

Eldur er versti óvinur sjómanna

■ Kallað er eftir ramma um viðbúnað vegna eldsvoða á sjó þar sem slökkviliðsmenn og aðrir viðbragðsaðilar læri og starfi með erlendum sveitum af sama toga. > 10



SJÓMANNADAGURINN 2019

SUNDKUNNÁTTAN LYKILATRIÐI

■ Ásta Þorleifsdóttir, varaformaður Siglingaráðs, hefur lengi verið heilluð af sögu sundkunnáttu á Íslandi og segir merkilegt hvernig sundkunnáttan hafi glatast eftir þjóðveldisöld. Hér var fólk meira og minna ósynt fram á nítjándu öld. > 38

NÁKVÆMNI SEM DUGAR TIL FISKVEIÐA

■ Sæmundur E. Þorsteinsson, rafmagnsverkfræðingur og lektor við HÍ, hefur fylgst með þróun GPS-staðsetningartækninnar frá upphafi. Ísland gæti styrkt stöðu sína með aðild að Geimferðastofnun Evrópu. > 18

TIL HAMINGJU MEÐ SJÓMANNADAGINN

Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra okkar bestu kveðjur í tilefni dagsins



Stíggðu ölduna með okkur

Við bjóðum hagnýtt framhaldsnám til alþjóðlegra skipstjórnarréttinda og stúdentsprófs - **Innritun stendur yfir**

Tækniskólinn
skóli atvinnulífsins



Gleðilega hátíð

JÓNSSON & LEHMANNS • JÚL • SÍA



Gömlu dagana gef þú mér

Saga yfirráða okkar yfir auðlindum hafsins er um leið saga fámennrar þjóðar til bjargálna. Það var vissan um þetta sem fékk sýslumann Ísfríðinga, Hannes Hafstein, til að fara á lítilli fleytu út að breskum togara á Dýrafirði haustið 1899. Sú för endaði voveiflega, báti Íslendinganna hvolfði og mannslíf töpuðust, en Hannesi, sem var syndur, var naumlega bjargað.

Ég vil í þessari grein á sjómanna-daginn fjalla sérstaklega um mikilvægi hafrannsóknna. Í Lilju Eysteins Ás-grímssonar munks er kveðið: „Varðar mest til allra orða, undirstaðan sé rétt-lig fundin“. Það varðar okkur sem þjóð miklu að undirstaða sjávarútvegsins, vistkerfi hafsins, sé vettvangur vand- aðra og metnaðarfullra rannsókna. Að við eigum visindamenn í fremstu röð

sem finna kröftum sínum viðnám í skjóli öflugra stofn- ana. Sem jafnframt njóta stuðnings og aðhalds í störf- um sínum, meðal annars og ekki síst í samtölum og sam- skiptum við sjómenn. Þekk- ingu sjómanna á hafinu og lífríkinu má enda nýta enn betur í þessum tilgangi en nú er gert.

Alþingi ályktaði á síðasta ári, í tilefni af aldarafmæli sjálfstæðis og fullveldis Íslands, að hafin yrði smíði nýs hafrannsóknaskips. Þessi ákvörðun markar tímamót í hafrann- sóknunum Íslendinga og hefur ráðuneyti mitt þegar hafið undirbúning að smíði skipsins. Hið nýja skip mun gera Ís- lendingum kleift að auka þekkingu sína á hafinu umhverfis Ísland og þeim



breytingum sem þar eru að verða, m.a. með hlýnandi loftslagi og breytingum á vist- kerfi hafsins. Smíði skipsins mun styrkja stöðu Íslands sem fiskveiðipjóðar enda eru öflugar hafrannsóknir nauðsynleg undirstaða verð- mætasköpunar í sjávarútvegi.

Hafrannsóknir byggja hverju sinni á bestu fánlegu tækni og verða ný og betrubætt tæki í nýju rannsókn- skipi afar mikilvæg fyrir starfsemi Hafrannsóknastofnunar. Við þekkjum að tækninni fleygir fram og myndi margan reyndar undra hversu full- komnum tækjum bestu veiðiskip okkar Íslendinga eru búin. Við höfum lengi þekkt mikilvægi þess að sjómenn, út- vegsmenn og stofnanir ríkisins vinni

Óslitin útihátiðahöld frá upphafi

Í ár er haldið upp á sjómannadaginn óslitið í 82. skipti. Líklega er þetta eini félagsskapur á landinu sem státað getur af óslitnum útihátiðahöldum frá upphafi. Sjómönnunum sjálfum blöskraði aðstöðuleysi og aðbúnaður sjómanna þegar þeir áttu frítíma í landi eða milli ferða. Margir voru aldraðir og slitnir eftir langan tíma og vösbúð á sjó og áttu ekki vísan samastað að lokinni erfiðri sjóveru. Eins var um sjó- mannskonur og börn þeirra sem misst höfðu feður og fyrirvinnu langt um tíma fram. Hugmyndin að byggingu dvalarheimilis fyrir aldraða sjómenn og sjómannskonur er sprottin úr þess- um jarðvegi. Þegar hugsað er til baka verður ekki hjá því komist að hugsa til þeirra manna sem létu sér detta í hug að byggja heimili fyrir aldraða og hvað þá að verða í fararbroddi þeirra sem standa að rekstri hjúkrunar- og hvíldar- heimila í dag.

Nýlega fjölgaði Hrafnistuheimilun- um um eitt þegar Sjómannadagsráð tók við rekstri Skógarbæjar í Reykjavík og eru heimilin því orðin sjó talsins. Í Skógarbæ er 81 heimilismaður.

Þá er nýlengið samningum við bæjarstjórn Garðabæjar um rekstur tuttugu dagdvalarrýma fyrir eldra fólk í Garðabæ.

Nú í maí er lokið við nýja dagdeild á Hrafnistu í Reykjavík fyrir heilabílaða einstaklinga. Mikil þörf hefur verið fyr- ir aðstöðu fyrir aldraða með heilabilun- areinkenni.

Þá stýttist í hið nýja heimili Hrafn- istu við Sléttuveg í Reykjavík, en vonir standa til að það verði tekið í notkun fljótlega eftir næstu áramót þótt framkvæmdum hafi seinkað. Sam- byggður því verður þjónustukjarni í

eigu Sjómannadagsráðs sem mun sinna þjónustu fyrir hjúkrunarheimilið, íbúa í nærliggjandi hverfi og íbúa í leiguíbúðum Sjómannadags- ráðs sem líka tengjast þjón- ustumiðstöðinni og hjúkr- unarheimilinu. Innangengt verður í þessar byggingar. Í þjónustumiðstöðinni, sem verður hin glæsilegasta, verður fallegur matstaður með aðgengi út í sólríkan garð. Matstaðurinn og öll aðstaða er fyrir íbúa hverfisins og alla þá er vilja njóta góðs umhverfis. Reykja- víkurborg er ásamt ríkinu eigandi að hjúkrunarheimilinu og hefur verið gerð- ur langtímasamningur við Hrafnistu um rekstur þess. Vegna þessara fram- kvæmda er vert að taka fram að afar ánægjuleg samvinna hefur verið bæði við Reykjavíkurborg og Heilbrigðisráðu- neytið vegna byggingarframkvæmda. Okkur er ljóst að mikil ábyrgð hvílir á herðum okkar varðandi giftusamlegan rekstur og munum við öll leggja okkur fram svo sem frekast er unnt.

Vegna fjölgunar á íbúum Hrafnistu- heimilanna varð að fara í umfangs- miklar breytingar á eldhúsi Hrafnistu. Margir kostir voru skoðaðir í því efni og leitað að möguleikum á sem hag- kvæmustum rekstri. Niðurstaðan var þó sú að hagkvæmast yrði fyrir pennan rekstur Sjómannadagsráðs að stækka eldhús Hrafnistu í Reykjavík, en þar hefur eldhús starfseminnar verið rekið frá árinu 1957 þegar Hrafnista tók til starfa. Í upphafi voru íbúar aðeins 15. Daggjöld voru þá ákveðin 55 kr. á mann í hjónaherbergi, 75 kr. á mann í einstaklingsherbergi og 50 kr. á mann í fleirbýli. Í daggjöldum var innifalið



fæði, rafmagn og hiti, þjón- usta og almenn hjúkrun. Það hefur ríkt merkileg framsýni á þeim tíma um að eldhús skyldi vera af fullkomnustu gerð og endast í áratugi. Sú hefur þó kannski ekki verið raunin því alltaf hefur þurft að endurnýja búnað og öll áhöld. Gaman væri ef ein-

hver reikningsglögg kona eða maður framreiknuðu þessi umtöluðu gjöld til núvörðis. Í þessu sambandi verður líka að geta þess að fólk reiddi þessar upphæðir fram úr eigin vasa. Stækkun eldhússins nú vegna fjölgunar heimilisfólks er úr 850 matarskömmt- um í um það bil 1.800. Matur verður áfram framleiddur á Hrafnistu Nesvöll- um, en þar búa 60 manns og á Hrafn- istu Hlévangi 30 manns.

Vegna upptalningar hér að framan er ástæða til að vekja athygli á því að fyrir nokkrum árum var að kröfu almennings og stjórnvalda ráðist í að fækka fjölbýlum á hjúkrunarheimilum. Sjómannadagsráð fór að þessum kröf- um og breytti Hrafnistuheimilunum í heimili með eingöngu einmenningsher- bergjum fyrir aldraða íbúa. Breytingar á heimilunum kostuðu milljarða, sem Sjómannadagsráð reiddi af hendi úr eigin sjóðum og með lánum. Auk þess voru framkvæmdir styrktar verulega af framkvæmdasjóði aldraðra, svo sem reglur segja til um. Umfangsmik- ið rask var á heimilunum, sérstaklega Hrafnistu í Laugarási, og tekjur minnk- uðu verulega. Allt þetta hafðist, nú búa allir íbúar í sérherbergjum með badher- bergi út af fyrir sig. Þannig hefur stefna Sjómannadagsráðs verið undanfarin ár og verður ekki frá henni vikið.

af samhentum hug að rannsóknum á helstu nytjastofnum. Forsenda þess góða samstarfs er meðal annars sú tækni og þekking sem er um borð í veiðiskipum.

Oft er mikið og lengi rætt um breytingar sem tæknin muni hafa í för með sér. Að við stöndum á þrepskildi fjórðu iðnbyltingarinnar, sem muni meðal annars leiða til fækkunar starfa og breytts atvinnulífs. Ýmislegt er til í þessu en seint verður málum svo hagað að sjómenn missi gildi sitt fyrir þjóðina. Ætti því að taka þessum spá- dómum með hæfilegum fyrirvara. Svo slegið sé á léttari strengi, þá myndi ég halda að við stjórnmálamenn gengjum alltént öllu fyrir úr skaftinu. Í mínu ungðæmi var vinsælt dægurlag, þar sem þess var óskað að komið væri árið 2012 – „þá vélar unnu störfín og enginn gerði neitt“. Sem kann að vera draumur einhverra, en þó líklega ekki

ýkja margra. Muni ég rétt var forsætis- ráðherrann orðinn „gamall IBM“, en textahöfundana lengdi þó eftir því liðna enda hljómaði viðlagið: „gömlu dagana gef þú mér.“

Þegar ég læt hugann reika aftur til gömlu daganna hugsá ég einna helst til sjómannadagsins og þeirra hátíðar- halda sem þessum þýðingarmikla degi hafa ávallt fylgt. Sjómannadagurinn er í senn táknrænn fyrir þann hlýhug og þá virðingu sem íslenska þjóðin ber til íslenskra sjómanna en einnig mikil- vægur minnisvarði um þýðingarmikið og öflugt framlag sjómanna í áranna rás.

Ég óska sjómönnunum, fjölskyldum þeirra og landsmönnum öllum gleði- legs sjómannadags.

Með virðingu og þakklæti.

Kristján Þór Júlíusson,
sjávarútvegs- og
landbúnaðarráðherra.

Þegar ég byrjaði til sjós hjá Eimskipa- félagi Íslands á ms. Tungufossi árið 1959, þá 15 ára gamall, sigldu öll íslensk skip undir íslenskum þjóðfána. Ég minnst sérstaklega dvalar við bryggju í London við Tower-kastala að verkamenn voru að spyrja um fánann. Það var upplitsdjárf- ur ungur maður sem skýrði frá því að þetta væri fáni Íslands, lands sem þá átti í harðvítugri baráttu við konungs- ríkið England sem beitti fullkomnum vopnum gegn lítilli vopnlausri þjóð. Í þá daga var það regla að heilsa herskipum vinveitra þjóða með fánanum og draga hann niður. Þetta sama ár vorum við að sigla inn Limafjörð í Danmörku og á móti okkur kom bresk freigáta. Einhver hásetinn gerði sig kláran til að fara að fánanum og heilsa eins og vani var. Þá var hrópað úr brúnni að ekki ætti að heilsa og enginn ætti að standa hjá fánastönginni. Þessari stund gleymi ég aldrei og skipstjórinn, sem var Eyjólfur Þorvaldsson, varð mér alla tíð ógleyrn- anlegur.

Nú er hún Snorrabúð stekkur. Engin íslensk skip bera hróður lands síns út í hinn stóra heim. Hvað hefur orðið um þorið og þrekið? Hafa peningarnir tekið öll völd?

Við getum glaðst í dag yfir því að enginn sjómaður hefur týnt lífi í hinni votu gröf. Það hefur heldur ekki gerst síðastliðin þrjú ár.

Um leið og ég þakka heimilisfólki samstarfið og starfsfólki Sjóman- nadasráðs, Hrafnistuheimilanna og Happraðttis DAS óeingingjörn og vel unnin störf sendi ég þakki til íslenskrar sjómannastéttar fyrir allan árangur á liðnu ári.

Gleðilegan sjómannadag!

Hálfðan Henrysson,
stjórnarformaður.



Forsíðumynd: Concept Events/Pétur Pétursson

Útgefandi: Sjómannadagsráð, Hrafnistu, Laugarási, 104 Reykjavík.

Framkvæmdastjóri Sjómannadagsráðs: Sigurður Garðarsson.

Ritnefnd: † Harald S. Holsvik, Hjálmar Baldursson og Sigurður Steinar Ketilsson.

Umsjón: KOM ehf., kynning og markaður.

Ritstjóri: Óli Kristján Ármannsson

Höfundar efnis: Bolli Valgarðsson, Gísli Freyr Valdórsson, og Óli Kristján Ármannsson

Ljósmyndir: Hreinn Magnússon o.fl.

Sala auglýsinga: Birna Sigurðardóttir, bsig@bsig.is.

Prentvinnsla: Ísafoldarprentsmiðja

Upplag: 68.000 eintök.

kom | ráðgjöf
stofnað 1986

Um Sjómannadagsráð höfuðborgarsvæðisins

Aðildarfélag Sjómannadagsráðs:

- » Félag skipstjórnarmanna, Félag vélstjóra og málmæknimanna, Sjó- mannafélag Íslands, Félag íslenskra loftskreytamanna, Sjómannafélag Hafnarfjarðar og Félag bryta.

Tilgangur og markmið

Sjómannadagsráðs eru m.a.:

- » Að efla samhug meðal sjómanna og hinna ýmsu starfsgreina sjómannastéttarinnar og vinna að nánu samstarfi þeirra.

- » Að heiðra minningu látinna sjó- manna og sérstaklega þeirra sem látið hafa líf sitt vegna slysfara í starfi.

- » Að kynna þjóðinni áhættusöm störf sjómannsins og hin mikil- vægu störf sjómannastéttarinnar í þágu þjóðfélagsins.

- » Að beita sér fyrir menningarmálum er sjómannastéttina varða og vinna að velferðar- og öryggismál- um hennar.

- » Að afla fjár til þess að reisa og reka dvalarheimili, hjúkrunarheimili, vistunar- og endurhæfingaradstöðu, íbúðir og leiguíbúðir, einkum fyrir aldraða sjómenn og sjómannsekkjur.

- » Að stuðla að byggingu og rekstri orlofshúsa, sumarvalarheimila og alhliða orlofsstarfsemi fyrir sjómenn, fjölskyldur þeirra og starfsmenn samtaka þeirra.

- » Að beita áhrifum sínum á stjórnvöld til setningar löggjafar til styrktar fram- gangi markmiða Sjómannadagsráðs.

- » Sjómannadagsráð rekur sjó Hrafn- istuheimili í fimm sveitarfélögum sem veita um 700 Íslendingum öldrunarþjónustu. Auk þess rekur félagið leiguíbúðir Naustavara ehf. í þremur sveitarfélögum, sem veita meira en 300 öldruðum búsetu á eigin vegum, sem studd er með samstarfi við Hrafnistu. Þá rekur félagið einnig Happraðtti DAS sem styður við uppbyggingu öldrunar- þjónustunnar, ásamt Laugarásbíói og sumarhúsasvæði í Hraunborgum Grímsnesi.

Stjórn Sjómannadagsráðs höfuðborgarsvæðisins skipa:

- » Hálfðan Henrysson formaður, Félagi skipstjórnarmanna.

- » Guðjón Ármann Einarsson varaformaður, Félagi skipstjórnarmanna.

- » Jónas Garðarsson gjaldkeri, Sjómannafélagi Íslands.

- » Oddur Magnússon varagjaldkeri, Sjómannafélagi Íslands.

- » Sigurður Ólafsson ritari, VM Félag vélstjóra og málmæknimanna.



Til hamingju með daginn!

Það var árið 1926, á Suðureyri við Súgandafjörð, sem 66°Norður hóf að framleiða sjóklæði.

Við erum stolt af því að geta enn í dag auðveldað íslenskum sjómönnum og fiskverkunarfólki verkin.

Skipstjóri frá 24 ára aldri

Óhætt er að segja að Magnús Þorvaldsson muni tíma tvenna í sjósókn hér við land. Einungis 24 ára gamall var hann orðinn skipstjóri og við það starfaði hann í 53 ár, þar til hann lét af störfum árið 2012 eftir farsælan feril, sjötugur að aldri. Hann hefur farið nokkrar ferðir síðan þá, bæði með skip í förgun til útlanda og til að sækja afla í önnur skip.

Jú, líklega var nú frá upphafi ljóst að manni væri ætlað að fara á sjóinn,“ segir Magnús Þorvaldsson skipstjóri og vísar til umhverfis uppvaxtaráranna. „Sjórinn var undirstaðan í atvinnulífi sjávarþorpa landsins og stæði hugurinn til þess að afla fjár, þá var þetta leiðin, að fara á sjóinn.“ Magnús er fæddur árið 1942 í Búðarþorpi á Fáskrúðsfirði, þar sem hann bjó til 12 ára aldurs þegar fjölskyldan flutti til Reykjavíkur. „En ég hélt sjálfur áfram að fara austur á sumrin. Ég átti ættingja á Stöðvarfirði og svo dagaði ég þar uppi á sjónum og var í sjómennsku þar.“ Aðstæður segir Magnús að hafi sér vissulega verið hagfelldar, því móðurbræður hans ráku útgerð á Stöðvarfirði. „Og þetta atvikaðist þannig að ég byrjaði hjá þeim til sjós og endaði á því að verða skipstjóri hjá þeim í ein sjö, átta ár.“ Magnús var sextán ára þegar hann fór fyrst á sjóinn sem háseti árið 1958, fyrir 61 ári.

