þeirra og er því ekki við góðu að búast.

Reiði Íslendinga jókst og fleiri og fleiri virtust nú sannfærðir um að betra væri að sinna sínum málum sjálfir en að vera upp á Dani komna, sem gátu svo ekki sinnt sínu hlutverki sómasamlega. Í þeim málum miðaðist eitthvað. Ísland fékk heimastjórn árið 1904. Premur árum áður höfðu Danir og Bretar gert samkomulag um að landhelgi Íslands og Færeyja yrði þrjár milur. Það er þó eitt að ákveða lögin og annað að sjá til þess að þeim sé framfylgt. Enda kom fljótlega í ljós að Bretar og aðrar þjóðir virtu þetta að vettugi og veiddu oft langt fyrir innan. Jafnvel gerðust þeir svo frakkir að sigla nánast upp í land nærri byggðarlögum, eins og hreinlega til að sýna innfæddum hver hefði völdin.

Íslandsmet sem enn stendur

Árin liðu og ný öld gekk í garð en lítið breyttist í þessum málum. Samband Íslendinga og Dana varð æ stíðara, enda voru þeir fyrrnefndu æfir yfir hugleysi og lydduskap þeirra síðarnefndu. Danir héldu áfram að senda hingað skip sem áttu að taka og sekta land-

Við sökkvum okkur í verkefnin!



KÖFUNARÞJÓNUSTA SIGURÐAR EHF.

KÖFUNARÞJÓNUSTA

Þjónusta fyrir eldisstöðvar,
útgerðir og hafnir
www.dive4u.is - siggi@dive4u.is

☎ 899 6345

helgisbrjóta en eins og áður virtust skipherrar afar ragir við að ganga röggssamlega fram í því starfi.

Til tíðinda dró þó árið 1905, en þá kom hingað beitiskipið Hekla. Það var nútímalegt skip, 1.350 smálestir með 3.000 hestafla vél og 156 manns í áhöfninni. Skipherrar á Heklu var hinn fimmtugi Carl Georg Schack. Hann fór ekki dult með fyrirliðningu sína á Bretum og hryssingslegri framgöngu þeirra gagnvart öðrum þjóðum.

Bæði Íslendinga og Breta rak nú í rogastans, því Schack var ekkert að tvínóna við hlutina. Hann var nánast stanslaust úti á sjó og beitti þeirri taktík að koma askvaðandi með sólina í bakið og króa lögbrjótinn helst af nálægum landi svo að honum var engin undankomu auðið.

Schack var hér aðeins í nokkra mánuði en hann nýtti þann tíma vel og var nánast sem úlfur í sauða-hjörð innan um erlendu fiskiskipin. Á örfáum mánuðum tók hann 22 togara, færði til hafnar og sektaði. Auk þess rak hann 40 aðra út fyrir landhelgismörkin. Mun það enn vera Íslandsmet. Nú var komið að Íslendingum að gleðjast en yggldist alvarlega brúin á Bretum. Í apríl 1905 birtist eftirfarandi frétt í Þjóðólfi:

Enn hefur varðskipið Hekla höndlað tvo enska botnverpla við ólöglegar veiðar í landhelgi nálægt Dyrhólaey. Annað skipið var sektað um 60 pund en hitt þurfti að greiða 80 pund. Það er alls í sektum um 2520 kr. Auk veiðarfæra og aflu, er upptækt var gert. Hekla hefur þá alls höndlað sex botnverpla síðan hún kom hingað og nema sekt-



Um Schack fóringja var fjallað í Ægi árið 1907 og þar birt þessi mynd af honum þar sem hann yfirheyrir skipstjórnann J. Sørensen af togaranum Golden Gleam, frá Hull.

MYND/EGIR-TÍMARIT.IS

irnar frá þeim öllum 6480 kr. Má kalla að hér sé all vasklega að gengið af varðskipinu og á kapt. Schack, yfirforingi þess, heiður og þökk skilið fyrir dugnaðinn.