Þá var hann ekki gamall þegar hann var ráðinn fastur skipstjóri hjá útgerðinni, einungis 24 ára. „Ég hafði þá um skeið verið stýrimaður á Heimi, eins og þeir hétu þessir bátar þeirra.“ Það hafi hins vegar verið langt því frá átaka-laust að taka að sér þetta hlutverk jafnungur og hann var. „Ég myndi ekki óska neinum þess í dag að byrja svona snemma sem skipstjóri. Þarna var ég meðal þeirra yngstu af skipshöfninni en naut þess auðvitað að þetta voru góðir karlar allt með mér. Þeir voru þrír útgerðarmenn á þessum bát, og þeir voru allir um borð, báðir vélstjórarnir og svo einn sem hafði verið skipstjóri. Þannig byrjaði þetta og ef ég var í vandræðum gat ég svo sem leitað til þeirra um ráð.“



Eftir á að hyggja segir Magnús Þorvaldsson skipstjóri að hann hafi verið allt of ungur þegar hann byrjaði sem skipstjóri, þó svo að auðvitað hafi allt sloppið til hjá honum með góðra manna hjálp.

MYND/HREINN MAGNÚSSON

Tekjurnar voru á sjónum

Mestanpart gekk þetta snurðulaust fyrir sig þrátt fyrir ungan aldur skipstjórans, segir Magnús. „Svo var þetta allt annar heimur þá, enginn kvóti kominn og hver þurfti að djöflast eins og hann var maður til. Þá var ekkert verið að stýra mönnum úr landi að koma með þetta eða hitt í land eða ekki meira af þessu eða hinu. Menn bara fiskuðu eins og þeir gátu.“ Þá hafi útgerðirnar fremur horft til aflatalnanna en hvernig aflinn var að gæðum. „Þetta snerist bara um fjölda tonna. Á þessu hefur

orðið mikil breyting og hefði mátti breytast fyrr.“

Magnús er gagnfræðingur frá Eiðaskóla og samhliða því að byrja á sjónum kláraði hann fiskimannadeildina í Stýrimannaskólanum. „Ég kom nítján ára úr Stýrimannaskólanum vorið 1961, en svo mátti maður aldrei vera að því að halda áfram í námi, sem ég sé eftir í dag, að hafa ekki klárað Stýrimannaskólann alveg upp úr. En maður tímdi ekki að sleppa einni einustu vertíð og í góðum plássum.“ Hverju það hefði breytt að halda áfram náminu segir



Hér er Magnús ekki nema 14 ára, við sína fyrstu atvinnusjómennsku, en tíu árum síðar var hann orðinn skipstjóri á einu af stærstu skipum flotans.

MYND/ÚR SAFNI MP



Svo var þetta allt annar heimur þá, enginn kvóti kominn og hver þurfti að djöflast eins og hann var maður til.

Magnús erfitt um að spá, en vissulega hefði það kannski víkkað sjóndeildarhringinn og ferillinn hefði mögulega orðið annar. „En tekjumöguleikarnir voru á þessum fiskibátum og miklu minni annars staðar. Það hélt manni við efnið.“

Kúrsinn var hins vegar settur þarna hjá Magnúsi 24 ára gömlum og hann starfaði við skipsstjórn óslitið til sjötugs, þótt breytingar yrðu á skipum og útgerð. „Á Stöðvarfirði voru þetta þrír bátar sem hétu Heimir. Á þeim fyrsta var ég háseti og svo tók ég við sem skipstjóri síðasta árið sem þeir áttu Heimi númer tvö. Og á þeim þriðja var ég skipstjóri allan tímann sem þeir áttu hann, allt til 1974.“

Síld sótt í Norðursjó

Á þeim tíma var veiði sótt í Norðursjó og síld landað í Danmörku á sumrin og haustin. „Ég var þar í fjögur eða fimm sumur og haust.“ Á þeim tíma var síldin horfin hér, en ástæðu hruns síldveiðanna segir hann svo sem einfalda, ofveiði á smásíld við Noreg.

„Það þurrkuðust bara út árgangar þarna af síld,“ segir Magnús og bætir við að fyrir fjöldann allan hafi það verið mjög erfiður tími þegar síldin hvarf. Hann hafi hins vegar verið heppinn að vera á einum af þremur stærstu bátunum í íslenska flotanum. „Vegna fjarlægðar og tregari afla sumaríð 1968 var farið að salta síldina um borð í stærstu bátunum og reyndar mörgum minni bátanna einnig. Settar voru hausskurðarvélar og tunnuhristarar um borð og sumir fjölguðu í áhöfn. Þegar leið á sumarið fréttist af síld norðan við Hjaltlands- og Orkneyjar og margir Íslendinganna héldu þangað á veiðar. Þannig byrjaði þetta þarna við Norðursjó.“

Í framhaldinu hafi verið hætt að baksa með tunnur og salt, heldur kælt með ís og pakkað í kassa til að landa síldinni ferskri í

Sendum íslenskum sjómönnum árnaðaróskir á sjómannadaginn



Termix One tengigrind til hitunar á neysluvatni

Auðveld

uppsetning og
lítil viðhalds-
kostnaður



Með Termix One tengigrindinni er hitaveituvatnið leitt gegnum varmaskipti sem hitar upp ferskvatn til neyslu. Það gerir húseigendum kleift að stilla hitastig heita neysluvatnsins þannig að hætta á brunaslysum minnkar verulega.

Helstu eiginleikar: Stillanlegt hitastig • Stórminnkuð slysaætta • Jafn þrýstingur á heitu og köldu vatni • lengri líftími blöndunartækja • Engin kísilútfelling á hreinlætis- og blöndunartæki, sem gerir þrif mun auðveldari, svo ekki sé talað um hina alkunnu hveralykt sem hverfur. Með Termix One fylgir snyrtileg hlíf úr grálökkuðu stáli til að hylja hana á veggnum.

ENGINEERING
TOMORROW

Danfoss



Um borð í Heimi árið 1968 við komuna að bryggju á Stöðvarfirði.

MYND/ÚR SAFNI MP

Danmörku fyrir markaðinn þar. „Hver kassi tók þrjátíu, fjörutíu kíló og menn tóku ís í landi, kannski sjötíu tonn í hvern túr í bátinn hjá okkur og komu svo í land með 100, kannski 120 tonn mest, af sild í kössum.“

Magnús viðurkennir að þetta hafi ekki alltaf verið auðvelt. Lestirnar voru óeinangraðar þannig að ef ekki fékkst fljótlega sild bráðnaði ísinn í hitanum, þótt menn hafi getað bjargað sér í vandræðum um ís í Orkneyjum og á Hjaltlandseyjum. „Þetta var gríðarleg vinna. Menn voru að kassa þetta og áhöfnin sá líka um að landa þessu, en á móti kom að siglingarnar voru langar og þá var góð hvíld.“

Hefur séð miklar breytingar

Eftir nokkur ár á þessum veiðum tók við tími breytinga hjá útgerðinni; útgerðarmennirnir voru komnir í land og verið var að skut-togaravæða landið. Varðarútgerðin hafði hafið saltfiskframleiðslu og Heimir var seldur. „Þetta endaði með samruna þessara fyrirtækja á Stöðvarfirði um togara og vinnslu. Upp úr því hætti ég og við tók leiðindatímabil þegar ég þvældist aðeins á milli báta í tvö, þrjú ár.“

Þá segist Magnús aftur hafa verið heppinn, því hann hafði sumar- ið 1965 verið stýrimaður hjá Eggerti Gíslasyni hjá Sjóla. „En 1977 eða ’78 hringdi hann í mig og bauð mér pláss sem skipstjóri á nota-skipinu Gísli Árna. Hann var þá sjálfur skipstjóri á skipinu á móti Sigurði Sigurðssyni frá Húsavík, en var að hætta og að fara í land.“ Þessu skipi stýrði Magnús í hart-nær 20 ár. „Sigurður hætti eftir um tvö ár og þá var ég einn með



Magnús nýtur samvista við fjölskylduna, en hér eru hann og langafastrák-urinn við eldhúsbörðid og bíða eftir steikinni.

MYND/ÚR SAFNI MP

bátinn. Eggert átti bátinn í um átta ár eftir þetta en seldi hann svo til Grindavíkur, þar sem hann fékk nafnið Sunnuberg og þar var ég á honum í ein átta ár. Þaðan var hann svo seldur á Vopnafjörð og ég fylgdi með.“ Sjálfur var Magnús búsettur í Mosfellsbæ ásamt eigin-konu og stjúpssyni. „Það var aldrei farið fram á það við mig að ég flytti með bátunum.“

Magnús starfaði frá Vopnafirði frá 1996, en 1999 var báturinn endurnýjaður. Annar og stærri bátur var keyptur frá Noregi sem einnig fékk nafnið Sunnuberg. „Þar vorum við til skiptis tveir skipstjórar og svo árið 2005 varð samruni milli Tanga og Granda. Fljótlega upp úr því urðu skipstjóraskipti á Víkingi á Akranesi og ég fór þangað. Víkingur var bara nótaveiðiskip og þar var

ég þessi síðustu sjö árin sem ég stundaði sjó og ágætt að landa ferlinum þannig.“

Magnús hefur upplifað miklar breytingar á ferli sínum, jafnt í umgengni við auðlindina og í tengslum við öryggismál. Hann segir þó erfitt að skrifa viðhorfs-breytingu sem varð í tengslum við umgengni við aflann á eitthvað eitt, þótt þar hafi kvótakerfið haft sitt að segja. „Ég held að þetta tengist því mikið þegar samrun-inn varð í vinnslunni og þessi stærri fyrirtæki tóku að mynd-ast. Margir höfðu takmarkaðar aflaheimildir og menn sáu að það var hægt að auka verðmætin með meiri hráefnisgæðum.“

Síðarlexían var ekki lærð

Núna eru blikur á lofti hvað loðnu varðar og Magnús segir ljóst að



Víkingur á loðnuveiðum.

MYND/ÚR SAFNI MP

höggið verði mikið hverfi hún. Um leið sé ljóst að hér geti menn svolítið sjálfum sér um kennt í því hvernig gengið hafi verið um loðnustofninn og ljóst sé að lexían frá því þegar sildin hvarf hafi ekki verið fulllærð. „Á árunum um og upp úr aldamótum komu góðir árgangar af stórrí fallettri loðnu suður af Austfjörðum. Þar var kannski tekið fullhressilega á móti henni með full afkastamiklum veiðar-færum. Sjálfur tók ég þátt í því og læt því vera að gagnrýna það, en þessar sterku göngur náðu aldrei að skila sér upp á hrygningar-svæðin við Suðurlandið. Menn geta svo sjálfir dregið ályktanir um það hvað varð um hana.“

Um leið segir Magnús að vissu-lega hafi flotvörpuveiðar skilað tryggari afla til frystihúsanna þar sem hægt var að stunda veiðar í verri veðrum en ef veitt var með nót. „Það hefur lengi loðað við okkur að hugsa bara um daginn í dag. Á morgun kemur annar dagur með nýjum tækifærum.“

Síðustu áratugi hefur líka orðið mikil vitundarvakning hvað varðar öryggismál sjómanna, en Magnús segist hafa sloppið afar vel í gegnum sína sjómennsku hvað slysfarir varði. Þó hafi orðið banaslys um borð í báti þar sem hann var háseti á fyrstu árum hans til sjós, en þar lést sjómaður af völdum höfuðhöggs þegar tóg slóst til.

„Ég hef sloppið tiltölulega vel frá stórslysum á áhöfninni á skipstjóraferli mínum. Ég tel mig vera lukkunnar þá hafið þetta varðar. Og tveimur sjómönnum sem fallið höfðu útbyrðis á öðrum skipum í Norðursjó tókst skips-höfn minni að bjarga.“

Vitundarvakningu um öryggis-mál þakkar Magnús að stærstum hluta Slysavarnaskóla sjómanna. „Sem betur fer hefur valist þar allt frá byrjun um borð úrvalsfólk til að stýra kennslunni.“ Sláandi sé þegar skoðaðar séu gamlar

myndir að þar sjáist ekki nokkur maður með hjálm. „Nú fer enginn út á dekk öðruvísi en að vera með hjálm. Það er bara bannað. Enda voru þessi höfuðmeiðsli ein af algengari orsökum banaslysa um borð. Svo spila inn í fleiri þættir, svo sem eldvarnir og hreinlega að bera virðingu fyrir þessum björg-unartækjum sem eru um borð.“

Myndi ekki nenna þessu í dag

Magnús býr einn í nýrri blokkar-íbúð í Mosfellsbæ þangað sem hann flutti fyrir tæpu ári. Í Mosfellsbæ átti hann lengst af heima með eiginkonu sinni Katrínu Hjartardóttur, sem ættuð var vestan úr Dölum, en hún féll frá árið 2013. Leiðir þeirra lágu saman í Reykjavík. „Við giftum okkur 1976,“ segir Magnús, en þau reistu sér heimili að Dvergsholti í Mosfellsbæ og bjuggu þar til ársins 2003, þegar þau fluttu sig til Reykjavíkur. „Við eignuðumst ekki börn, en hún átti fyrir son sem var orðinn 17 ára þegar við tókum saman. Hann hefur í alla staði reynst mér sem besti sonur og gott að eiga hann að. Þau hjónin og afkomendur hafa reynst mér frábærlega vel gegnum árin.“

Frá 2012 hefur Magnús mestan part verið í landi, utan stök verk-efni sem hann hefur tekið að sér eftir starfslok. „Ég fór með gamla Hoffellið á eina loðnuvertíð. Svo fór ég fyrir tveimur eða þremur árum með þann bát í flutninga, þar sem verið var að flytja loðnu og kolmunna af miðunum og í land. Svo hef ég farið sem stýrimaður á þremur bátum sem fluttir voru til Danmerkur, Möltu og Kanaríeyja. Það voru skemmtilegar ferðir.“ Í hálf tveimur árum hefur Magnús hins vegar ekkert farið og segir ekki hægt að segja að hann sakni þess að vera á sjónum. „Ég myndi ekki nenna þessu í dag. Svona ferðir eru allt í lagi, en í dag er þetta bara tölvuheimur sem maður passar ekkert inn í.“ - óká

Ker Umbúðamiðlunar eru eingöngu ætluð til leigu undir matvæli.

Umbúðamiðlun ehf.
Sími: 5556677



SVEFN- LEYSI OFPREYTA

EKKI SOFNA Á VERÐINUM

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



SAMGÖNGU- OG
SVEITARSTJÓRNARRÁÐUNEYTIÐ
Siglingaráð

Samgöngustofa



Í lok október kom upp eldur í flutningaskipinu Fernanda sem þá var státt suður af Vestmannaeyjum. Þyrta Landhelgisgæslunnar bjargaði ellefu manna áhöfn skipsins og varð skipið þór dró skipið að landi eftir að hafa reynt með sérútbúnum sprautum sínum að slökkva eldinn.

MYND/FERNANDA

Eldur er versti óvinur sjómanna

Jón Viðar Matthíasson, slökkviliðsstjóri Slökkviliðs höfuðborgarsvæðisins, segir að saga björgunarstarfa sé samofin hörmungarsaga, þ.e. oft þurfi voðalegir atburðir að eiga sér stað til þess að farið sé í það að fyrirbyggja að þeir komi fyrir aftur. Því sé nokkurn veginn þannig farið með eldsvoða á sjó, sem margir telja versta óvin sjófaranda. Hann kallar eftir því að gerður verði rammi utan um viðbragðsáætlun þar sem slökkviliðsmenn og aðrir viðbragðsaðilar læri og starfi með erlendum sveitum af sama toga.

Í byrjun október 2018 kom upp eldur í vélarrúmi togskipins Frosta ÞH 229. Skipið var þá státt um 45 sjómílar vest-norðvestur af Straumnesi. Þegar stjórnstöð Landhelgisgæslunnar barst neyðarkall frá skipinu voru þýrlur Gæslunnar ræstar út. Önnur þýrlan, TF-SYN, flaug vestur með fimm slökkviliðsmenn frá Slökkviliði höfuðborgarsvæðisins (SHS). Betur fór en á horfðist; einn skipverji var fluttur frá borði með reykeitrún og skipið var tekið í tog áleiðis til Ísafjardar.

Þetta er það ferli sem fer iðulega í gang þegar eldur kemur upp um borð í skipum hér á landi. Skipverjar reyna hvað þeir geta til að slökkva eða hemja eldinn og Landhelgisgæslan bregst við með viðeigandi hætti. Iðulega felur það í sér að slökkviliðsmenn frá SHS eru fluttir með þýrlum Gæslunnar. Við höfum í gegnum tíðina fengið fjölmargar fréttir um eldsvoða í borð í skipum en sem betur fer hafa sjómenn fengið mikla þjálfun í Slysavarnaskóla sjómanna, sem í mörgum tilvikum gerir það að verkum að hægt er að bregðast við með viðeigandi hætti.

Það er þó stundum sagt að eldur um borð í skipi sé versti óvinur sjómanna. Aðspurður tekur Jón Viðar Matthíasson, slökkviliðsstjóri SHS, undir það.

„Ég hugsa að það sé alveg rétt mat. Nógu illa getur fólk liðið ef það kviknar í íbúðinni þess og það lokast inni en það kann að vera öllu verra að vera úti á sjó og komast ekkert annað,“ segir Jón Viðar. „Viðkomandi kemst ekkert annað. Hann getur ekkert farið og ekki flúið í næstu götu eða næsta hús líkt og hann gæti á landi. Oft er líka lengri biðtími eftir aðstoð og meiri óvissa í kringum það.“

Jón Viðar segir að björgunarstarf á hafi úti hafi verið í mótun í mörg ár. Oft sé það þó þannig að saga björgunarstarfa sé samofin hörmungarsaga og vísar hann þar til þess að oft þurfi voðalegir atburðir að eiga sér stað til að farið sé í það verkefni að fyrirbyggja þá til frambúðar. Uppi á vegg á skrifstofu Jóns Viðars hangir stór ljósmynd af því þegar Hótel Reykjavík og ellefu önnur hús við Austurstræti, Pósthússtræti og Hafnarstræti brunnu árið 1915. Oft er þessi atburður kallaður Bruninn mikli í Reykjavík. Jón Viðar vísar á myndina og nefnir að í kjölfar brunans hafi verið gert mikið átak í brunavörnum í Reykjavík. Bruninn mikli hafði tímamótaáhrif á allt skipulag, uppbyggingu og efnisval og að sama skapi á tryggingar.

„Það má segja að sama þróun hafi átt sér stað með slökkvistarf á hafi úti,“ segir Jón Viðar og nefnir til



Jón Viðar Matthíasson, slökkviliðsstjóri Slökkviliðs höfuðborgarsvæðisins. MYND/HREINN MAGNÚSSON



Menn hafa vit og þekkingu til að loka hólfum sem þarf að loka og eru ekki að rjúka til í aðgerðir sem þeir hafa ekki hlotið þjálfun til að ráða við og stefna þannig bæði sjálfum sér og öðrum í voða.

sögunnar þegar ferjan Scandinavian Star brann í apríl 1990 undan ströndum Noregs á leið sinni til Danmerkur, með þeim afleiðingum að tæplega 160 manns létu lífið.