Sveið umkomuleysi Íslendinga

Schack varð á svipstundu þjóðþekktur, enda fundu Íslendingar að hér var kominn maður sem stóð ekki á sama um illa aðstöðu þeirra og blöskraði framganga erlendra lögbrjóta. Hann átti eftir að skrifa um verkefni sín hér í blaðinu Dansk Tidsskrift árið 1907. Þar kemur vel fram hve sárt honum fannst að sjá umkomuleysi hinna

fátæku eyjarskeggja og arðrán stórþjóðanna á þeim:

Enskir gufutogarar fóru að birtast á Íslandsmiðum í kringum 1890. Nokkru seinna bættust þýskir, franskir og hollenskir togarar í hópin. Urðu þeir fljótlega hinir verstu óvinir íslensku þjóðarinnar. Þeir báru nákvæmlega enga virðingu fyrir einu né neinu. Þeir virtu ekki landhelgina, sópuðu upp öllum fiski fyrir framan nefið á innfæddum og eyðilögðu veiðarfæri íslenskra fiskimanna með því að draga troll sín yfir þau. Þeir hröktu

Íslendingana miskunnarlaust á brott ef þeir voguðu sér að fara á sömu mið á sínum litlu bátum og ollu slysum eða jafnvel dauða með skammarlegu framferði sínu. Nögu slæmir voru þeir á hafi úti en stundum fór þessi erlendi lýður í land og ógnaði heimamönnum og rændi kindum frá þeim. Það eru ströng viðurlög við veiðum í íslenskri landhelgi en eitt er að setja lög, annað að framfylgja þeim. Erlendir togaraskipstjórnar kærdi sig kollótta um þetta og veiddu hvar sem þeir vildu og hlýddu í engu mótbárum innfæddra.

Um þá erfiðleika sem Danir stóðu fram fyrir við landhelgisgæsluna skrifar Schack:

Það var ekki fyrr en í lok 19. aldar að við höfðum loksins kraftmikil beitiskip sem gátu elt togarana uppi. Ef maður ætlar sér að handtaka meintan landhelgisbrjót, verður maður að vera algjörlega viss um að hann hafi verið fyrir innan línuna, inni í landhelgi. Þetta er mjög mikilvægt. Það verður víst að viðurkennast að Danmörk er lítið land og má sín einskis gegn stórþjóðum eins og Bretlandi, Frakklandi og Þýskalandi, svo nokkrar séu nefndar. Gerir þú mistök þá mun viðkomandi skipstjóri strax senda inn kærur. Sérstaklega heimta Englendingar alltaf nákvæmar sannanir og lýsingar á því hvar togarar hefur verið tekinn við ólöglegar veiðar og vei þeim danska kaifteini sem ekki hefur allt sitt á hreinu hvað það varðar.

Togaraskelfirinn kallaður heim

Enda gerðist nú nokkuð sem kom Íslendingum kannski ekki á óvart en gladdi þá lítt: Carl Georg Schack var kallaður heim til Danmerkur í júlí 1905. Ástæðan sem var gefin upp var heilsubrestur en það var ekki nokkur sála á Íslandi sem trúði því. Bretar höfðu beitt valdi sínu og neytt Dani til að senda þennan „togaraskelfi“ heim. Svo má vera en annað hékk á spýttunni: Schack hafði verið miklu meira á ferðinni en yfirvöld bjuggust við og farið langt yfir mörkin í kolanotkun, eða um 60 tonnum meira. Danir þurftu að horfa í budduna eins og aðrir.

Íslendingar sáu mjög á eftir þessum röggssama Dana sem hafði sýnt að honum stóð ekki á sama. Hundruð Reykvíkinga skrifuðu undir og færðu honum virðulegt skrautskjal með kærur þökkum:

„fyrir þann framúrskarandi dugnað og óþreytandi árvekni, sem þér hafið sýnt þessu starfi, er hefir svo mikla þýðingu til að vernda annan aðalatvinnuveg landsmanna, fiskiveiðarnar, fyrir yfirgangi, áleitni og lögbrotum útlendra ránsmanna.“

Carl Georg Schack lést árið 1930. Seinna áttu Íslendingar eftir að eignast sína eigin röggssömu kaifteina sem gengu vasklega fram gegn landhelgisbrjótum en það er önnur saga.

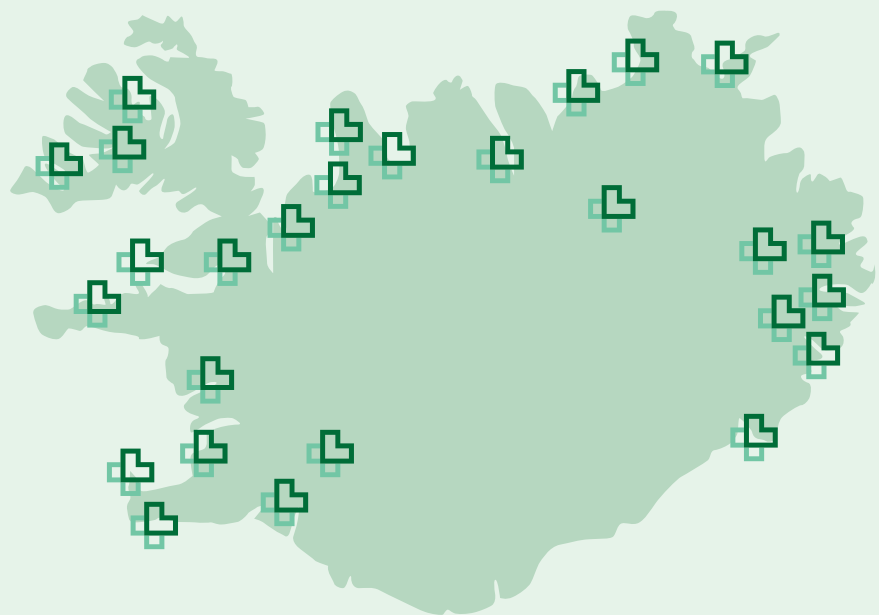
Höfundur: Flosi Þorgeirsson, sagnfræðingur

FYRSTA HJÁLP UM LAND ALLT

Hjá Lyfju fást sjúkrakassar í mörgum stærðum og gerðum fyrir einstaklinga og heilu áhafnirnar. Mikilvægt er að yfirfara sjúkrakassa reglulega svo að allt sé til reiðu þegar á reynir. Yfirferð og áfylling á sjúkrakassa er þjónusta sem er í boði hjá okkur.

Gleðilegan sjómanna dag

Kveðja
starfsfólk Lyfju



 LYFJA

„Gátum ekki annað gert en beðið“

Þrjátíu og fimm ár eru liðin frá strandi Barðans GK undan Hólahólum á Snæfellsnesi. Áhöfninni var allri bjargað við erfiðar aðstæður, haugasjó og éljagang, og er ekki síst talið að snarræði þylusveitar Landhelgisgæslunnar hafi skipt sköpum. Talið er að röng staðarákvörðun hafi valdið strandinu, auk þess sem radar skipsins var bilaður og skekkja í Loran-tæki Barðans.

Það var að morgni laugardagsins 14. mars árið 1987 sem neyðarkall barst frá áhöfn Barða GK 475, rúmlega 130 tonna stálskips í eigu útgerðarfélagssins Rafns frá Sandgerði. Níu manna áhöfnin hafði verið að veiðum undan vestanverðu Snæfellsnesi og var í þann mund að draga inn netin þegar báturinn strandaði við Dritvík. Dýrvitlaust veður var á strandstað, norð-norð-vestan hvasssviðri eða stormur, éljagangur og dimmviðri sem gerði Eðvaldi Eðvaldssyni skipstjóra erfitt að sjá til lands. Mikið högg kom á bátinn, svo mikið að áhafnarmedlimir töldu að þeir hefðu lent í árekstri við annan bát, og síðan ólag sem bar bátinn á svipstundu inn í skorninginn þar sem hann strandaði. Háir hamrar eru allt í kringum strandstaðinn og fór báturinn fljótt á hliðina, skorðaður milli kletta. Báturinn lá á stjórnbörðshliðinni uppi í klettunum og er áætlað að hann hafi hallað um 70 eða 80 gráður þegar verst lét.