„Þetta var mikil hörmungarsaga og rannsókn leiddi í ljós að illa var staðið að eldvörnum og öðrum öryggisþáttum um borð, s.s. skortur á viðbúnaði, áhöfnin illa þjálfuð og fleira,“ segir Jón Viðar.

„Þessi atburður reyndist þó mikill lærdómur því menn fóru í kjölfarið að huga betur að þessum málum og meta hvernig best væri að standa að björgunaraðgerðum í eldsvoða á hafi úti. Það er ekki alltaf hægt að treysta á að aðstoð komi frá næsta skipi eða að næsta skip ráði við aðstæður og það er heldur ekki hægt að treysta því hjálpin sé skammt undan.“

Enginn samningur í gildi
Í Svíþjóð voru byggðar upp viðbragðseiningar sem kallaðar eru Ráðningsinsats till sjöss (RITS), sem myndi heimfærast á íslensku sem björgunaraðilar á sjó. Norðmenn komu sér upp sambærilegum einingum. Gerðir voru samningar við stærstu slökkvilið meðfram ströndum ríkjanna um að vera tilbúin að bregðast við þegar þýrla kæmi til að sækja þá og flytja á vettvang. Eðli málsins samkvæmt er flutningur í þýrlu eina raunhæfa leiðin til að flytja slökkviliðsmenn á vettvang um borð í skip. Líkt og á Íslandi eru strandgæslur landanna reknar af ríkinu en slökkviliðin eru rekin af sveitarfélögum.

Með viðbragðseiningum RITS var kominn vettvangur til að bregðast við alvarlegum eldsvoðum á hafi úti. Aðilarnir urðu sér úti um þann búnað sem til þarf en fyrst og fremst þurfti að skipuleggja vel þjálfun viðbragðsaðila. Bretland, Holland, Frakkland og Belgía komu sér síðar upp sambærilegu fyrirkomulagi, sem í dag er rekið undir nafninu Maritime Incident Response Groups (MIRG).

Íslendingar eru ekki aðilar að fyrrnefndum viðbragðssveitum en með svokallaðri Haag-yfirlýsingu frá árinu 2009, sem undirrituð var á fundi ráðherra Norðurlandarákja sem bera ábyrgð á þessum málaflokki, hafa Íslendingar skuldbundið sig til að gera viðeigandi ráðstafanir er varða björgunaraðgerðir á hafi úti, þar með talið vegna eldsvoða. Aftur á móti er ekki til neitt formlegt samkomulag á milli ríkisvaldsins og SHS um þessa þætti. Því má segja að aðkoma SHS sé aðeins byggð á velvilja og góðu samstarfi milli SHS og Landhelgisgæslunnar.

Spurður um þetta segir Jón Viðar að SHS hafi itrekað beint erindum til Landhelgisgæslunnar og til æðri stjórnvalda um að gerður verði samningur við SHS um að sinna þessu verkefni.

„Það er í raun enginn samningur við okkur og við sendum okkar menn í þessa hættulegu för án þess að þeir hafi fengið til þess viðeigandi þjálfun,“ segir Jón Viðar.

„Það er afskaplega takmörkuð þjálfun sem hefur átt sér stað. Menn þurfa að æfa allt sem snýr að því að flytja mannskap og tæki með þýrlu, síga úr þýrlu, hvernig þeir eiga að bera sig að á hafi úti og svo framvegis. Síðan þarf að viðhalda þessari þjálfun. Þá snýst þetta líka um þann búnað sem er notaður í þetta. Á Norðurlöndunum

Vinningar í hverri viku – Happdrætti DAS



Taktu þátt!

Með þátttöku sinni í Happdrætti DAS hefur fólk í landinu lyft grettistaki í málefnum aldraða. Öldruðum fjölgar og biðlistar lengjast svo þörfin á nýjum úrræðum er mikil.



Þrjátíu milljónir á eitt númer í júní

Bygging hjúkrunarheimilis, þjónustumiðstöðvar og leiguíbúða fyrir aldraða við Sléttuveg er vel á veg komin. Gert er ráð fyrir verklokum á árinu 2020.

Fleiri vinningar og hærri upphæðir en nokkru sinni fyrr

- Sex 30 milljóna króna vinningar á tvöfaldan miða eða 15 milljónir króna á einfaldan miða
- Drögum út meira en 51 þúsund vinninga á árinu

➤ Kaupu miða núna á das.is eða í síma 561 77 57



Fylgstu með okkur á Facebook og á das.is

Miðaverð er 1.700 kr. á mánuði fyrir einfaldan miða og 3.400 kr. fyrir tvöfaldan miða



og á meginlandi Evrópu hafa menn þróað aðgerðir, búnað og verklag til að bregðast við svona upptákum. Ríkið hefur mætt útlögðum kostnaði og skipulagi í kringum þetta. Þess utan þarf að huga að tryggingum fyrir þá sem fara í þessi verkefni.“

Jón Viðar segir að SHS sé tilbúið að sinna þessu verkefni svo fram- arlega sem mannskapur slökkvi- liðsins fái viðeigandi þjálfun og ríkið komi til móts við það varð- andi þann kostnað sem af þessu hlýst.

„Það er enginn að krefjast þess að fá aukalega greitt fyrir þetta, en það þarf að mæta útlögð- um kostnaði vegna þjálfunar, trygginga og þess búnaðar sem til þarf,“ segir Jón Viðar.

„Við viljum að menn séu eins vel þjálfaðir og hægt er. Við höfum reynt að nýta reynslumeiri menn í svona verkefni en erum um leið að setja þá í óþægilega stöðu. Menn hafa þó hingað til verið til í að sinna þessu enda erum við með menn sem eru í þessum björg- unargeira og tilbúnir að leggja ýmislegt á sig til að bjarga öðrum.“

Þá segir Jón Viðar það ekki síður mikilvægt að geta starfað með hópum frá Norðurlöndun- um og Evrópu í kringum Ísland. Skipaumferð um Ísland hafi auk- ist töluvert, þar á meðal komur skemmtiferðaskipa, og með aukn- um siglingum um norðurskautið muni þessi umferð aukast enn frekar.



Í byrjun október 2018 kom upp eldur í vélarrúmi togskipisins Frosta PH 229. TF-SYN, flutti fimm slökkviliðsmenn frá Slökkviliði höfuðborgarsvæðisins (SHS) um borð í skipið.

MYND/LHG

Sjómenn vel þjálfaðir

Nú verður ekki annað sagt en að ör- yggis- og björgunarmálum á sjó sé vel sinnt hér á landi, sem meðal annars hefur orðið til þess að slysförum og dauðsföllum á sjó fer sífellt fækkandi. Spurður af hverju þessi einstaki liður virðist hafa orðið út undan segir Jón Viðar að á því sé engin ein skýring.

„Við höfum mætt velvilja, bæði frá stjórnendum Landhelgisgæsl- unnar og frá stjórnvöldum. En það þarf samt að stíga þessi skref til fulls og koma þessu í fastar

skorður,“ segir Jón Viðar. „Ég get ekki sent mína menn í þessi verk- efni án viðeigandi þjálfunar. Það að nýta þá reynslu og þekkingu sem við höfum af slökkvistarfi er himnasending inn í þetta samstarf. Þetta er það módel sem menn nota á Norðurlöndum og í Evrópu. Þeir aðilar sem vinna í þessu módeli æfa mikið saman. Norðmenn og Svíar halda reglulegar æfingar þannig að þeir vita hvernig á að bera sig að ef upp koma stór atvik þar sem þeir þurfa að vinna saman. Ef þannig atvik kæmi upp hér á

landi er nær sjálfgefið að hing- að kæmu alþjóðleg teymi til að aðstoða. Þá munum við, að öllu óbreyttu, ekki kunna að vinna með þeim og skilja þann strúktúr sem hefur verið byggður í kringum svona verkefni. Það getur verið mjög hættulegt.“

Jón Viðar segir að SHS og Land- helgisgæslan hafi í samstarfi fyrir nokkrum árum unnið skýrslu og kostnaðargreiningu á þessu verk- efni. Allt velti þetta þó á fjármagni frá ríkinu til að raungera samstarf sem feli í sér að SHS geti brugðist við með viðeigandi hætti þegar upp komi eldur um borð í skipi.

Hann tekur þó fram að innan Slysavarnaskóla sjómanna hafi verið stigin mörg og góð skref í að þjálfa sjómenn til að bregðast við eldsvoða á sjó.

„Þar hefur átt sér stað mikil bylting á undanförunum árum og það hefur skilað árangri,“ segir Jón Viðar.

„Við sjáum það þegar við komum á vettvang í skipi að menn vita hvað þeir eiga að gera og hvernig á að bregðast við. Menn hafa vit og þekk- ingu til að loka hölfum sem þarf að loka og eru ekki að rjúka til í aðgerð- ir sem þeir hafa ekki hlotið þjálfun til að ráða við og stefna þannig bæði sjálfum sér og öðrum í voða. Þetta er því allt mjög faglegt hjá áhöfnun- um og það hefur skilað sér.“

Þá vinnur SHS í samstarfi við Slysavarnafélagið að uppbyggingu á þjálfunaraðstöðu sem einnig get- ur nýst fyrir sjómenn. Sú aðstoða

verður byggð upp við slökkvistöð- ina í Hafnarfirði. Þar verður beitt nýjustu tækni við þjálfun. Aðstað- an inniheldur þröng rými, tækja- búnað og annað sem getur skapað erfiðar aðstæður.

Að lokum liggur beinast við að spyrja Jón Viðar hvort íslenskir viðbragðsaðilar myndu ráða við eld um borð í skemmtiferðaskipi, vildi svo óheppilega til að slíkar aðstæð- ur kæmu upp.

„Alltaf þegar þú ert að senda menn í stór verkefni verður þú að vera það sem kallað er yfirsterkur, þ.e. að vera sterkari en atburðurinn sjálfur sem farið er í. Annars ertu í raun að elta atburðarásina allan tímann og nærð aldrei stjórninni,“ segir Jón Viðar.

„Ef það kæmi upp eldur í skemmtiferðaskipi þyrftum við að senda nokkur teymi frá okkur en jafnframt að óska eftir aðstoð að utan. Þannig er það bara og það verður ekki hjá því komist. En þannig er það líka erlendis. Hinar Norðurlandabjóðirnar myndu kalla eftir aðstoð í sambærileg- um aðstæðum og þess vegna eru menn að æfa saman. Þessi hættu er til staðar þar líka. Menn hafa líka verið að þjálfa upp áhafnir skemmtiferðaskipa og mjög gott skipulag er í kringum það. Við höfum líka nýtt tækifærin og æft okkur þegar skemmtiferðaskip koma hingað. Þá höfum við nýtt tímann þegar farþegarnir eru í dagferðum. Allt kemur þetta að góðum notum.“

– gfv

SJÓMANNADAGURINN

SKEMMTILEG HÁTÍÐARHÖLD VIÐ FLENSBORGARHÖFN

2. JÚNÍ
2019



Hátíðardagskrá

- **8:00** Fánar dregnir að húni á hátíðarsvæðinu
- **10:00** Lúðrasveit Hafnarfjarðar leikur við Hrafnistu
- **10.30** Blómsveigur lagður að minnivarða við Víðistaðakirkju um horfna sjómenn
- **11:00** Sjómannamessa í Hafnarfjarðarkirkju



Skemmtidagskrá

- **13–17** Skemmtisigling í boði Hafnarfjarðar- hafnar – lagt af stað á hálf tíma fresti
- **13:00** Dasbandið
- **13–14** Kappróður við Flensborgarhöfn
- **13:50** Lúðrasveit Hafnarfjarðar
- **14:00** Setning og heiðrun sjómanna
- **14:20** Ávarp og verðlaunaafhending
- **14:30** Jóhanna Guðrún og Davíð Sigurgeirs
- **15:30** Leikhópurinn Lotta – söngvasyrpa
- Þyrta Landhelgisgæslunnar og björgunar- sýning með Björgunarsveit Hafnarfjarðar

Önnur dagskrá

- Kaffisala Slysavarnardeildar Hraunprýði
- Þrautabraut í sjó, rennibraut, gámasig, kassaklifur, fluglínutæki og koddaslagur
- Opið hús í siglingaklúbbnum Þyt. Árabátar, kajakar, kænur og kjölbátar
- Opnar vinnustofur listamanna í Íshúsi Hafnarfjarðar og við Fornubúðir
- Bátasmiði fyrir krakka
- Afraunakeppnin Sterkasti maður á Íslandi
- Furðuverur úr undirdjúpunum frá Hafró
- Ljósmyndasýning á Strandstígnum
- Sýning um tímabil erlendu útgerðanna í Bookless bungalow og í Siggubæ er sýnishorn af heimili sjómanna í Hafnar- firði frá fyrri hluta 20. aldar

Nánari upplýsingar á hafnarfjordur.is



Göngum í bæinn

Notum strætó eða stæði við Flensborg, Fjörð eða íþróttahús



Skiptiaðstaða

Í siglingaklúbbnum Þyt fyrir þá sem blotna

Gleðilegan Sjómannadag!

hafnarfjordur.is



HAFNARFJÖRÐUR

LÁTTU LÍÐA ÚR ÞÉR

Sundance Spas



780 BRISTOL NUDDPOTTUR

Nuddpottur úr 780 línunni
frá Sundance.



780 CHELSEE NUDDPOTTUR

Nuddpottur úr 780 línunni
frá Sundance.



880 ALTAMAR NUDDPOTTUR

Nuddpottur úr 880 línunni
frá Sundance Spas.



980 CLAREMONT NUDDPOTTUR

Nuddpottur úr 980 línunni
frá Sundance Spas.
Hlaðinn aukabúnaði s.s.
snertiskjár, stereogræjur,
tvö kælibox o.fl.



GÆÐI • ÞJÓNUSTA • ÁBYRGÐ • ÞAÐ ER TENGI

🕒 Opið virka daga frá kl. 8-18 og laugardaga kl. 10-15

📍 Smiðjuvegi 76 | Kópavogi
Baldursnesi 6 | Akureyri

✉️ tengi@tengi.is

☎️ Sími 414 1000

Það liggur í hlutarins eðli að góð umgengni við hafið er lykilatriði í því að viðhalda þeim verðmætum sem þar finnast og nýttast mannkyninu. Eitt af þeim atriðum sem lengi hefur þurft að huga að á sjó er vönduð sorphirða um borð í skipum, samhliða öðrum þáttum sem snúa að umhverfisvernd og mengunarvörnum. Sú tækni sem Landhelgisgæslan hefur aðgang að greinir með skýrum hætti mögulega mengun og er til þess fallin að auka gæði eftirlits á hafi.

Guðmundur Jónsson, fyrrverandi skipstjóri á Venus HF, er með reyndari skipstjórum landsins. Hann segir í samtali við Sjómannadagsblaðið að þau atriði sem snúi að verndun hafsins hafi verið sjómönnum hugleikin lengi. Þess utan gildi strangar reglur um mengunarvarnir og nefnir hann sérstaklega að vélstjórar hafi í áratugi verið meðvitaðir um þau atriði sem snúi að meðferð olíu og annarra spilliefna.

„Hvort sem það var sorphirða eða annað gerðu menn það sem þeir gátu til að koma í veg fyrir mengun og annað sem hægt var að ráða við,“ segir Guðmundur.

„Vissulega tíðkaðist það að láta lífrænan úrgang í sjóinn, svo sem slóg af fiski og matarafganga. En það er náttúrulegt fóður og æti fyrir lífríkið í hafinu eins og sagt er. Menn geta síðan lítið gert í því þegar net rifna, svo tekið sé dæmi. Aftur á móti voru menn byrjaðir að safna sorpi saman um borð í skipum þegar enn var verið að tæma öskubíla af landi út í sjó hér á árum áður. Menn hafa ekki hent rusli í sjóinn í áratugi, í það minnsta ekki á stærri skipum.“

Guðmundur rifjar upp þá tíma þegar sjómenn söfnuðu sorpi í stóra netabagga um borð.

„Það var auðvitað ekki hentugt að vera með þessa bagga upp á dekki, sérstaklega í miklu frosti,“ segir Guðmundur.

„En eðli málsins samkvæmt, þar sem það voru hátt í 30 manns í áhöfn, safnaðist saman töluvert sorp bæði frá mannskapnum, vinnslunni og fleira. En það var lögð áhersla á að safna því saman og losa síðan þegar í land var komið.“

Venus HF var eitt fyrsta skipið sem fékk sérstakan pressugám um borð, í byrjun 10. áratugar síðustu aldar. Gámurinn pressaði allt sorp saman í 50 kg bagga. Skipið var þá í eigu Kristjáns Loftssonar, sem oft er kenndur við Hval hf. Síðar, þegar skipið var endurbyggt, kom stærri gámur um borð sem var að meðaltali losaður eftir annan hvern túr.

„Kristján lagði alltaf mikla áherslu á góða umgengni við auðlindir landsins,“ segir Guðmundur.

„Ég hugsa að það hafi fáir lagt svo mikla áherslu á náttúruvernd



Guðmundur Jónsson, fyrrverandi skipstjóri á Venus HF, segir skipið hafa verið eitt það fyrsta sem fékk sérstakan pressugám um borð, í byrjun 10. áratugar síðustu aldar.

MYND/HREINN MAGNÚSSON

og góða umgengni og þá sérstaklega á þessum tíma. Hann var töluvert á undan samtíma sínum hvað þessi mál varðar.“

Aðspurður segir Guðmundur að almennt komi lítið af öðru rusli í veiðarfæri íslenskra fiskiskipa. Aftur á móti rifjar hann upp að við veiðar í Barentshafi hafi það verið algengt að fá umbúðir utan af þvottavélum, bílum og öðrum varningi í veiðarfærin.

„Þetta var á þeim tíma þegar Rússar tættu utan af varningi á fraktskipum eða þegar sjómenn

Venus var með betri skipum

■ Guðmundur fór fyrst á sjó 13 ára gamall, á togarann Ágúst. Hann stundaði sjóinn samhliða námi næstu ár á eftir, meðal annars á togaranum Maí og á Gardari sem nú er uppi í fjöru á Patreksfirði. Hann var þó lengst af á togaranum Venus HF, sem kom til landsins 1973 undir nafninu Júní. Guðmundur, sem þá var fyrsti stýrimaður, var meðal þeirra sem sigldu skipinu heim. Í september 1973 tók Guðmundur við skipstjórn á Júní. Hvalur hf. keypti skipið 1984 og breytti því í frystiskip og nefndi það Venus HF 519. Mörgum er í fersku minni þegar skipið brann við höfnina í Hafnarfirði árið 1994. Þá var tekin ákvörðun um að endurbyggja það og lengja það um níu metra. Skipið kom sem nýtt til landsins tveimur árum síðar eftir breytingar í Póllandi. Í samtali við Sjómannadagsblaðið rifjar Guðmundur upp að skipið hafi eftir breytingar verið með betri skipum hér á landi, með fullkomna vinnslu um borð og mun meiri sjálfvirkni en þá þekktist. „Eftir að skipið var endurbyggt fór enginn maður bakveikur í land eins og hafði gerst áður,“ segir Guðmundur. Togkraftur skipsins var einnig aukinn, var 33 tonn áður en 54 tonn eftir breytingar. Guðmundur var skipstjóri á Venus til ársins 2014, þegar skipið var selt til Grænlands.