Sjórinn gekk linnulaust yfir skipið og inn í stýrishúsið. Áhöfnin hafði komið sér fyrir í kortaklefanum, inn af stýrishúsinu, og ekki leið á löngu áður en það tók að fyllast. „Stýrishúsið var opið og gekk sjórinn þar í gegn og annað hvert brot gekk yfir okkur þannig að við vorum allan tímann meira eða minna í sjó. Við gátum ekki annað gert en beðið,“ sagði Bergþór Ingibergsson, stýrimaður á Barðanum, í samtali við Morgunblaðið daginn eftir.

Vægast sagt ómurleg aðkoma Áhöfnin sendi út neyðarkall á sjöunda tímanum um morguninn og voru björgunarsveitir frá Ólafsvík, Helliðsandi og Breiðuvík kallaðar út klukkan 7:15. Þær voru komnar á strandstað um hálf tíma síðar og varð þeim fljótt ljóst að þær gætu lítið aðhafst frá kletta-veggnum. Ekkert lífsmark sást um borð, mannlæs björgunarbáturinn var á floti hjá skipinu og ekki voru neinar aðstæður til að koma línu úr landi að Barðanum. „Þetta var vægast sagt ómurleg aðkoma,“ eins og Emanúel Ragnarsson, formaður Sæbjargar í Ólafsvík, komst að orði í samtali við Morgunblaðið.

Á sama tíma og björgunarsveitirnar voru að átta sig á aðstæðum nálgadist þýrla Landhelgisgæslunnar, TF-SIF, strandstaðinn óðfluga. Um borð var fimm manna áhöfn; flugstjóri, flugmaður, læknir, stýrimaður og sigmaður, en hún hafði ekki getað tekið af stað frá Keflavík um leið og útkallið barst vegna ísingar og óveðurs. Þegar þýrlan var komin að Dritvík klukkan 8:13 varð áhöfninni ljóst hversu erfið björgunarskiptirnar voru. „Við flugum nokkra stund yfir og könnuðum allar aðstæður. Báturinn lá á hliðinni og möstrin voru það neðarlega að við vorum hræddir um að þau myndu slást upp ef hann rétti sig,“ sagði Páll Halldórsson, flugstjóri TF-SIF.

Engin hreyfing sást um borð í Barðanum og var óttast að áhöfnin kynni að vera af. Ekki leið þó á löngu áður en björgunarsveitir og áhöfn TF-SIF sáu skipstjóranum

bregða fyrir í einum glugganum á stýrishúsinu. Þá tók áhöfn þýrlunnar til starfa og flutti lækni áhafnarinnar, Guðmund Björnsson, í land þar sem hann kom sér upp aðstöðu – „eins konar heilsugæslustöð“ – og beidd þess að taka á móti skipverjum. Tekin var ákvörðun um að hífa áhöfn Barðans um borð í TF-SIF og ljóst var að mikið væri undir. Að sögn Bergþórs stýrimanns var „eini möguleikinn að komast um borð í þýrluna“.

Líklega hefði enginn komist í land

Sem fyrr segir voru björgunarsveitirnar erfiðar, aftakaveður og allir skipverjar í einum hnappi kortaklefa Barðans. Ekki var talið forsvaranlegt að senda sigmann niður í bátinn og hætta þannig lífi eins manns til viðbótar. Sambandi var komið á milli TF-SIF og Barðans með svokallaðri tengilínu sem tekið var á móti í brú bátsins, beint niður um brúardyrnar og í hendurnar á áhöfn bátsins. Erfitt reyndist að koma björgunarskiptirni að skipverjunum. „Þó svo að við höfum æft hífingar við allar mögulegar aðstæður höfum við aldrei gert okkur grein fyrir að þessi staða gæti komið upp, að hífa menn út um dyr á brú,“ sagði Sigurður Steinar Kettilsson, fyrrverandi skipverji, sem þá var stýrimaður á TF-SIF, við Morgunblaðið. Ekki bætti úr skák að þarna var haugasjó „með einhverju versta sjólagi sem við þekkjum“ að sögn Sigurðar. Þó hafi sex fiskiskip dælt olíu í sjóinn fyrir utan strandstað-

inn til að lækja hann, sem talið er að hafi haft sitt að segja.