Íslenski sjávarklasinn óskar sjómönnum og fjölskyldum þeirra til hamingju með daginn

Íslenski sjávarklasinn er drifkraftur nýrra hugmynda og stuðlar að öflugu samstarfi fyrirtækja og frumkvöðla í sjávarútvegi og haftengdri starfsemi. Með sterkari tengingum og samvinnu opnast ný tækifæri til nýsköpunar og atvinnusóknar til framtíðar.



Hús sjávarklasans er samfélag fyrirtækja og frumkvöðla í hafsæknum greinum við Vesturhöfnina í Reykjavík. Hér skapa framsækin fyrirtæki nýjan sjávarútveg. Fyrirtækin í Húsi sjávarklasans eru um 70, allt frá nýstofnuðum sprotum sem eru að stíga sín fyrstu skref yfir í útibú rötgröinna félaga.

Í húsinu starfa um 120 manns frá yfir 12 löndum. Hér eru fyrirtæki í fiskeldi, fisksölu, sjávarútvegstækni, hugbúnaðargerð, hönnun, líftækni, snyrtivörum, ráðgjöf, rannsóknum og ýmsu öðru. Hús sjávarklasans er samfélag þessara fyrirtækja og vettvangur fyrir þau til að skapa saman ný verðmæti.



„Við höfum ekki séð dæmi þess að menn séu viljandi að henda rusli eða menga hafið viljandi með öðrum hætti,“ segir Björgólfur.

MYND/HREINN MAGNÚSSON

voru að kaupa vörur í öðrum löndum. Ef slíkir hlutir finnast í veiðarfærum eða í fjörum í dag koma þeir ekki frá íslenskum skipum,“ segir Guðmundur.

„Ég hugsa að fáir séu jafn meðvitaðir og sjómenn um mikilvægi þess að ganga vel um hafið. Fiskimiðin eru auðlind sem þarf að hlúa vel að og þarf að vera sjálfbær. Það er til mikils að

vinna í þessu og menn vilja hámarka virði auðlindarinnar.“

Aukið mengunareftirlit með dróna í framtíðinni

Á síðustu árum hefur orðið gríðarleg framför á eftirliti með skipum og mengun í hafi. Þar vegur þungt svokallað CleanSeaNet-kerfi, sem rekið er af Siglingaöryggisstofnun Evrópusambandsins (EMSA). Ís-

lensk yfirvöld hafa aðgang að kerfinu í gegnum EES-samstarfið. EMSA lætur Landhelgisgæslunni í té gervihnattamyndir sem gagnast meðal annars við mengunareftirlit.

„Við fáum reglulegar skýrslur og getum á nokkrum mínútum greint hvort mengunarslys hefur orðið,“ segir Björgólfur H. Ingason, aðalvarðstjóri hjá Landhelgisgæslunni, í samtali við Sjómannadagsblaðið.

„CleanSeaNet greinir mögulega mengunarflekki og eykur möguleika okkar á því að fylgjast með og ekki síður að bregðast hratt við þegar þess gerist þörf. Þetta er eftirlit sem áður fór fram sem sjóneftirlit með flugvélum og þyrlum. Það segir sig sjálft hversu mikil framför hefur orðið í þessum málum með alþjóðasamstarfi við EMSA.“



Sem dæmi má nefna að olía dreifist hratt um hafið, þumalputtareglan er sú að einn dropi af olíu þekur um einn fermetra á sjó. Það á líka við um matarolíu og þetta kerfi er það gott að það greinir líka matarolíu.

Aðspurður segir Björgólfur að almennt gangi sjófarendur vel um hafið. Þegar upp komi mengunaratvik sé í flestum tilvikum um óhapp að ræða.

„Við höfum ekki séð dæmi þess að menn séu viljandi að henda rusli eða menga hafið viljandi með öðrum hætti,“ segir Björgólfur.

„Sem dæmi má nefna að olía dreifist hratt um hafið, þumalputtareglan er sú að einn dropi af olíu þekur um einn fermetra á sjó. Það á líka við um matarolíu og þetta kerfi er það gott að það greinir líka matarolíu. Í stuttu máli má segja að ef svo færi að einhver varpaði matarolíu frá borði myndi kerfið greina það fljótt.“

Undanfarnar vikur hefur Landhelgisgæslan tekið fjarstýrðan dróna til reynslu hér á landi. Um samstarfsverkefni Gæslunnar og EMSA er að ræða, en dróninn var notaður við löggæsluverkefni og til eftirlits með mengun í hafi. Dróninn er með um 800 kílómetra flugdrægni, hann er búinn afísingarbúnaði og greinir neyðarboð sem honum kunna að berast.

Björgólfur segir ljóst að ef tilraunir með notkun dróna standist væntingar muni hann reynast vel við aukið eftirlit í lögsögu landsins, til að mynda við mengunareftirlit.

„Dróninn er að miklu leyti búinn sambærilegum búnaði og flugvél Gæslunnar, TF-SIF,“ segir Björgólfur.

„Hann er þó ekki með svokallað *side looking radar* og vissulega kemur hann ekki í stað flugvélarinnar og þeirrar reynslu sem áhafnir hennar búa yfir. En það er ljóst að notkun dróna og annarrar sambærilegrar tækni mun nýtast vel í framtíðinni til að vakta hafið enn betur en nú er gert.“

- gfv

Kerfið nam sápu

■ Hér má sjá dæmi um skýrslu sem Landhelgisgæslan hefur fengið frá EMSA og sýnir vel hversu næm tæknin er orðin í þessum málum. Ef kerfið greinir skýra olíumengun er viðvörðunin rauð (e. red alert) en í þessu tilvikinu er hún gul, þar sem vafi lék á hvort um olíumengun væri að ræða. Í skýrslunni koma fram auðkenni skipsins (sem hafa hér verið fjarlægð) og getur Landhelgisgæslan með skömmum hætti staðfest það í ferilvöktun sinni. Í þessu tilvikinu var haft samband við skipstjórnann, sem kannaðist þó ekki við það að skip hans hefði með nokkrum hætti skilið eftir sig mengun. Eftir að hafa ráðfært sig við vélstjóra skipsins hringdi skipstjórinn til baka og staðfesti að ekki hefði verið hreyft við neinu og að enginn leki væri á neinum glussa. Hins vegar væri skipið á heimsiglingu og búið væri að þrifa dekkið með háþrýstibúnaði og ýmsum efnum. Í stuttu máli nam EMSA-kerfið hreinsiefnin sem notuð voru við þrífing.

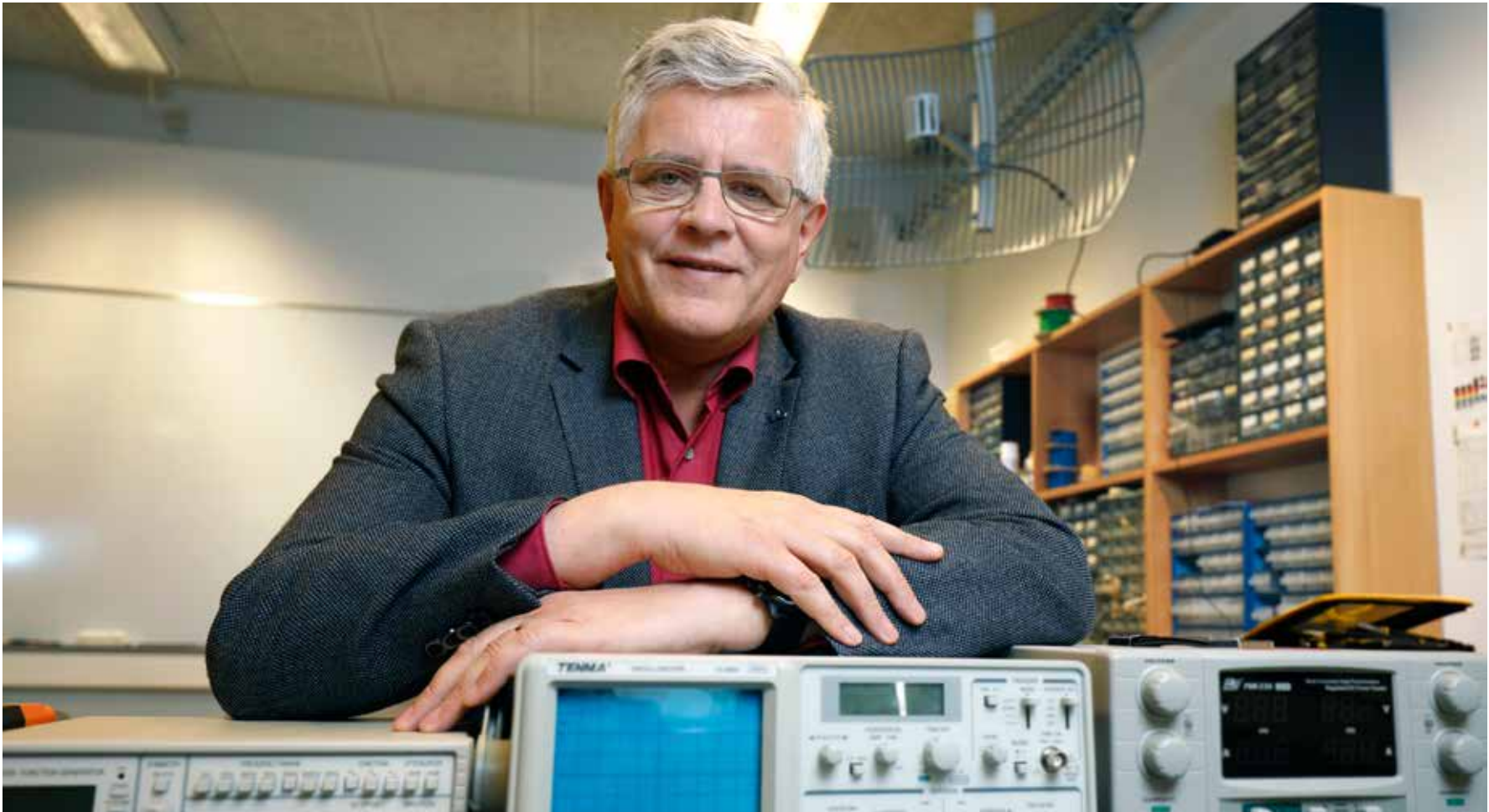


Nú í nýjum umbúðum!

HEIMILIS- KOKKURINN ELSKAR

Dykkvabæjar





Sæmundur E. Þorsteinsson, lektor við HÍ, hefur fylgst grannt með þróun staðsetningarbúnaðar sem byggir á sendingum frá gervitunglum allt frá því að menn fóru fyrst að notast við slíka tækni.
MYND/HREINN MAGNÚSSON

Nákvæmni sem dugar til fiskveiða

Í árdaga GPS-tækninnar óraði engan fyrir því hversu útbreidd staðsetningartæknin átti eftir að verða. Sæmundur E. Þorsteinsson, rafmagnsverkfræðingur og lektor við HÍ, hefur fylgst með tækninni og þróun hennar frá upphafi. Kerfum hefur fjölgað og lag fyrir Ísland að styrkja stöðu sína með aðild að Geimferðastofnun Evrópu.

Ég var svo heppinn að gefast kostur á að taka þátt í verkefni sem hafði það að markmiði að smíða GPS-tæki,“ segir Sæmundur E. Þorsteinsson, lektor við rafmagns- og tölvuverkfræðideild Háskóla Íslands. Verkefnið rak á fjörur Sæmundar í upphafi starfsferils hans, á árunum 1982 til 1983.

„Þorbjörn Sigurgeirsson, sem var prófessor í eðlisfræði og mjög

þekktur, hafði meðal annars verið nemandi Nielsar Bohr í Kaupmannahöfn, hafði brennandi áhuga á staðsetningartækni. Áður höfðu hann og Marteinn Sverrisson heitinn, rafmagnsverkfræðingur, smíðað viðtæki sem tóku við sendingum frá svokölluðum „Transit“-gervitunglum,“ segir hann, en út frá stöðu þeirra mátti með útreikningum ákvarða staðsetningu. „Þetta tók kannski

hálf tíma eða svo.“ Síðan hafi GPS-kerfið komið til sögunnar, en það var sett upp á níunda áratugnum og Sæmundur segir Þorbjörn hafa viljað komast yfir GPS-tæki. „Í þá daga var líklega ódýrasta leiðin að reyna að smíða það.“ Þróunin reyndist hins vegar of hröð til að smíðin borgaði sig. „Við komumst nokkuð áleiðis, en svo komu fljótlega á markaðinn tæki sem voru ódýrari og þá var verkefninu sem slíku eiginlega sjálfhætt.“

GPS tók við af Loran-C
Flugvél Korea Airlines var skotin niður að hausti 1983 eftir að hafa villst inn í sovéska lofthelgi. Þá ákvað Reagan Bandaríkjaforseti að GPS skyldi einnig verða til almenningsnota, þó að kerfið hafi

verið sett upp í hernaðarlegum tilgangi af varnarmálaráðuneyti Bandaríkjanna. „Og hugmyndin var sú að sá þáttur yrði ekki jafn nákvæmur og hernaðarþátturinn, en síðan held ég að það hafi komið mönnum á óvart hversu mikil nákvæmni fékkst í þessum hluta sem var fyrir almenningsnot. Stjórnvöld vestra höfðu þó frá upphafi möguleika á að trufla merkin þannig að skekkjan í staðsetningu var um hundrað metrar.“

Þessi skekkja reyndist of mikil fyrir ýmiss konar notkun. Hundrað metra skekkja er til að mynda of mikil til notkunar við fiskveiðar. Við þær þurfa sjómenn að geta ákvarðað staðsetningu sína og snúið aftur á sama stað til þessa að finna aftur net og

góðar toglóðir og til að forðast festur. „Mörg lönd settu því upp leiðréttingarkerfi.“ Hér hafa fiskveiðar verið einar þær tæknivæddustu sem þekkjast og áður notast við svonefnt Loran C-staðsetningarkerfi. Það bauð víðast hvar upp á ágæta nákvæmni, en sú tækni var hins vegar að leggjast af á árunum upp úr 1990. Hér var Loran-C sendingum hætt árið 1994. „Sjómenn kunnu orðið hafsvæðið í Loran-tölum.“ Hér var því árið 1994 sett upp Differential GPS-kerfi, eða leiðréttingarkerfi fyrir GPS. „Að kerfinu stóð Vita- og hafnamálastofnun, sem svo rann inn í Siglingastofnun ef ég man rétt, sem svo rann inn í Vegagerðina og nú eru þessi mál á hennar forræði. Differential

Sendum íslenskum sjómönnum árnaðaróskir á sjómannadaginn

TIL HAMINGJU SJÓMENN!

FISK Á GRILLIÐ!



ROGUE

BYKO

GERUM ÞETTA SAMAN

Auðvelt að versla á byko.is • Sendum út um allt land

GPS-kerfið við Ísland er hins vegar ekki rekið lengur, meðal annars af því Bill Clinton Bandaríkjaforseti ákvað 1. maí árið 2000 að hætt skyldi að rugla GPS-kerfið.“

Í stað GPS er talað um GNSS

Án innbyggðrar skekkju var nákvæmni GPS-kerfisins komin niður fyrir 10 metra, sem fullnægir til dæmis þörfum fiskveiðiskipa. Með leiðréttingarkerfinu fékkst hins vegar heldur meiri nákvæmni, eða

innan við fimm metrar, sem mér skilst að sé algjörlega fullnægjandi til notkunar við fiskveiðar. Þannig að ég held þeir séu ekki biðja um mikið meira. „Það var því bara Landhelgisgæslan sem mót-mælti þegar Differential GPS-kerfið var lagt niður 2016, en hún vildi hafa meiri nákvæmni á sumum stöðum.“

Vegna þess hve þróunin hefur verið hröð og margt gerst síðustu ár segir Sæmundur ekki lengur hægt



Galileo-gervihnöttur á braut um jörðu.

MYND/ESA-P.CARRI

Sendum íslenskum sjómönnum
árnaðaróskir á sjómannadaginn



Alþýðusamband Íslands



Barátta fyrir **betra lífi**



Aðild að ESA myndi styrkja stöðu Íslands

Til þess að auka nákvæmni í staðsetningu, líkt og Landhelgisgæslan hefur kallað eftir, og til þess að opna möguleikann á sjálfkeyrandi farartækjum, hvort sem það væru bílar eða skip, þurfa leiðréttingarkerfi að koma til. Sæmundur E. Þorsteinsson telur að þótt útséð sé um að hér verði aftur sett upp Differential GPS-leiðréttingarkerfi gætu leiðréttingar sem sendar eru út frá gervitunglum nýst betur.

Evrópska leiðréttingarkerfið nefnist EGNOS (e. European Global Navigation Overlay System) og tungl þess eru á þannig braut um jörðu að þau eru alltaf yfir sama blettinum. „Þetta er kallað að þau séu geostationary, eða sístöðutungl,“ segir Sæmundur. Tunglin eru í 36 þúsund kílómetra hæð beint yfir miðbaug en GNSS-tungl eru í um 20 þúsund kílómetra hæð. „Og merkin frá þeim nást sums staðar við Ísland, sérstaklega við Austurlandið.“ EGNOS-merkin nýtist hins vegar síður við landið vestanvert. „Og það er ekki endilega vegna skugga, sem þó eru sums staðar inni á fjörðum vegna fjalla, heldur vegna þess að styrkur merkisins er ekki nægur og/eða of langt til leiðréttingarstöðvanna.“

Sæmundur segir að vilji Ísland beita sér fyrir aukinni útbreiðslu frá EGNOS-tunglum og hafa áhrif í þá átt að leiðréttingarbúnaðurinn nýtist til fulls hér við land sé nærtækast að gerast aðili að Geimvísindastofnun Evrópu, ESA (European Space Agency). „Það kostar svolítið. Ég hef heyrt skotið á um hundrað milljónir króna á ári, en langstærstur hluti þeirrar fjárhæðar myndi að öllum líkindum skila sér aftur til Íslands í formi styrkja til rannsókna og verkefna tengdra starfsemi geimvísindastofnunarinnar.“ ESA segir hann að standi fyrir margvíslegum rannsóknum og líkt og víða hafi þar á bæ verið horft til rannsókna á norðurslóðum. „Við höfum viljað hafa áhrif í þessum norðurslóðamálum öllum og ég held við værum miklu mikilvægari aðili ef við værum aðilar að ESA eins og langflest lönd Evrópu eru. Líka litlar þjóðir.“

Sæmundur rifjar upp að árið 2016 hafi Alþingi samþykkt þingsályktunartillögu Pírata um að Ísland sækti um aðild að geimvísindastofnuninni, en þó ekki fyrr en að undangenginni nánari skoðun á skuldbindingum þeim sem væru samfara aðild. Af þeirri skoðun hefur ekkert heyrst enn. „Ég tel hins vegar skynsamlegt að skoða þetta mjög gaumgæfilega því að hagsmunir okkar eru svo miklir,“ segir Sæmundur og bendir á að stærstu atvinnugreinar landsins séu algjörlega háðar staðsetningartækninni; sjávarútvegurinn og ferðamennskan. „Ef við hefðum þessar EGNOS-leiðréttingar væru þær líklegar til að gera lendingu á ýmsum flugvöllum á Íslandi miklu auðveldari en nú.“

að tala um GPS eingöngu, komin séu fleiri staðsetningarkerfi með sín eigin gervitungl, óháð GPS-kerfinu bandaríska. „Eitt er rússneska kerfið GLONASS, sem verið hefur í gangi í mörg ár, annað er evrópska kerfið GALILEO sem taka á opinberlega í notkun á næsta ári, 2020, og svo er kínverska kerfið Beidou, en það er eitthvað lengra í að opnað verði á það til almennrar notkunar.“ Frá öllum þessum kerfum séu hins vegar tungl á lofti og hægt að taka á móti sendingum þeirra. „Núna er því talað um GNSS-kerfi frekar en bara GPS,“ segir Sæmundur, en GNSS stendur fyrir Global Navigation Satellite System.

Sæmundur segir hins vegar að notendur þurfi aðeins að gæta sín þegar kemur að því að nota staðsetningarbúnað í sínum, því að þeir séu ekki hannaðir til að vera

sérstaklega góð staðsetningartæki. Það ráðist af því að loftnet þeirra, sem taki við merkjum staðsetningarkerfanna, hafi ekki sömu eiginleika og loftnet tækja sem sérhönnuð séu til slíkra nota. „Loftnetin í farsímunum eru næm fyrir endurkasti, sem hin loftnetin eru ekki. Þess vegna er hætta á því að staðsetning farsíma geti verið röng sem munar mörg hundruð metrum, jafnvel kílómetrum við ákveðnar aðstæður. En langoftast er þetta alveg á réttum stað. Þessi hætta er samt fyrir hendi í símunum.“

Í eitt kerfi þarf 24 tungl

GNSS-tækni (sem sumir kenna enn við GPS) er að mati Sæmundar löngu komin til að vera og enginn búnaður annar í auglýsni sem komið gæti í staðinn, hvort sem er fyrir sæfarendur eða aðra. Kerfunum fjölgi hins vegar. „Ein



Og gefi maður sér að þrjátíu tungl séu í hverju kerfi verða samtímis 120 tungl á lofti ætluð til að hjálpa okkur að staðsetja okkur.

svona gervitunglaþyrping, eða „constellation“ eins og kallað er, er formlega séð með 24 gervitungl og svo eru einhvers staðar þrjú gervitungl sem hægt er að skjóta inn á brautir tungls sem bilar. En þau eru líka notuð til staðsetningar þar sem þau eru til reiðu og senda út merki sem eru nýtt. Svo eru stundum fleiri tungl á lofti, jafnvel 30 tungl. Þetta er svipað hjá GLONASS, Beidou og GALILEO. Og gefi maður sér að þrjátíu tungl séu í hverju kerfi verða samtímis 120 tungl á lofti ætluð til að hjálpa okkur að staðsetja okkur.“ Þetta er segir Sæmundur yfirdrifið nóg, því til þess á ná fram tvívíðri staðsetningu, sem nægi á sjó, þurfi bara að nást merki frá þremur tunglum. Og til þess að fá þrívíða staðsetningu, þar sem hæðin er með, þurfi fjögur tungl. „En nú á dögum eru sennilega tuttugu tungl eða meira í sýn á hverjum stað á hverjum tíma.“

Þá sé þróunin líka sú að sama tækið geti notað tungl frá mismunandi þyrpingum til að búa til eina staðsetningu. „Með því fást meiri heilindi á bak við staðsetninguna en þegar bara er notast við eitt kerfi, eins og í árdaga GPS.“ Flest staðsetningartæki sem á markaði eru í dag taka að minnsta kosti við merkjum bæði GLONASS og GPS gervitungla. „Nýrri tæki taka svo við merkjum frá fleirum. Síminn minn til dæmis, Galaxy 8, ekki sá nýjasti frá Samsung, getur tekið við merkjum frá GLONASS, GALILEO og Beidou.“

Með fjölgun kerfa segir Sæmundur líka ólíklegra að eigendur þeirra taki upp á því að slökkva á þeim eða skekkja sendingar tímabundið út af einhverjum væringum í heiminum. „Þó að fyrsti tilgangur GPS-kerfisins, GLONASS-kerfisins og væntanlega Beidou-kerfisins sé hernaðarlegur er fyrsti tilgangur GALILEO-kerfisins

GLEÐILEGAN SJÓMANNADAG!



Eimskipafélag Íslands sendir öllum sjómönnum
og fjölskyldum þeirra heillaóskir í tilefni dagsins

EIMSKIP



Flotastýring hvers konar bifreiða og eftirlit með bílum bílaleiga er nokkuð sem almenningur er ekki endilega meðvitaður um og svo er verið að þróa tæknina fyrir ökutæki sem stýra sér sjálf.

borgaralegur.“ Á næsta ári megi því kannski gefa sér að kerfið verði gulltryggt. „Við getum að minnsta kosti vonað það. Það hafa verið óskaplegar seinkanir í GALILEO-áætluninni, en ég hef í það minnsta ekki heyrt af neinum áföllum nýlega.“

Útbreiðsluna sáu menn ekki fyrir Sæmundur segir fáa líklega hafa séð það fyrir í árdaga GPS-kerfisins



Þegar öll gervitungl Galileo eru komin á braut um jörðu samanstandur kerfið af 24 gervitunglum á þremur sporbrautum, auk tveggja varagervitungla á hverri braut.

MYND/ESA-P. CARRIL

að notkunin yrði jafn útbreidd og almenn og raunin er orðin. Herinn var þá með handhægustu staðsetningartækin, sem komust fyrir í stórum bakpoka. „Við göntuðumst nú samt með það á þessum tíma að einn góðan veðurdag yrðu þessi tæki kannski á stærð við sigarettupakka,“ segir hann. Þetta hafi svo gengið eftir og vel það, en þróunin náttúrlega verið hraðari en nokkurn gat óráð fyrir og framfarirnar gífurlegar.

Þá segir Sæmundur engum blöðum um það að fletta að GPS hafi verið mikil framför frá Loran-C hvað öryggi sjófarenda varðaði. „Framan af lásu menn Loran-tölnar af einhverju stóru tæki og fóru svo með þær í kort og gátu séð hvar þeir voru.“ Undir lokin segir hann að hafi reyndar verið komin fram einhver þróaðri tæki sem sýndu staðsetningu á skjá, en búnaður-

inn ekki verið jafnútbreiddur og handhægur og núna þegar um borð eru GNSS-staðsetningartæki og svo að auki staðsetningarbúnaður í síma flestra sem grípa megi til ef aðaltækið bilar. „Og margir eru með fleiri en eitt tæki um borð, sem ég held að sé sjálfsögð öryggisráðstöfun. Góð reynsla eykur sífellt traust manna á tækninni, þótt vitanlega sé ekki hægt að nota það sem rök fyrir því að kunna ekki á áttavita. Þessu gamla má ekki varpa alveg fyrir róða. Ef líf liggur við þarf eitthvað að hafa í bakhöndinni.“

Nokkuð hefur verið fjallað um fækkun slysa til sjós síðustu ár og þar kann þróun staðsetningartækinnar einnig að eiga sinn hlut. „Í fluginu á árum áður voru reglulega af því fréttir að litlar flugvélar sem voru á leið til Evrópu frá Ameríku hefðu ekki náð inn til Keflavíkurflugvallar. Megnið af þeim slysum varð vegna þess að flugmennirnir gátu ekki staðsett sig rétt. Með tilkomu GPS hurfu þessar fréttir. Svipað gæti átt við um litla báta. En

af því að það kemur ekki upp þakka menn kerfinu það ekki endilega.“

Sjálfstýrandi skip handan við hornið

Staðsetningarbúnaður sem byggir á gervitunglasendingum er orðið notaður mjög víða og sendingarnar taldar jafnsjálfsagðar og rafmagnið. „Flotastýring hvers konar bifreiða og eftirlit með bílum bílaleiga er nokkuð sem almenningur er ekki endilega meðvitaður um og svo er verið að þróa tæknina fyrir ökutæki sem stýra sér sjálf.“

Mun nær í tíma en sjálfvirk umferð bíla segir Sæmundur hins vegar vera sjálfvirka umferð skipa. „Og það er nú svo skrítið að þessi möguleiki hefur ekki farið hátt í umræðunni á Íslandi. Norðmenn eru hins vegar mjög mikið í rannsóknunum á þessu sviði.“ Fiskiskip segir Sæmundur að verði hins vegar ólíklega sjálfstýrð, en annað eigi við um ferjur og fraktflutninga af ýmsum toga. „Og ef slík skip eiga að geta siglt inn í innsiglingar þurfa þau að hafa miklu meiri ná-

kvæmni en nú fæst, líklega innan við einn metra í nákvæmni.“ Umhverfisþátturinn segir Sæmundur að spili líka inn í þegar kemur að umræðu um rafknúin skip því það sé sagt miklu auðveldara að smíða rafknúð skip sem sé lítið fremur en stórt. „Í tilvikum sjálfvirkra ferja, þar sem engin áhöfn er um borð, sem er jú stór hluti rekstrarkostnaðarins, gæti þannig borgað sig að reka tvær litlar ferjur fremur en eina stóra. Og þá er aftur auðveldara að hafa þær rafknúnar.“

Sæmundur segir að ekki þurfi mikið ímyndunarafl til þess að sjá fyrir sér möguleikana í siglingum slíkra ferja, svo sem milli Vestmannaeyja og Landeyjahafnar, því litlar ferjur þurfi ekki mjög djúpa höfn. Þá telur hann þess ekki langt að bíða að skip án áhafnar verði talin jafnsjálfsögð og lestir án lestarstjóra, þótt einhverjum hafi kannski hnykkt við þegar þær voru fyrst kynntar til sögu, til dæmis í Kaupmannahöfn. „Svo venst fólk þessu og nú þykir þetta sjálfsagður hlutur.“ - óká

GPS í hnotskurn

■ Skammtstöfunin GPS stendur fyrir Global Positioning System, sem er staðsetningarkerfi sem byggir á merkjum frá gervitunglum. Í kerfi sem nær til jarðarinnar allrar þarf að minnsta kosti 24 gervitungl. GPS-kerfið á uppruna sinn í Bandaríkjunum, en varnarmálaráðuneyti landsins kom gervitunglunum á braut til hernaðarnota. Flugfélögum var svo heimilaður aðgangur að kerfinu árið 1983 og í framhaldinu opnaðist fyrir frekari almenna notkun.

Sendum íslenskum sjómönnum árnaðaróskir á sjómannadaginn

Stafræn þjónusta Íslandsbanka



Þú getur sparað í appinu



Þú finnur Kort frá Íslandsbanka
í App Store og Google Play Store



440 4000

@islandsbanki

islandsbanki.is

Hugurinn leitaði út á sjó frá unga aldri

Lína Hildur Jóhannsdóttir veiðieftirlitsmaður hefur stundað sjóinn í rúma þrjá áratugi. Hún segir margt hafa breyst á þeim tíma. Umgengni um afla sé betri nú en áður. Hún er vinnubjarkur og gengur í þau verk sem vinna þarf. Í landi sinnir hún áhugamálunum og ferðast.

Mig langaði alltaf að komast á sjóinn,“ segir Lína Hildur Jóhannsdóttir veiðieftirlitsmaður, en hún hefur verið á sjó í rúm 30 ár og ætlar að halda því áfram. Sjómennskan hafi þó ekki verið í fjölskyldunni. „Pabbi var bifvélavirki, en ég ólst náttúrlega upp við sjóinn í Hafnarfirði,“ segir hún og bætir því við að fyrir fermingu hafi hún verið farin að vinna í Bæjarútgerðinni. „Maður var því alltaf að vinna í fiski í öllum fríum og fylgdist með skipunum koma og fara. Það gæti hafa haft sín áhrif.“ Þegar vinnsluskipin komu segist Lína strax hafa fengið áhuga á þeirri útgerð og vildi hún taka þátt.

Lína Hildur lauk námi frá Fiskvinnsluskólanum og öðlaðist í kjölfarið réttindi sem löggiltur matsmaður, en á þeim tíma var skylda að vera með löggiltan matsmann um borð til að fá vinnsluleyfi. „Og það var mín leið á sjóinn. Ég byrjaði 1988 og þá á Vestmannaey VE 54, þar sem ég var á annað ár.“ Segir hún það til marks um framsýni þeirra sem gerðu út skipið að ráða konu í starfið, en á þeim tíma voru ekki margar konur til sjós, þótt einhver dæmi hafi verið um konur á frystitogurunum. Ekki hafi samt verið neinn slagur um plássid. „Það var eiginlega á hinn veginn, því á þessum tíma voru þeir í vandræðum með að fá fólk með réttindi á sjóinn. Þaðan lá svo leiðin á Harald Kristjánsson HF 2, sem seinna var seldur og heitir núna Helga María. Þar var ég í tæp fimmtán ár.“

Mikið unnið og hratt

Viðtökurnar á sjónum segir Lína Hildur hafa verið góðar og hún hafi ekki yfir neinu að kvarta í þeim efnunum. „Og þar kemur náttúrlega líka til að þó að ég hafi ekki verið sjómaður kunni ég auðvitað til verka.“ Þá segir hún ekki sitja í sér atvik þar sem samskipti hefðu mátt vera betri, slíkt geti alls staðar komið upp. Þá hafi hún ekki þurft að setja sig í neinar sérstakar stellingar eða láta „ein af strákunum“ þótt hún væri eina konan um borð.

„Ég var bara ein af áhöfninni. Þetta var mín áhöfn og mín vakt og við unnum að sameiginlegu markmiði. Það kemst enginn í gegnum lífið án þess að hitta einstaklinga sem þeir eiga ekki skap saman með. Í endurminningunni eru það ekki örfáir einstaklingar sem standa upp úr heldur er það að hafa verið hluti af framúrskarandi áhöfn. En alls staðar, sama hvar maður er, þarf maður

að sanna sig. Og það hefur kannski hjálpað mér að ég gat unnið. Ég hef alla tíð unnið mikið og unnið hratt.“ Um það snúist lífið á frystitogaranum, að geta hreyft á sér hendurnar. „Þessi rúm 30 ár til sjós hef ég verið fyrir sakir iðjusemi, dugnaðar og seiglu, en þetta er ekki þannig að það hafi útheimt blóð, svita og tár,“ segir Lína ákveðin.

Lína segir að það sem matsmenn geri um borð, umfram aðra, sé að sinna gæðamálum, fylgja eftir vinnslureglum fyrir hverja tegund og taka nýtingarprufur. Störfin snúi að gæðum og nýtingu afla, en á því sviði hafa einmitt orðið stórstígar framfarir síðustu ár. „Hér áður fyrr var umgengnin bara ekki eins og hún átti að vera. En nú seinni árin hefur þetta breyst rosalega mikið og allir eru meðvitaðir um að þetta sé matvælaframleiðsla og áherslan á að framleiða gæðavöru.“ Að baki þessari hugarfarsbreytingu liggi margvíslegar ástæður, en drifkrafturinn hafi verið metnaður þeirra sem framleiði vöruna. „Sum árin er kaupendamarkaður og önnur sölumarkaður. Og með takmarkaðri auðlind og minni kvóta eykst metnaðurinn í þá átt að skila frá sér góðri vöru.“

Takmarkaða auðlind þarf að nýta vel

Reynsluna úr störfum hennar sem matsmaður segir Lína að hafi svo nýst henni þegar hún hóf störf hjá Fiskistofu 2003, eftir 15 ár í frystingunni. „Áhöfninni er skylt að taka nýtingarprufur og frystitogararnir eru einu skipin sem mega vinna afla um borð áður en hann er vigtaður. Aðrir þurfa að koma með aflann í land og vigta. Nýtingarprufurnar sýna hversu mikill fiskur hefur verið veiddur og það var náttúrlega reynsla mín og bakgrunnur sem matsmaður sem hjálpaði mér þegar ég fékk vinnu hjá Fiskistofu, því sem eftirlitsmaður er ég alltaf að taka nýtingarprufur og sannreyna að áhöfnin sé að gera það sem hún segist gera.“

Og tilfellið er, að sögn Línu, að flestir séu að gera það sem þeir segist gera. „En svo skilar reynslan mér náttúrlega því, hafandi farið á öll skipin, að ég get leiðbeint um hvað er hægt að gera betur til að bæta nýtinguna og skila fleiri kílóum í lestina. Vinnsluleyfið hjá þeim er háð því að þeir skili hámarksnýtingu.“ Góða nýtingu segir Lína sérlega mikilvæga í ljósi þess að auðlindin sé takmörkuð og með því að hámarka nýtingu aflans fari saman hagsmunir áhafnar, útgerðar og þjóðarinnar.

Það var með nokkrum trega sem Lína kvaddi samhenta áhöfn eftir að hafa sótt um og fengið starf hjá Fiskistofu. „Það er auðvitað með mig eins og aðra að ekki yngist



Lína Hildur Jóhannsdóttir vissi strax ung að árum að hún vildi á sjóinn, og þar hefur hún starfað í rúm 30 ár, fyrst sem matsmaður og svo sem veiðieftirlitsmaður.

MYND/HREINN MAGNÚSSON

maður,“ segir hún og kveðst hafa viljað prófa eitthvað nýtt áður en starfsævinni lyki. „Og það hefur verið bæði lærdómsríkt og áhugavert að starfa sem eftirlitsmaður, til dæmis að fara á milli skipa, kynnst nýju fólki og vera þátttakandi í þeirri vinnu, þar sem allir vinna að sama markmiði en fara misjafnar leiðir.“ Eins hafi það haft í för með sér ný tækifæri að vinna hjá ríkinu, því með það í farteskinu hafi hún getað sótt um skiptidvöl hjá Norrænu ráðherranefndinni.