Björgunin sjálf gekk því ekki hnökralaust fyrir sig. Ekki var hægt að sjá hvernig skipverjarnir voru í björgunarylkkjunni, auk þess sem ýmsir hlutir flæktust fyrir þeim. Engu að síður var búið að bjarga sex mönnum um borð í TF-SIF tæplega 40 mínútum eftir að þýrlan kom á vettvang, sem flutti mennina til Guðmundar læknis í landi þar sem hann hlúði að þeim. Ekki tók nema sjö mínútur að ferja mennina þrjá sem eftir voru úr Barðanum og upp á land. Þrátt fyrir erfiðar aðstæður slasaðist enginn skipverji við björgunina, þó svo að þeir hafi allir verið mjög kaldir og hraktir. Sjórinn var jökulkaldur og talið er að málalyktir hefðu orðið aðrar ef mennirnir hefðu verið klukkustund lengur í sjónum. „Við höfðum ekki þrek til að taka við neinu og hefðum örugglega ekki komist allir í land, líklegast enginn okkar. Þetta var orðin spurning um hvað við héldum lengi út. Báturinn gat brotnað hvenær sem er og stýrishúsið farið,“ sagði Bergþór um aðstæðurnar um borð.

Guðmundur læknir skoðaði alla skipverjana og voru flestir þeirra lítið lemstraðir en sendir á sjúkrahúsið í Ólafsvík til frekar aðhlyningar. Skipstjórnin var verst á sig kominn og talinn lífshættulega kaldur. Hann var fluttur á Borgarspítalann í Reykjavík, þar sem hann var þó fljótt úrskurðaður úr allri hættu. Allir skipverjarnir lifðu því hrakningarnar af, þrátt fyrir uggvænlegar aðstæður og erfið



”

Við flugum nokkra stund yfir og könnuðum allar aðstæður. Báturinn lá á hliðinni og möstrin voru það neðarlega að við vorum hræddir um að þau myndu slást upp ef hann rétti sig.

– Páll Halldórsson, flugstjóri TF-SIF

björgunarskiptir. Sigurður Steinar, stýrimaður í TF-SIF, taldi að árangurinn væri að þakka vel samhæfðri áhöfn þýrlunnar, sem hefði æft slíkar björgunaraðgerðir tvisvar til þrisvar í viku – „og þar að auki erum við með gott tæki,“ sagði Sigurður og vísaði þar til TF-SIF.

Bilaður radar og skekkja í Loran

Til þess að varpa skýrara ljósi á aðdraganda atburðanna fór fram sjópróf hjá bæjarfógetanum í Keflavík þremur dögum eftir strandið, þriðjudaginn 17. mars. Þar tjáði Eðvald skipstjóri réttinum að honum hefði lást að staðsetja skipið rétt á korti að morgni strandsins. Hann hefði þó séð vitann á Malarrífi og því getað áttað sig á staðsetningu skipsins. Ekki hefði bætt úr skák að radarinn um borð í Barðanum hefði haft tilhneigingu til að „þetta út,“ auk þess sem Loran-tækið ætti það til að sýna skekkju. Ómögulegt hefði verið að sjá til lands vegna veðurs, sem einkenndist af éljagangi og dimmviðri.

Við sjóprófið kom jafnframt fram að brú Barðans hefði verið mannlæs þegar slysið varð. Skipstjórnin hefði sjálfur verið niður í matsal ásamt öðrum úr áhöfninni og ákveðið að láta skipið reka á meðan. Í brúnni var neyðartalstöð sem skipverjar sögðu að hefði ekki verið notuð, hins vegar hefði verið stuðst við VHF-örbylgjustöðina til þess að kalla á hjálp. Strax hefði náðst samband við Höfrung II og ekki verið seinna vænna, þar sem önnur hurðin hefði brotnað og sjór tekið að flæða inn í brúnni.

Nánar má fræðast um strand Barðans í fjölmiðlaumfjöllun þess tíma, auk þess sem slysinu eru gerð skil í bók Óttars Sveinssonar Útkall Alfa TF-SIF.



HÚSASMIÐJAN

FYRIR
ÞIG



ALLT FYRIR

**GRILL
SUMARIÐ**

Hugmyndin kviknaði yfir samnorrænu rauðvínsglasi

Smíði og notkun súðbyrðinga rataði á skrá Menningarstofu Sameinuðu þjóðanna (UNESCO) yfir óápreifanlegan menningararf í lok síðasta árs.

Formaður Vitafélagsins – íslenskrar strandmenningar, félags sem hafði aðkomu að undirbúningi skráningarinnar, segir þetta mikla viðurkenningu. Íslendingar þurfi þó að „taka sér tak“ í bátasmíði og tryggja að söguleg og samnorræn þekkingin glattist ekki hér á landi.

En hvað eru súðbyrðingar og hvað gerir þá svona merkilega? „Smíði hins norræna súðbyrðings, sem við köllum venjulega bara trébáta, árabáta eða trillur, á sér að minnsta kosti tvö þúsund ára sögu. Öldum saman gerði báturinn mönnum kleift að stunda sjósókn, veiðar, landbúnað og flutninga. Þekking manna á smíði súðbyrðingsins varð grundvöllur menningar strandbyggðanna og arfleifðar hennar,“ segir Sigurbjörg Árnadóttir, formaður Vitafélagsins.

Smíði súðbyrðingsins byggir á handverkshefð þar sem neðri brún fjalar leggst ofan á efri brún næstu fjalar fyrir neðan. Í upphafi voru borðin saumuð saman en svo komu trénaclar og síðar járn- og koparnaglar til sögunnar. „Nú, eins og áður mótar bátasmiðurinn bátinn samkvæmt staðbundnum hefðum, þörfum kaupandans, náttúrulegum kringumstæðum og notkun. Náðin við staðhætti og náttúrulegar aðstæður skiptir meginmáli. Þess vegna eru til margs konar bátalög.“

Mismunandi lag eftir landshlutum

Sigurbjörg nefnir í því sambandi „breiðfirska lagið,“ sem mörg kannist eflaust við. „Það voru margir bátar smíðaðir við Breiðafjörðinn á árunum 1930–1960 og notaðir við hlunnindanýtingu. Þeir þurftu að vera grunnristir og með framstefni mikið bogið til þess að hægt væri að lenda í hölmum og skerjum og sigla um grunn sund. Bátar í öðrum landshlutum voru með öðru lagi, sem réðst af aðstæðum á hverjum stað. Við Faxaflóann voru bátar með Engeyjarlaginu og sandaskipin voru á Suðurlandi,“ segir Sigurbjörg.

Hún segir að bátasmiðir vilji helst leita sjálfir að trjánnum sem þeir þurfi, enda geri þeir miklar kröfur til efniviðarins. „Við eigum hins vegar ekki svo mikið af gjöfulum skógum og hér á Íslandi leituðu menn áður fyrr að kjörviði á rekafjörum. Nú er efnivið flutt inn frá Noregi eða Svíþjóð. Smíða-aðferðirnar eru hins vegar að mestu þær sömu fyrir allar tegundir súðbyrtra báta á Norðurlöndum.“



Finnbogi Bernóðsson safnvörður og Sigurbjörg Árnadóttir við sexæringinn Ötver við Ósvörina í Bolungarvík.

Mikil vinna að baki skráningunni Vitafélagið – íslensk strandmenning hefur verið starfandi í nítján ár. Félagsmenn eru um þrjúhundruð og þar er öll vinna unnin í sjálfboðavinnu. Félagið hafði aðkomu að stofnun norrænu strandmenningarsamtakanna og það var á vettvangi þeirra sem hugmyndin kviknaði að skráningu súðbyrðingsins hjá UNESCO.