Lærdómsrík vist í Noregi

„Ég sótti um að komast til Noregs og 2009 varð úr að ég fór í nokkra mánuði til Fiskeridirektoratet, Fiskistofu í Noregi, bæði í eftirliti í landi og á frystitogara sem heitir Hermes. Með honum fór ég í mánaðartúr þar sem við vorum að skoða lokuð hölf.“ Hún segir þann hátt hafðan á, vegna þess hve mikið flæmi sé undir í eftirliti, að þegar rannsaka eigi lokuð hölf sæki útgerðirnar um að fá að taka þátt í því. „Og ef ég man rétt fá skip sem veljast til verksins úthlutað 12 tonnum af þorski fyrir hvern dag sem þau rannsaka. Hermes fékk úthlutað bæði rannsóknunum á þorski og rækju. Túrin var svo kláraður í Smugunni á rækjuveiðum og algjört mok það árið.“

Eins fékk Lína að kynnst störfum norsku landhelgisgæslunnar, Kystvakten, í eftirliti á varðskipinu Haarstadt. „Ég fór með þeim í eftirlitsferðir í skipin og að loknu því úthaldi fór ég kynningu í höfuðstöðvum þeirra í Sortland.“

Þarna úti fór Lína líka í tveggja vikna úthald fiskistofunnar með tveimur öðrum eftirlitsmönnum og skipstjóra á hraðbátum Royal Wiking, þar sem búið var um borð. „Þá sigldum við á milli fjarða og bæja til að framkvæma eftirlit. Svo fórum við líka í eftirlit í báta sem voru úti

á sjó. Og þarna er það þannig að enginn veit hvenær eftirlitið kemur.“ Slíkt eftirlit segir Lína hafið hér heima, en síðustu ár hafi fylgt Landhelgisgæslunni á sumrin bátur sem notaður hafi verið til eftirlits. „Mitt mat er að Fiskistofa þyrfti að eiga sína eigin báta og fara á miðin og geta stýrt eftirlitinu að vild.“

Lína segir hafa verið afar fróðlegt og mikla reynslu að kynnst eftirlitsstörfum norsku fiskistofunnar. Nokkur munur sé á aðbúnaði og umsvifum miðað við það sem við þekkjum hér heima. „Norðmenn eiga náttúrlega rosalega mikið af peningum og eftirlitið þeirra ber þess vel merki,“ segir hún. Því verði ekki neitað að á Ísland halli í samanburðinum, bæði hvað varðar útgerð varðskipa og skort á því að halda megi úti stöðugu eftirliti allt árið um kring. „Þar var aðbúnaðurinn góður og eftirlitsmenn vel útbúnir. Um borð í stóru skipunum eru alltaf tveir eftirlitsmenn sem standa sex tíma vaktir, en hér heima er alltaf bara einn.“

Langar tarnir eru ekki fyrir alla

Lína segir að þessi 15 ár sem hún hafi verið í eftirlitinu hafi hún líka orðið vör við viðhorfsbreytingu til veiðieftirlitsmanna frá því á fyrstu árunum þegar hún var að byrja. „Núna finnst mér þegar ég kem um borð að áhöfnin leggi metnað sinn í að gera hlutina rétt og sýna fram á að umgengni um aflann og nýting hans sé góð, að allur afli sé hirtur og þar fram eftir götum. Í lok hvers túrs skrifa ég skýrslu sem Fiskistofa skilar til útgerðarinnar og verð vör við þessa viðhorfsbreytingu, að menn brenna fyrir því að sjá að allt sé í lagi og lagfæra fljótt það sem lýtur að athugasemdum okkar.“

Verkefni veiðieftirlitsmanns eru margvísleg, en Lína fer í öll skip sem eru með vinnslu, frystitogara og

uppsjávarskip sem vinna afla. „Eitt er til dæmis að lengdarmæla fisk og fylgjast með því að aflinn standist stærðarviðmið. Ef mikið mælist af smáfiski er gripið til skyndilokunar,“ segir hún, en stærð svæðisins sem skal loka sé ákvörðuð í samstarfi við Hafrannsóknastofnun og skipstjóra. „Þar sem stærstur hluti aflans er flakaður vinnum við með áhöfn að því að hámarka nýtingu aflans með hagsmuni áhafnar, útgerðar og þjóðarinnar að leiðarljósi. Þetta er sérstaklega mikilvægt í ljósi þess að auðlindin er takmörkuð.“

Þegar talið berst að því hvort viðmót til kvenna í hópi sjómanna hafi breyst þessi 30 ár sem Lína hefur verið til sjós kveðst hún ekki viss um að á því hafi orðið svo mikil breyting. „Það eru ekki svo margar konur til sjós, hvort sem það er vegna skorts á tækifærum eða áhuga kvenna. Það get ég ekki sagt til um.“ Viðhorf fólks sé vitanlega misjafnt. „Og það geta ekki allir sætt sig við að vera mánuð á sjó fjarri öllu, en að sama skapi eru fríin góð. Sjálfsgagt setur líka strik í reikninginn að flotinn er í eldra lagi og aðbúnaður fyrir mannskapinn.“ Þá spili inn í að vinnsluskipum hafi fækkað mikið síðastliðin ár. „Núna er framboðið gott af mjög hæfum og reynslumiklum sjómönnum og kannski ekki mikið svigrúm til að veita övönnum einstaklingum tækifæri.“

Ferðalög hafa alltaf heillað

Umhverfið og uppvöxturinn í Hafnarfirði, þar sem Lína býr enn, hafði sín áhrif því í fjögurra systkina hópi eru þrjú til sjós. Fyrir utan sjóinn segir Lína tilveruna fjölbreytta. Henni henti vel að taka tarnir í vinnu og eiga svo góð og löng frí inni á milli. „Gulrótin í starfinu er náttúrlega fríin og þau vinnur maður sér inn,“ segir hún. „Ég er mjög ánægð í starfi og tel það mikið gæfuspör að hafa ráðið mig til Fiskistofu.“

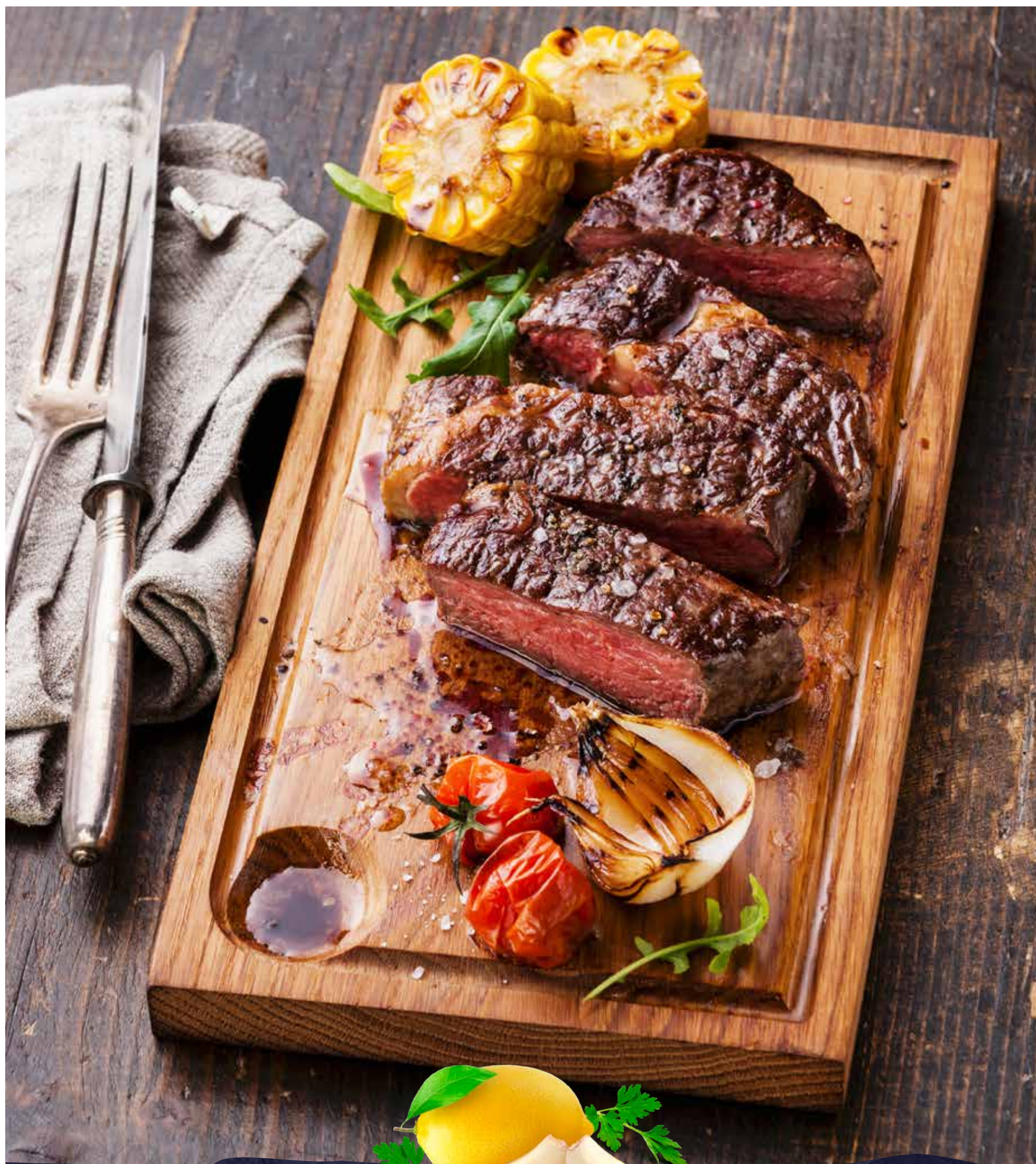
Áhugamál Línu hafa svo verið misjöfn gegnum tíðina. „Þar ber samt hæst að ég átti breyttan fjalla-jeppe með bróður mínum. Hann sá um allt sem sneri að bílnum og ég fór á fjöll í fríunum með fjölskyldu og vinum.“ Þetta hafi mest verið vetrarferðir og svo hafi hún ferðast víða innanlands. „Síðan tók mót-orhjólið við og nokkrir rúntarnir teknir á Harleyinum mínum. En ég hef ekkert hjólað að ráði síðustu tvö árin eða svo. Ég á samt Hallann ennþá ef mér dytti í hug að þeysa um á mótorfák.“

Í seinni tíð segir Lína „rólegri og kvenlegri“ áhugamál hafa tekið við. „Ég hef alla tíð haft mikinn áhuga á handverki og nota sérstaklega frítímann á sjónum til að þrjóna, hekla og sauma. Handverksáhuginn hefur fylgt mér alla tíð.“

Þar fyrir utan segist Lína nota frítíma sinn mikið til ferðalaga. „Ferðalög hafa alltaf heillað mig og ég hef ferðast til tæplega 40 landa.“ Stærstu ferðina til þessa segist hún fara í í haust, en þá verði farið umhverfis hnöttinn. „En svo er líka bara gott að vera heima og taka þátt í daglegum önnum og hversdagslegum veruleika.“

-Óká





Á GRILLIÐ Í SUMAR

Njóttu grillsumarsins með ljúffenga grillkjötinu frá Norðlenska

NORÐLENSKA

– VERÐI ÞÉR AÐ GÓÐU

Gefandi félagsskapur sem látið hefur gott af sér leiða í sjötíu ár

Í byrjun árs fagnaði Kvenfélagið Hrönn 70 ára afmæli. Á meðan mörg kvenfélög hafa látið af starfsemi er Hrönn enn virkur félagsskapur, þótt fækkað hafi í félaginu frá því þegar mest var. Kvenfélagskonurnar senda enn sjófarendum gjafir á jólum. Það hafa þær gert óslitið frá 1953.

Þann 12. janúar 1949 stofnuðu 30 konur Kvenfélagið Hrönn. Stofnfundur félagsins fór fram á heimili Sigríðar Helgadóttur, fyrsta formanns félagsins. Að félaginu stóðu eiginkonur stýrimanna og skipstjóra í íslenska farskipaflotanum og er slík hjúskaparstaða skilyrði fyrir inngöngu. Konurnar nutu stuðnings hver af annarri í langri fjarveru eiginmannanna og stóðu að margvíslegu félagsstarfi. Þegar félagið var tæpra fimm ára, árið 1953, var svo ákveðið að senda sjómönnum farskipa sem ekki voru í höfn um jólin jólapakka til að opna um borð. Sá siður hefur haldist æ síðan, og voru síðustu jöl því þau 66. í röðinni sem það var gert.

Núna er formaður Jónína Steingrimsdóttir, en hún og forystukonur í félaginu í gegnum tíðina, Matthildur Herborg Kristjánsdóttir og Guðrún Valgerður Einarsdóttir, komu saman til þess að ræða við blaðamann um sögu félagsins, tíma-mótin og framtíðina. Aðild að Kvenfélaginu Hrönn geta fengið eiginkonur núverandi eða fyrrverandi félaga í Félagi íslenskra skipstjórnarmanna, en eftir að í félagið er komið er aðildin ekki bundin makanum. Þannig er konum ekki vísað úr félaginu þótt upp úr hjónabandi kunni að slitna, eða eitthvað slíkt. „Svoleiðis kemur fyrir í okkar hópi eins og öðrum, þannig að við bættum við í 5. grein laganna, þar sem kveðið er á um inntökuskilyrðin, eftirfarandi: Þótt breyting verði á hjúskaparstöðu konu sem fengið hefur inngöngu í félagið þá breytir það engu um félagsaðild þeirra.“ Þetta hafi verið sett inn eftir að einhverjum konum hafi þótt eins og þær yrðu að hætta í félaginu við skilnað, en með því hefði verið skorið á vinabönd sem myndast höfðu. „Það er nógu slæmt að karlinn fari þótt vinkonurnar fari ekki í leiðinni,“ gantast Matthildur.

Hittast mánaðarlega yfir veturinn
Núna eru í félaginu nærri 50 konur og hefur félögum fækkað nokkuð, því félagskonurnar eldast eins og aðrir og nýliðun er lítil. „Skipin eru færri og svo eru færri sem fara í stýrimannaskólann,“ segir Jónína. Um 1983 var 161 kona í félaginu. „Og svo er þetta eins og í flestum kvenfélögum að það fækkar í þeim,“ bætir Matthildur við. Guðrún telur



Forystukonur í Kvenfélaginu Hrönn, þær Matthildur Herborg Kristjánsdóttir, Jónína Steiney Steingrimsdóttir og Guðrún Valgerður Einarsdóttir, komu saman til þess að fræða blaðamann Sjómannadagsblaðsins um sögu kvenfélagsins í tilefni af 70 ára afmæli félagsins.

MYND/HREINN MAGNÚSSON



Félagskonur í Kvenfélaginu Hrönn stilltu sér upp til hópmyndatöku á sjötugsafmæli félagsins í janúar.

líklegt að Kvenfélagið Hrönn sé með þeim virkustu sem eftir eru, því þær komi saman einu sinni í mánuði yfir vetrartímann, frá október til maí.

Auk reglubundinna uppákoma á borð við leikhúsfærðir og bingó hefur verið farið í vorferð og stundum í ferð á hausti í stað fyrsta fundar, auk þess sem konur í félaginu hafa tekið sig saman um nokkrar utantandsferðir líka. „Það höfum við gert þrisvar sinnum, með tveggja ára millibili,“ segir Jónína. Heimsótt var Ljubljana, svo Bratislava og loks Búdapest. „Í þessu hefur verið mjög góð þátttaka og allar komið með sem treyst hafa sér til.“

Dagskrá vetrarins er nokkuð fastmótuð, en í ár var haldinn sérstakur hátíðarfundur 12. janúar, á stofndegi félagsins, í tilefni af 70 ára afmæli þess. Félagið er með á leigu undir fundi sína sal Flugvirkjafélagsins í Borgartúni í Reykjavík og var hann allur skreyttur fyrir afmælisfundinn og kokkur frá Kjötgalleriinu fenginn

á staðinn til að reidda fram veislu-mat og svo söng Ívar Helgason og skemmti. „Síðan voru fyrrverandi formenn heiðraðir,“ bætir Jónína við, en alls hafa átta konur gegnt formennsku í félaginu frá upphafi.

Jólapakkar til sjómanna gleðja

Þá er fastur liður fyrir hver jól að konurnar í félaginu koma saman til þess að pakka inn jólagjöfum sem afhentar eru farmönnum á öllum skipum sem ekki eru í heimahöfn um jólin. „Sá fundur er í nóvember, en þá kaupir jólapakkanefnd félagsins og stjórnin í jólapakkana og svo er þetta vinnufundur þar sem allar konurnar koma með frá einum pakka og upp í fjóra sem þær eru með tilbúna. Á síðasta fundi var pakkað inn 60 pökkum og skrifaðar jólakveðjur með,“ segir Jónína.

Matthildur fékk eitt sinn að upplifa jólin um borð með manni sínum þegar jólapakkarnir voru afhentir og segir það hafa verið einstaka upp-

lifun. Stundum hafi verið haft orð á því í félaginu hvort ætti að leggja þennan sið af, en það verði ekki gert. „Þetta vekur gleði og áhöfnin safnast saman í borðsal skipsins á aðfangadagskvöld til þess að opna þessa pakka,“ segir Matthildur og þær hinar taka undir að pakkarnir þyki auka á jólastemninguna um borð.

Umfangið á umstanginu með pakkana segja þær líka annað og minna en á árum áður vegna þess hve farskipum hafi fækkað og fækkað í áhöfn. Skipin séu samt oft úti á þessum tíma. Þegar mest lét voru pakkarnir allt að 900 talsins sem útbúnir voru fyrir jólin en núna eru þeir um 170 talsins.

Pakkarnir eru svo af ýmsum toga. „Það er allt mögulegt í þeim,“ segir Jónína. „Vettlingar, húfur, snyrtivörur, sokkar, naglasett og allt sem herra getur vantað og okkur getur dottið í hug. Litlar penar gjafir.“ Áður fyrr hafi líka gjarnan verið gefnar bækur og það færast aftur í



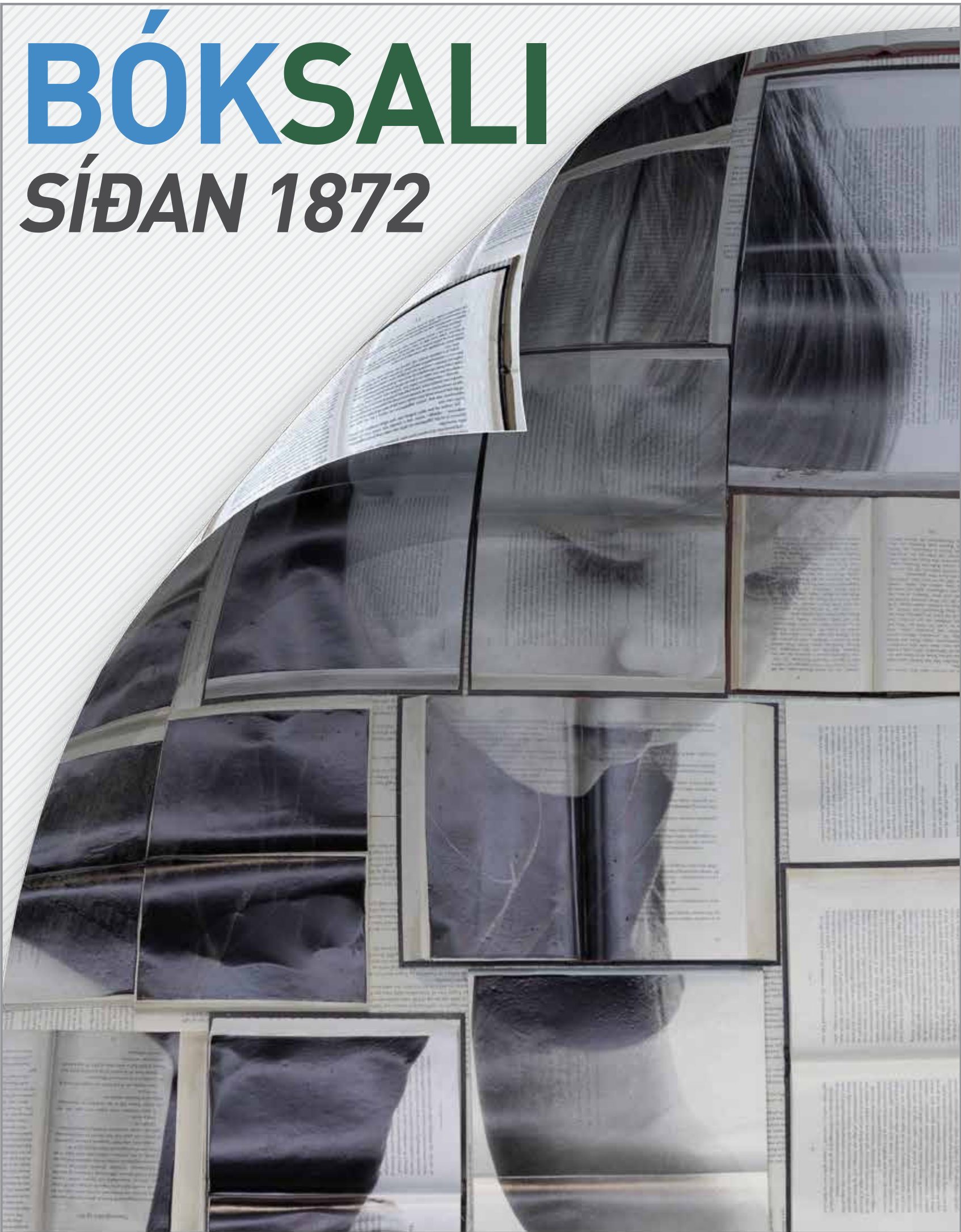
Vettlingar, húfur, snyrtivörur, sokkar, naglasett og allt sem herra getur vantað og okkur getur dottið í hug. Litlar penar gjafir.

aukana núna því áhafnir séu í auknum mæli íslenskar. „En á tímabili dattu þær alveg út vegna þess að svo margir erlendir menn voru í áhöfn skipanna,“ bætir Matthildur við.