„Eftir langan og strangan vinnudag sátum við yfir rauðvínsglasi og veltum vöngum yfir því hvað við ættum nú meira sameiginlegt – annað en að finnast franskt rauðvín helviti gott – og sagði þá kornung norsk kona „handverkið og hefðir við smíði og notkun súðbyrtra báta“. Þar með fór þessi bolti af stað,“ segir Sigurbjörg.

Verkstjórnin við skráninguna var í höndum Norðmannanna í samtökunum, sem Sigurbjörg segir betur efnum búna til að sinna undirbúningi slíkrar skráningar. Hin samtökin hafi þó svo sannarlega lagt sitt af mörkum; safnað upplýsingum og fengið bátasmiði, söfn og félagasamtök í lið með sér, sem meðal annars sendu stuðningsyfirlýsingar og undirskriftir sem voru á þriðja hundrad.

„Punktinn yfir i-ið settu svo ráðherrar menningarmála á Norðurlöndum sem kvittuðu upp á og sendu umsóknina inn til UNESCO. Þann 14. desember 2021 rúllaði boltinn inn á skráningalista UNESCO þegar Milliríkjanefnd um varðveislu menningararfæða samþykkti einróma skráninguna á fundi sínum í París, yfir óápreifanlegan menningararf mannkyns alls,“ segir Sigurbjörg.

„Smíði og notkun súðbyrðinga er samofin sögu þessara landa og er mjög merkileg. Þessi þekking á staðhættum, náttúruöflunum og handverkskunnáttan varð til þess



Vinfastur á siglingu undir fullum seglum, smíðaður á Reykhólum 2006. Báta- og hlunnindasýningin á Reykhólum er helguð gjöfum náttúrunnar við Breiðafjörð og nýtingu þeirra, einkum á fyrri tíð.

að við fengum fullt hús stiga hjá UNESCO og einnig sú staðreynd að það voru allar norrænu þjóðirnar, sjálfstjórnarríkin, Álandseyjar og Færeyjar og minnihlutahópar eins og Samar og Kvernar sem tóku þátt í þessu samstarfi.“

Íslendingar þurfi að taka sér tak Sigurbjörg segir Vitafélagið mjög stolt af sinni aðkomu, ekki síst í ljósi þess að þetta sé fyrsta íslenska menningararfæðin sem er skráð á lista UNESCO yfir óápreifanlegan menningararf mannkyns alls og sú fyrsta samnorræna. Viðurkenningin sé mikill heiður og hluti samnorrænnar sjálfmyndar.

„En hér þurfa Íslendingar að taka sér tak og gera mun betur. Bátasmiði á að vera hægt að læra á öllum þeim stöðum sem kenna húsasmíði. Það hefur einungis einn einstaklingur lokið námi í bátasmiði á Íslandi síðustu þrjátíu árin og annar mun ljúka námi nú á haustmánuðum. Og það er

bara einn aðili sem er með meistaranám og er að kenna verklegu þættina. Þessu verður að breyta og það strax áður en þessi þekking glatast,“ segir Sigurbjörg og bætir við að Íslendingar gætu farið að fyrirmynd Norðmanna og sett upp nám á háskólastigi, rétt eins og þeir vinni nú að við norðurslóðabraut Háskólans í Tromsø.

Viðar þurfi þó að varðveita. „Við höfum verið svo ótrúlega dugleg við að eyðileggja. Það sjást varla lengur sjóbuðir eða gamlar bryggjur og við brenndum súðbyrðingana okkar á áramótabrennum. Þetta er hrein villimennska. Að reyna að þurrka burt eigin sögu og menningararf á þennan hátt er algjör aumingjaskapur. Við látum eins og landnámsfólk hafi komið með Icelandair með fornsögurnar undir handleggnum. Bendum ferðamönnum á Gullfoss og Geysi og segjum sögur af Laxness og huldufólki,“ segir Sigurbjörg.