Leggjast allar á eitt

Í gegnum tíðina hefur starfsemin verið fjármögnuð með ýmsum hætti, svo sem með basar fyrir á árum og sælætissölu á sjómannadaginn, en í seinni tíð hafa félagskonur Hrannar aðstoðað með kynningardegi Stýrimannaskólans, sem nú heitir Fjöltækniskólinn. „Í gamla daga höfðum við okkar dag, bókunum og gerðum allt saman sjálfar, en það verður erfiðara eftir því sem fólk eldist og fækkar í hópnum. Síðan var það aflagt en þá hafði ég samband við Jón B. Stefánsson, sem þá var skólameistari Fjöltækniskólans, og bauð fram krafta okkar í að uppvarta og sjá um frágang. Og það erum við búnar að gera að minnsta kosti sex ár núna,“ segir Jónína.

Hvað aðra fjáröflun varðar segja þær Hrannarkonur að hún fari fram



BÓKSALI

SÍÐAN 1872



BÆKUR &
TÍMARIT



KAFFI



ÞRÁÐLAUST
INTERNET



SKRIFSTOFU-
ÁHÖLD



GJAFIR &
MINJAGRIPIR

Austurstræti 18
Skólavörðustíg 11
Laugavegi 77
Hallarmúla 4

Álfabakka 16, Mjódd
Kringlunni norður
Kringlunni suður
Smáralind

Hafnarfirði - Strandgötu 31
Keflavík - Sólvalldagötu 2
Akureyri - Hafnarstræti 91-93
Akranesi - Dalbraut 1

Ísafirði - Hafnarstræti 2
Vestmannaeyjum - Bárustíg 2
Húsavík - Garðarsbraut 9
Flugstöð Leifs Eiríkssonar

PENNINN

Eymundsson

540 2000 | penninn@penninn.is | www.penninn.is | www.eymundsson.is



Fyrrverandi formenn voru heiðraðir á afmælisfundi Hrannar. Hér eru stjórnar- konurnar Dagbjört Bergmann ritari og Jónína Steiney Steingrímsdóttir for- maður, ásamt fyrrverandi formönnum, Þórunni Ólafsdóttur, Matthildi Her- borgu Kristjánsdóttur, Guðrúnu Valgerði Einarsdóttur og Svövu Gestsdóttur.

á fundum félagsins, en inn á þá sé selt og matur og kaffi á fundunum. „Við leigjum þennan sal en höfum reynt að hafa hlutina þannig að þetta bara standi undir sér og það hefur tekist vel undanfarin ár. Þá skiptir máli að þær sem eru í stjórn og skemmtinefnd hafa lagt mikið til og hefur aldeilis munað um það,“ segir Jónína og Guðrún tekur undir að félagsstarfið allt einkenn- ist af jákvæðni. „Það er rosalega skemmtilegt að hittast og halda þessu gangandi, því það er meira en að segja það í dag að halda svona félögum gangandi og mörg hafa

lognast út af,“ segir Guðrún. Þá bæt- ir Jónína við að ákveðið hafi verið fyrir nokkrum árum að félagskon- ur hættu að greiða árgjald í félagið þegar vissum aldri var náð, en það hafi í raun ekki komið vel út því þá hafi félagsstarfið mætt um of á þeim sem eftir stóðu. „Þannig að við ákváðum í hitteðfyrri að setja aftur á árgjald fyrir alla og það kom okkur á óvart hversu vel var tekið í þetta og konur sem ekki geta alltaf mætt, eða mæta bara í afmælið, voru fegnar að fá með þessu að staðfesta aðild sína og leggja áfram sitt af mörkum til félagsstarfsins.“



Stjórn Kvenfélagsins Hrannar í afmælisfögnuði félagsins. Frá vinstri: Helga Vallý Björgvinsdóttir, Kristín Salóme Guðmundsdóttir, Anna Jóna Arnbjörnsdóttir gjaldkeri, Steinunn Arnórsdóttir, Jónína Steiney Steingrímsdóttir for- maður, Dagbjört Bergmann ritari og Matthildur Herborg Kristjánsdóttir.

Órjúfanleg vinabönd

Samheldni félagskvenna er rík, en frá upphafi hafa þær líka notið stuðnings hver af annarri. Matthild- ur segir það líka hafa verið rótina að stofnun félagsins á sínum tíma, þegar konur voru langtímum saman einar heima að sinna börnum og búi á meðan eiginmenn þeirra voru í siglingum. „Ferðirnar voru svo langar og ekki eins og núna þegar fríin eru lengri á móti,“ bætir hún við og þær eru sammála um að breytingin sé mjög mikil og til batn- aðar frá því sem áður var. „Þeir gátu verið þrjá mánuði í burtu og ekkert símasamband. Þetta var náttúr-

lega alveg skelfilegt,“ bætir Guðrún við. Þá hafi bara verið skrifuð bréf, skýtur Matthildur inn í. Nútíminn sé lúxus í samanburði, frí annan hvern túr og Skype-samtöl alla daga. Út af þessum löngu fjarvistum eiginmannanna á árum áður hafi félagsskapurinn verið þeim mun mikilvægari á árum áður og innan hans myndast órjúfanleg vinabönd, segja þær forsvarskonur Kven- félagsins Hrannar. Á þeim tíma hafi heldur ekki tíðkast að sjómannskon- ur væru útivinnandi og félagsstarfið hafi því verið mikilvægur liður í að koma í veg fyrir einangrun þeirra. Konurnar hittust með handavinnu

og svo voru lesnar sögur. Þá kom hver með sinn kaffibolla á fund og hélst sá siður í mörg ár. Hvað framtíð félagsins varð- ar segir Jónína að hennar sýn sé að þær geti haldið áfram á sömu braut og nú síðustu ár. „Og hugað bara að okkur í leik og starfi og haft gaman saman.“ Um leið sé ljóst að engin endurnýjun sé í félaginu. „Við stöndum hins vegar meðan stætt er og svo verður bara að hafa það þegar það er ekki hægt lengur. Ég held við eigum eftir að njóta þess í þó nokkur ár í viðbót að vera saman og við höldum áfram ferðum og samkomum.“ - óká

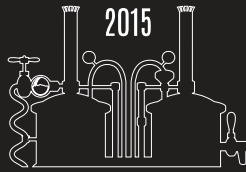
fastus.is

TÆKI OG BÚNAÐUR FYRIR SKIP

Fastus býður uppá mikið úrval af tækjum og búnaði fyrir báta og skip. Leitið upplýsinga hjá sölufulltrúum okkar í síma 580 3900 eða kíkið við í verslun okkar í Síðumúla 16.

Verið velkomin í verslun okkar
Opíð virka daga kl. 8:30–17:00
Síðumúli 16 | 108 Reykjavík | Sími 580 3900 | fastus.is

Veit á vandaða lausn



BRYGGJAN BRUGGHÚS
bistro & brewery

REYKJAVÍK



VELKOMIN Í BJÓRSKÓLANN

Pantanir í síma 456 4040 eða booking@bryggjanbrugghus.is

Miðar einnig á [TIX.IS](https://www.tix.is)



HÁTÍÐ HAFSINS

1.-2. JÚNÍ 2019

WWW.HATIDHAFSINS.IS

Tveggja daga fjör á sjó og landi

Faxaflóahafnir, Sjómannadagsráð og HB Grandi bjóða alla fjölskylduna velkomna á Hátíð hafsins í Reykjavík um helgina, Hafnardeginum (laugardagur) og Sjómannadeginum (sunnudagur). Gamla höfnin iðar af lífi. Tónlist, skemmtun og veitingastaðir á svæðinu gleðja gesti og gangandi með ýmsu góðgæti.

— Taktu Bátastrætó —

Bátastrætó ferjar hátíðargesti til og frá Hörpu að Vikinni. Sunnudag frá kl. 13.00 – 17.00 á 30. mín fresti. Frítt fyrir alla!



Furðufiskasýning
Smíðaðu þinn eigin bát



Andlitsmálning
Bryggjusprell



Sirkus Íslands
Sápukúlufjör



Toggi Þorskur
& Kata Karfi



SÝNISHORN AF DAGSKRÁ

Hægt er að finna dagskrána í heild sinni á hatidhafsins.is



- LAU 14.00 5K Pump and run. Grandagarður
LAU 14.30 Ronja Ræningjadóttir. Svið á Grandagarði
LAU 16.00 Matti Matt og Hreimur
LAU/SUN Sápukúlusprell á leiksvæðum
LAU/SUN Sjómannasafnið - Fiskur & fólk. Frítt inn.
LAU/SUN Línubré fyrir börnin. Bak við Sjóminjasafnið.
LAU/SUN Smíðaðu þinn eigin bát á Bryggjusprenlinu
LAU/SUN Harmonikkufélagið
LAU/SUN Viltu prófa standbretti - SUP Bak við Sjóminjasafnið
SUN 13.00 Skrúðganga frá Hörpu niður á Grandagarð með Skoppu og Skríttu og Maximus musikus.
SUN 15.30 Landhelgisgæslan: Björgun úr sjó
SUN 15.00 Koddaslagur á Bötabryggju.
SUN 16.00 Babies flokkurinn í sjómannastuði. Svið Grandagarði
SUN 14.00 Einar Mikael töframaður. Við HB Granda
SUN 14.00 Lína Langsokkur, Leikhópurinn Lotta, Latibær. Svið við HB Granda
SUN 15.30 Emmsjé Gauti. Svið við HB Granda
SUN Viltu verða sjómaður eða skipstjóri? Skoðaðu togara hjá HB Granda

#HATIDHAFSINS



HÁTÍÐARDAGSKRÁ SJÓMANNADAGSINS

- LAU 13.30 Knattspyrnumót og fjölskyldudagur sjómanna í Laugardal (Þróttarvelli)
SUN 10.00 Minningarathöfn um druknaða sjómenn við Fossvogskirkju
SUN 11.00 Sjómannamessa í Dómkirkjunni
SUN 14.00 Heiðrun Sjómannanna. Stóra svið, Grandagarð



Gámaþjónustan hf. sendir öllum sjómönnum landsins góðar kveðjur á Sjómannadaginn



Við hvetjum ykkur til þess að ganga vel um umhverfið á hátíðinni **Hátíð hafsins** um helgina og henda úrgangi og umbúðum í viðeigandi ílát.

Minnum á slagorð okkar sem á við bæði á sjó og landi:

Bætt umhverfi – betri framtíð



GÁMAÞJÓNUSTAN HF.
BÆTT UMHVERFI - BETRI FRAMTÍÐ



Kröftug hátíðarhöld að venju

Sjómannadagurinn hefur verið haldinn hátíðlegur í Hafnarfirði síðan 1953 enda tengist saga Hafnarfjarðar nær öll sjó-sókn og fiskvinnslu. Eins og síðustu ár eru tveggja daga hátíðarhöld við Flensborgarhöfn sjómannadagshelgina, en nánari dagskrá er að finna á vef Hafnarfjarðarbæjar.

Hér til hliðar getur svo að líta myndir frá gleðinni í fyrra, þar á meðal frá heiðrun sjó-manna, sem Lúðvík Geirsson hafnarstjóri og Karel Ingvar Karelsson, fyrrverandi skipstjóri, önnuðust á sjómannadaginn. Hjá þeim eru Guðrún Brynjólfsdóttir, Gylfi Kjartansson, Jenný Þórisdóttir, Guðmundur Hjörleifsson,

Jenný Guðmundsdóttir, Gunnar Guðmundsson, Páll J. Egilsson og Anna Sigurjónsdóttir. Karel fékk einnig viðurkenningu fyrir sex áratuga förnfúst starf fyrir sjómannadaginn í Hafnar-firði. Þá má sjá myndir frá kappróðri, en sú hefð hefur fengið að halda sér í Hafnarfirði, auk fleiri mynda af gleðinni.

Sjóminjasafnið í Reykjavík



Opið alla daga 10:00-17:00

Varðskipið Óðinn - leiðsögn 13:00, 14:00 og 15:00

www.borgarsogusafn.is

Óðinn siglir á ný

Varðskipið Óðinn er í eigu Hollvínasamtaka Óðins og til sýnis við Óðinsbryggju, við Víkina – Sjóminjasafnið í Reykjavík. Skipið tók þátt í öllum þremur þorskastríðum Íslendinga og Breta um mörk landhelginnar. Nú hillir undir að skipinu verði siglt á ný.



Í bók Helga M. Sigurðssonar sem Sjóminjasafnið gaf út í tilefni 50 ára afmælis Óðins kemur meðal annars fram að í þorskastríðunum hafi Bretar siglt á skipið að minnsta kosti tíu sinnum, enda klippti Óðinn aftan úr um þrjátíu breskum togurum, við litla hrifningu „breska heimsveldisins“. Myndin sýnir skemmdir eftir ásiglingu breskrar freigátu.

Fagna liðsauka

■ Þeir sem vilja leggja Hollvínasamtökum Óðins lið og gerast félagar geta sent tölvupóst á Sigrúnu Ólafsdóttur á sigrun.olafsdottir4@reykjavik.is. Félagar hittast í kaffi um borð í Óðni síðasta miðvikudag hvers mánaðar.

Einn verðmætasti safngripurinn í varðveislu þjóðarinnar er án efa varðskipið Óðinn sem liggur við Óðinsbryggju við Víkina – Sjóminjasafnið í Reykjavík við Grandagarð, þar sem skipið hefur verið opið almenningi til sýnis undanfarin ellefu ár. Óðinn var smíðaður í Danmörku og afhentur Landhelgisgæslunni í ársbyrjun 1960. Hann fór í síðustu siglingu sína í júní 2006 þegar siglt var til Hull til að minnast þess að þá voru 30 ár liðin frá síðasta þorskastríði Íslendinga og Breta. Ferðin var ekki síður farin til heiðurs Óðni sjálfum, sem tók þátt í öllum þremur þorskastríðum þjóðanna um mörk landhelginnar. Það segir nokkuð um sögu og feril Óðins sem varðsups að á leið til Hull ákvað skipherrann, Sigurður Steinar Ketilsson, að kanna hafsvæðið á leiðinni úr landhelginni og ekki stóð á því að áhöfnin nappaði erlendan togara að ólöglegum veiðum. Var honum þegar fylgt til hafnar á Eskifirði áður en haldið var áfram til Hull. Við heimkomu til Reykjavíkur frá Bretlandi var Óðinn bundinn við bryggju, drepíð á vélum og skipinu lagt eftir dygga og farsæla þjónustu við eftirlit með landhelginni í 46 ár.

Lifandi hluti Sjóminjasafnsins
En nú hillir undir að Óðni verði siglt á ný á vegum núverandi eiganda skipsins, Hollvínasamtaka Óðins, sem stofnuð voru 26. október 2006 í þeim tilgangi að skipið yrði varðveitt hér á landi en ekki selt til útlanda eins og jafnvel hafði komið til tals í stjórnsýslunni. Þess má geta að Bretar höfðu mikinn áhuga á að eignast og varðveita Óðin. Sá árangur náðist að í maí 2008 afhentí ríkissjóður samtökunum skipið formlega til eignar með því skilyrði að þau viðhéldu minja- og varðveislugildi Óðins. Skipið skyldi haft sem mest opið almenningi til sýnis og fróðleiks, m.a. um björgunarsögu Landhelgisgæslunnar, þorskastríðsárin við Ísland og þátt Óðins í deilunum við „breska ljónið“. Í kjölfarið fólu Hollvínasamtökin Sjóminjasafninu umsjón með fræðsluhaldi um borð í tengslum við aðra dagskrá í lifandi starfsemi safnsins.



Stjórn Hollvínasamtaka Óðins, frá vinstri: Vilbergur Magni Óskarsson, Sigurður Ásgrímsson, Guðmundur Hallvarðsson formaður, Vigdís Hauksdóttir, Ingólfur Kristmundsson, Sævar Gunnarsson, Sigrún Magnúsdóttir varaformaður, og Sigurður Steinar Ketilsson.

MYND/HREINN MAGNÚSSON



Óðinn í yfirhalingu í slippnum síðasta haust.

MYND/HREINN MAGNÚSSON

Verður siglt á 60 ára afmælinu

Skipið er alfarið á ábyrgð Hollvínasamtakanna, sem Guðmundur Hallvarðsson, fyrrverandi alþingismaður og formaður Sjómannadagsráðs, hefur farið fyrir frá stofnun ásamt dyggum félögum úr sjómannastétt, ekki síst núverandi og fyrrverandi áhafnarmeðlimum á varðskipum Gæslunnar. Guðmundur segir mikinn undirbúning að baki og enn mikið verk eftir þar til siglt verði á ný. „En við stefnum að því að setja aðalvélarinnar í gang núna í sumar, í fyrsta sinn í þrettán ár sem liðin eru frá því að þær möluðu á heimstíminu frá Bretlandi. Næsta sumar, 2020, á 60 ára afmæli Óðins, stefnum við svo að því að vera komin með haffæri og geta siglt Óðni um sundin blá,“ segir Guðmundur, sem mættur var um borð á vikulegan verkfund í Óðni einn nýliðinn mánudagsmorguninn. „Við erum núna að safna nauðsynlegu smurólíumagni á aðalvélarinnar og þurfum hátt í tíu þúsund lítra alls áður áður en ræst verður. Það er langt komið fyrir tilstuðlan stuðnings góðra fyrirtækja. En þar fyrir

utan eru önnur og kostnaðarsöm verkefni fram undan sem vinna þarf til að fá haffæri.“

Óðinn er alltaf í gírnum!

Guðmundur segir að gangsetning aðalvélarinna þurfi annaðhvort að fara fram á ytri höfninni eða við aðra og traustari bryggju. „Ástæðan er sú að það er enginn „hlutlaus“ gír við vélarinnar. Skipið er annað hvort í framgír eða bakkgír og snúningur skipsskrúfunnar í „lausagangi“ samsvavar líklega um þriggja sjómílna hraða. Bryggjan við Víkina þolir það ekki. Óðinn myndi líklega enda inni á safninu og það viljum við ekki,“ segir Guðmundur kíminn. Til fróðleiks fyrir lesendur eru vélar Óðins af svokallaðri snarvendugerð. Það þýðir að öxullinn frá skrúfu til vélar er ávallt beintengdur. Ef vél snýst snýst skrúfan einnig. Það þýðir jafnframt að vélarinnar geta snúist á hvorn veginn sem er. Til að fara úr framgír í afturagír þarf að drepa á vélunum, beita sérstökum búnaði sem breytir snúningi vélarinnar og starta vélunum á ný. Þar með snýst öxullinn í andstæða átt.