Þótti hugmyndin fáránleg

Hún segir að þessi reynsla sín hafi orðið til þess að hún vildi breyta þessu. Það sem ýtti við henni hafi verið beiðni Norðmanna um aðstoð við skipulagningu ráðstefnu í Noregi vorið 2003. „Ráðstefnan bar yfirskriftina „Fyr folk i Norden“. Það var ljóst á þessum tíma að senn liði að því að allir vitar í Noregi og annars staðar á Norðurlöndum yrðu sjálfvirkir og starf vitavardarins því óþarft. Þess vegna var haldin ráðstefna til að viðra hugmyndir um notkun vitans og sérstaklega vitavardarbústaðanna í framtíðinni. Vitar standa jú án undantekninga á ægifygrum stöðum en aðgengi er ekki alltaf sem best.“

Viðbrögðin voru þó ekki eins og Sigurbjörg hafði vonast eftir. „Það er skemmst frá því að segja að



Albert var smíðaður 2017 af Hafliða Aðalsteinsyni í Reykjavík eftir báti sem Albert, síðasti vitavörðurinn sem bjó í Gróttu, átti.

fólk hafði minni en engan áhuga og ég var ljónheppin að enginn lét læsa mig inni. Svo fáránlegt þótti fólki þetta. Mér tókst þó að fá Magnús Skúlason, sem þá gegndi stöðu forstöðumanns Húsafríðunarnefndar ríkisins, og Guðmund Lúther Hafsteinsson arkitekt með mér á ráðstefnunna.“

Í framhaldinu hafi Vitafélagið – íslensk strandmenning verið stofnað, sem Sigurbjörg segir að hafi þó átt að bera annað nafn í upphafi. Það „hefði bara átt að heita Strandmenningarfélag Íslands, eða Ströndin. En þar sem orðið strandmenning var ekki til í íslenskum orðabókum og fólk tengdi það við suðrænar sólarstrendur gekk það ekki. Við ákváðum því að allir hlytu að vita hvað viti væri og hann yrði framvegis viti og verndari íslenskrar strandmenningar,“ segir Sigurbjörg. „Sjálfrí var mér bent góðlega á að sjórinn við Íslandsstrendur hefði ekkert hlýnað þó svo að ég hefði brugðið mér af bæ. Við sem stóðum að stofnun félagsins þóttum mjög undarleg,“ segir Sigurbjörg.

Strandmenningin merkur og mikilvægur hornsteinn

Hún segir það einlæga von sína að skráning súðbyrðingsins á lista UNESCO skili auknum áhuga á strandmenningu þjóðarinnar og að innan skamms verði aftur smíðaðir bátar í hverjum firði á Íslandi. „Ég vona líka að þessi tilnefning muni auka þekkingu og áhuga landsmanna á eigin sögu – því strandmenning þjóðarinnar er einn merkasti og mikilvægasti hornsteinn hennar og hvað er betra til útivistar, íþróttaiðkunar og náttúruskoðunar en að setjast undir árar eða líða um hafflötinn með vind í seglum? Læra hnúta, hvað þeir heita, skoða fugla, spá í veðrið, skýjafar, hvaðan vindurinn blæs og hvernig viðrar á morgun.“

Siglingar séu þar að auki vistvænn kostur. „Það eru nefnilega ómetanleg forréttindi að eiga haf og strönd og eiga þess kost að komast á stefnumót við hafið. Forréttindi sem margir erlendir ferðalangar komast að þegar þeir sækja landið heim,“ segir Sigurbjörg Árnadóttir.

Til hamingju með sjómannadaginn!

TM og íslenski sjávarútvegurinn hafa gengið samhliða í gegnum strauma 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



Aukin þjónusta við eldri borgara



Við bjóðum eldri borgurum, sem ekki hafa tök á að nýta sér Íslandsbankaappið eða netbanka, að hringja í okkur í **sérstakt símanúmer 440-3737** fyrir alla helstu bankþjónustu.

Góð þjónusta breytir öllu