Í góðu ástandi

Óðinn var tekinn í slipp, botnhreinsaður og almálaður vorið 2018 og reyndist skrokkurinn í mjög góðu lagi enda með tvöfaldan botn og sérstaklega styrkt stál í stefni og byrðingi fyrir siglingar í ís. Slipp-takan leiddi engu að síður í ljós meira nauðsynlegt og kostnaðarsamara

viðhald en búist var við. „Við búum svo vel að eiga að trausta bakhjarla og sérlega duglega sjálfbóðaliða í Hollvínasamtökunum sem hafa lagt gríðarlega vinnu í varðveislu og viðhald um borð. Hér kemur reglulega saman nokkur hópur manna, allt að sex vélstjórar sem margir búa að langri reynslu á sjó, þar á meðal um borð í vélarrúmi Óðins, ásamt fyrrverandi stýrimönnum og skipherrum sem koma saman vikulega og jafnvel oftar til að sinna nauðsynlegu viðhaldi og ýmsum viðgerðum. Síðustu misseri hafa þeir lagt mikla áherslu á lagfæringu á ýmsum vélbúnaði í vélarrúminu til að gera skipið klárt fyrir sextugsafmælið.

Mikilvægur safngripur

Guðbrandur Benediktsson er safnstjóri Borgarsögusafns Reykjavíkur, en Sjóminjasafnið er hluti af því. Hann segir Óðin mjög mikilvægan þátt í starfsemi Sjómannasafnsins enda standi skipið fyrir ákaflega veigamiklum þætti í sögu þjóðarinnar, bæði í tengslum við landhelgisdeilurnar en ekki síður sögu sjávarháska og björgunar á hafinu við Ísland. „Að okkar mati er Óðinn einn merkasti safngripur landsins og að mínum dómi einn sá allra fallegasti. Saga Óðins er gríðarlega merkileg og það er mikils virði að halda henni á lofti,“ segir Guðbrandur. Á hverju ári koma þúsundir gesta um borð í Óðin, hátt í tíu þúsund í heild, þar á meðal grunnskólanemendur og ekki síður erlendir ferðamenn, t.d. Bretar sem annaðhvort muna eftir þorskastríðunum eða þekkja söguna. Fæstir aðrir tengja Óðin við deilur Íslendinga og Breta fyrr en að lokinni heimsókn í skipið.

Smíðaður á Jótlandi

Varðskipið Óðinn var smíðað fyrir ríkissjóð Íslands hjá skipasmíðastöðinni Aalborg Værft á Jótlandi árið 1959. Skipið er 910 tonn, 63 metra langt og 10 metra breitt og lagðist Óðinn í fyrsta sinn að bryggju í Reykjavíkurhöfn 23. janúar 1960. Dagana 8. og 9. janúar höfðu farið fram prófanir á öllum helsta vélbúnaði skipsins á vegum dönsku skipasmíðastöðvarinnar, svo sem á

akkerisvindum, stýrisvél og fleiru auk þess sem farið var í 120 sjómílna siglingu þar sem látið var reyna á báðar aðalvélarinnar sem eru danskar, af gerðinni Burmeister & Wain. Hvor um sig er 2.850 hestöfl og ganghraði skipsins um 18 sjómílar. Óðinn var búinn 57 mm fallbyssu á palli fyrir framan skipsbrúna, en án efa er þó árangursríkasta og mest notaða vopn Óðins togvirkaklippurnar frægu sem notaðar voru í þorskastríðunum til að klippa nótina af breskum togurum sem létu sér ekki segjast. Alls voru þeir um þrjátíu.

Öflugt björgunarskip

Óðinn gegndi ekki aðeins því hlutverki að fylgjast með fiskiskipum, innlendum sem erlendum, í landhelgi Íslands heldur reyndist skipið ekki síður gott björgunarskip og jafnvel „farþega- og aðfangaflutningaskip“ þegar svo bar undir, t.d. þegar kórar á söngferðalagi þurftu að komast á milli sjávarpláss eða þegar flytja þurftu vistir og aðföng til þorpa sem voru innilokuð vegna fannfergis. Alls er talið að Óðinn hafi á ferlinum komið um tvö hundruð skipum til aðstoðar við Íslandsstrendur, hvort sem er vegna óhappa, bilana, eldsvoða um borð eða þegar skip voru að sökkva. Alls kom Óðinn að björgun fimm áhafna sökkvandi fiskiskipa og er þekkta björgunin líklega sú í Ísafjarðardjúpi veturinn 1968 þegar tveir togarar og einn vertíðarbatúr fórust þar sömu nótt. Þá bjargaði Óðinn átján manns um borð. Þá hefur Óðinn dregið á annan tug skipa úr strandi, bæði flutningaskip og fiskiskip, en Óðinn er búinn tuttugu tonna dráttarspili sem á var allt að þriggja km langur togvír. Óðinn kom einnig við sögu í eldgosinu í Vestmannaeyjum, þegar snjóflóð féllu á Flateyri og svona mætti lengi telja þegar stíklað er á stóru í 46 ára þjónustusögu Óðins. Það er án efa tilhlökkun í huga margra sem bera sterkar taugar til þessa sögufræga björgunar- og varðsups þjóðarinnar að fá að sjá Óðin sigla á ný undir eigin vélarafla í sextugsafmælinu næsta sumar.

- bv

The logo for VÍS, consisting of the letters 'VÍS' in white on a red square background.

Jói Myndó

Til hamingju með daginn sjómenn

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

Nýjasta verkfærið í öryggismálum sjómanna

ATVIK-sjómenn er nýtt atvikaskráningakerfi sem VÍS hefur þróað í samstarfi við Slysavarnaskóla sjómanna og nokkur leiðandi fyrirtæki í íslenskum sjávarútvegi.

Á þriðja tug fiskiskipa og um 600 sjómenn hafa aðgang að **ATVIK-sjómenn**.





Fyrsti útdrátturinn fór fram 1954. F.v. eru Baldur Möller, Brynjólfur Sigurðsson, Þorvarður Kjerúlf og Ásta Baldvinsdóttir. Myndin er frá útdrætti 1958.



Fjögurra íbúða raðhúsið við Ásgarð 2-8 í Reykjavík.



Fyrstu aðalvinningarnir í halarófu á Skúlagötu 1954.

Happdrætti DAS 65 ára

Milljarðar króna til byggingar hjúkrunarheimila

Happdrætti DAS verður 65 ára fimmtudaginn 13. júní næstkomandi, en á þeim degi mánaðarins bar sjómanna-daginn upp árið 1954. Þann 3. júlí sama ár fór fyrsti útdrátturinn fram. Happdrættið hefur frá upphafi verið mikilvægasti bakhjarl við fjármögnun uppbyggingar og hin síðari ár viðhald á húsnæði Hrafnistuheimilanna tveggja sem eru í eigu Sjómannadagsráðs, það er Hrafnistu í Reykjavík og Hafnarfirði. Alls hefur Happdrætti DAS skilað sjö milljörðum króna í hagnað frá stofnun, sem varið hefur verið til uppbyggingar á Hrafnistu utan eins milljarðs króna sem happdrættið greiddi á grundvelli lagasetningar Alþingis þess efnis að happdrættið skyldi greiða 40% af hagnaði sínum í Byggingarsjóð aldraðra [nú Framkvæmdasjóður aldraðra] á árabílinu frá 1963 til 1987.

Sigurður Ágúst Sigurðsson, forstjóri happdrættisins í nær þrjátíu ár, segir happdrættið eiga góðan árangur sinn fyrst og fremst að þakka velvild og hugsjón landsmanna sem kaupí og eigi happdrættismiða í DAS. „Fyrir utan von um góðan vinning sem nóg er af hjá DAS, enda drögum við vikulega allt árið um kring, held ég að þátttaka fólks sé einnig knúin áfram af ríkri hugsjón og skilningi landsmanna á nauðsyn þess að leggja sitt af mörkum í þágu aldraðra. Annars værum við ekki hér. Þúsundir landsmanna víða um land eiga miða í Happdrætti DAS og

		5. útdráttur		6. útdráttur		7. útdráttur		8. útdráttur	
2. flokkur		6. júní '19		13. júní '19		20. júní '19		27. júní '19	
Vinningar	Fj.	Verðm.	Fj.	Verðm.	Fj.	Verðm.	Fj.	Verðm.	
20. júní	2	2.000.000	2	2.000.000	2	15.000.000	2	2.000.000	
30 milljónir á tvöfaldan miða	10	150.000	10	150.000	10	150.000	10	150.000	
	48	50.000	48	50.000	48	50.000	48	50.000	
	200	25.000	200	25.000	200	25.000	200	25.000	
	580	12.000	580	12.000	580	12.000	580	12.000	
Vinningar alls		19.860.000		19.860.000		45.860.000		19.860.000	

Vinningar í boði núna í júní.

það gleðilega er að nú hin síðari ár hefur margt ungt fólk verið að bættast í hópinn,“ segir Sigurður.

Miðasala í Færeyjum aflar gjaldeyris

Auk dyggra þátttakenda í Happdrætti DAS hér á landi eru Færeyingar líka fjölmennur hópur miðakaupenda og hefur svo verið undanfarinn aldarfjórðung, eða frá árinu 1994. „Færeyingar eru áhugasamir og fylgjast vel með. Þeir greiða miða sína með korti á heimasiðunni, sem er líka á fær-eysku, og ef eitthvert vandamál kemur upp hafa þeir strax samband með tölvupósti eða hringja hingað á skrifstofuna. Okkur þykir afar vænt um stuðning Færeyinga við happdrættið og þar með Hrafnistu og á móti greiðum við hlutdeild af hagnaði happdrættisins til uppbyggingar á sviði íþrótt- og æskulýðsmála í Færeyjum,“ segir Sigurður, sem segir Happdrætti DAS jafnframt það eina á landinu sem starfi bæði á markaði innanlands og erlendis og

aflí þar með líka erlends gjaldeyris til þjóðarbúsins.

Stofnað á tímum viðskiptahafta

Happdrætti DAS var stofnað á tímum viðskiptahafta og gjaldeyris-korts og því var það í upphafi hugsað sem vöruhappdrætti með fjölbreytta vinninga í boði. Sýnir sagan að ekki skorti ímyndunar-aflíð í þeim efnum. Á upphafsárum happdrættisins var hér enn mjög ríkjandi bændamenning í dreifð-um byggðum landsins og því kom ekki annað til greina en að bjóða í vinning vörur sem gætu komið sér vel í sveitinni, svo sem dráttarvél-ar, báta eða búfenað auk marg-víslegs húsbúnaðar svo eitthvað sé nefnt. Fyrir þéttbýlisbúa höf-udborgarsvæðisins heilluðu nýjar og fallegar íbúðir og einbýlishús, en alls úthlutaði DAS tuttugu og fimm einbýlishúsum á þeim tíma sem vöruhappdrættið var ríkjandi, auk fjölda nýrra og fallegra blokk-aríbúða og raðhúsa víða á höfuð-borgarsvæðinu.



Sigurður Ágúst við talnastokkinn sem notaður er vikulega til að velja sex raðir af átta tölum eins og útdráttar-blaðið sýnir. Tölurnar eru ávallt valdar að viðstöddum tveimur full-trúum frá dómsmálaráðuneytinu sem votta að útdrátturinn fari rétt fram. Talnastokkurinn er einnig notaður af hinum flokkahappdrættum landsins og er eina sameign happdrættanna.

MYND/HREINN MAGNÚSSON

Nýjungar samfara samfélagsbreytingum

Árið 1995 hóf happdrættið sölu á svokölluðum tvöföldum miða, þar sem tilgreindur aðalvinningur tvöfaldaðist að verðmæti þegar vinningurinn kom á númer miðans. Fjórum árum síðar var svo ákveðið að fjölga árlegum útdráttum í 48 og svo í 52 ári síðar. Hvort tveggja féll í góðan jarðveg meðal lands-manna. Happdrætti DAS er eina flokkahappdrættið þar sem dregið er vikulega árið um kring og í hvert sinn eru um tvö þúsund vinningar að upphæð í kringum tuttugu millj-ónir króna. Við höfum alltaf verið

vakandi gagnvart nýjungum, enda samkeppnin hörð á markaðnum. Þess vegna létum við ekki staðar numið við fjölgun útdrátta heldur innleiddum enn eina nýjunguna árið 2004 í tilefni 50 ára afmælis happdrættisins. Þá fluttum við til landsins glæsilegan Chevrolet Bel Air árgerð 1954 sem var aðalvinningur það ár. Síðan bættum við um betur ári síðar þegar við ákváðum að bjóða bíla á ný í vinning, t.d. Ford Mustang og Hummer, og ekki bara það heldur voru bílarnir með fullt skottið af peningaseðlum fyrir tvöfalda miða. Upphæðin í skottinu var samsvarandi virði bílanna. Þetta sló algerlega í gegn og salan jókst verulega næstu árin,“ segir Sigurður.

Hjá DAS eru vinnings-líkurnar mestar

Á yfirstandandi happdrættisári DAS, sem hófst 1. maí, er heildarfjárhæð vinninga 1.305.680.000 krónur fyrir heppna vinningshafa, en alls er dregið um 80 þúsund miðanúmer á happdrættisárinu. Hjá DAS eru vinningslíkurnar mestar enda dregið í hverri einustu viku árið um kring og kostar hver dráttur að-eins 375 krónur, eða 1.500 krónur á mánuði fyrir einfaldan miða og þrjú þúsund krónur fyrir tvöfaldan miða. Eins og meðfylgjandi mynd sýnir er til mikils að vinna núna í júní, en alls verður dregið um 105 milljónir króna í mánuðinum og enn hærri upphæð í júlí.

- bv



Sjómenn, til hamingju!

Lægra verð í
20 ár

SUÐURLANDSBRAUT 22 + SÍMI 533 6100 + LYFJEVER.IS
OPIÐ MÁN–FÖS 8.30–18 LAU 10–14



Sundkunnáttan er beintengd velmegun þjóðarinnar

Ásta Þorleifsdóttir, varaformaður Siglingaráðs, hefur lengi verið heilluð af sögu sundkunnáttu á Íslandi. Merkilegt sé hvernig sundkunnáttan hafi glatast eftir þjóðveldisöld og hér hafi fólk meira og minna verið ósynt fram á nítjándu öld. Sundið sé lykilatriði þegar komi að öryggi á sjó.

Ísland var með fyrstu löndum heims til að gera sund að skyldunámi og eru allflestir vel syndir nú á tímum. Áður hafði sundkunnáttu hrakað svo mjög að ekki fannst nema handfylli af sundfærum mönnum á landinu og drukknun var meðal tíðustu bana-meina landsmanna.

„Ég hef lengi verið heilluð af sögu sundiðkunar hér á landi,“ segir Ásta Þorleifsdóttir, jarðfræðingur og sérfræðingur á skrifstofu samgangna í samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu. Í störfum sínum hefur Ásta meðal annars aðkomu að málum tengdum öryggi sjófarenda. Gestir á ráðstefnu Slysavarnaskóla sjómanna, Alþjóðasamtaka sjóþjörgunarskóla (IASST) og samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins í apríl í fyrra, þar sem hún stýrði pallborðsumræðum, muna að þar gerði hún að umtalsefni sundkunnáttu þjóðarinnar, mikilvægi hennar og sögu. Ásta segir merkilegt hvernig sundkunnáttan haldist í hendur við efnahag þjóðarinnar og sé um leið sá grundvallarþáttur sem oft gleymist þegar rætt sé um öryggi sjófarenda. „Björgunarbúnaður og tæki skipta miklu máli, en sundkunnátta stóreykur lífslíkur þeirra sem lenda í hættulegum aðstæðum í sjó eða landi.“

Fyrstu minningar Ástu af sundkennslu segir hún raunar ekki sínar eigin, heldur móður hennar. „Hún lýsti því fyrir mér þegar hún var að læra að synda í sundlaug í Arnarfirði, sem reyndar er búið að laga mikið núna. Laugin var moldarhlaðin og í henni voru bæði brunnsklikkur og álar.“ Þetta segir Ásta að móður sinni hafi eðlilega þótt lítt geðslegt. „Hún lýsti því þannig að hún hafi lært að synda eins og önd, alltaf með hausinn upp úr, til að þurfa ekki að sjá íbúana.“

Tengir við bækur Jóns Kalmans
Og þar sem hún er ættuð af Vestfjörðum segir Ásta áhugann á sundkunnáttu kannski ekkert

skritinn. „Afi minn var fæddur í Arnarfirði. Faðir hans drukknaði á Arnarfirði. Þá drukknuðu tveir bræður hans á Arnarfirði og ein systir hans drukknaði í Dynjandísá. Og því miður er þetta örugglega hin dæmigerða fjölskyldusaga að vestan. Mér fannst að það hefði eins getað verið mín fjölskyldusaga sem Jón Kalman Stefánsson lýsir í bókinni Himnaríki og helvíti. Í atburðum sem þessum kristallast 19. aldar veruleiki margra Íslendinga.“

Út frá þessu segist Ásta hafa lagt á öryggisráðstefnunni í fyrra; mikilvægi sundkennslu fyrir öryggi sjófarenda. „Hefðu langafi og afabæður mínir drukknað ef þeir hefðu kunnað að synda? Það er ekki einu sinni víst að það hafi verið vont veður. Hefðu þeir kunnað að synda hefði saga þeirrar fjölskyldu líklega orðið aðeins öðruvísi.“

Þá segir Ásta tölurnar um fjölda þeirra sem hér hafa drukknað vera sláandi. „Þórður á Skógum er til dæmis með í Minjasafninu lista yfir þá sem höfðu drukknað við suðurströndina á seinni hluta 19. aldar. Ef ég man rétt voru þetta rétt yfir 3.000 nöfn. Og þá verður maður svolítið hugsí, því ef leitað er þúsund ár aftur í tímann, á þjóðveldisöld, er ljóst að fólkíð sem hér bjó, landnámsmenn, kunni að synda.“ Þetta segir Ásta til að mynda mega merkja af frásögnum af fjölda lauga í mörgum Íslendingasögnum og þekkt sé sagan af Gretti Ásmundarsyni og Drangeyarsundi. „Svo er sagan af Helgu jarlsdóttur, úr Harðar sögu og Hólmverja, sem kastar sér til sunds úr Helguhólma í Hvalfirði með drengina sína báða fjögurra og átta ára. Sá átta ára syndir sjálfur og þegar hann er að gefast upp og hún með þann yngri hangandi á bakinu, þá tekur hún skriðið upp í fjöru og lætur þann litla bíða þar og syndir svo út til að sækja þann eldri.“

Ægileg áföll fyrri alda
Ásta segir því ljóst að á þessum tíma hafi fólk verið synt; karlar,



Ásta Þorleifsdóttir er sérfræðingur í samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu og hefur í störfum sínum þar fengist við hluti sem tengjast öryggismálum sjómanna. Hún hefur líka lengi haft áhuga á sögu sundkennslu á Íslandi og bendir á hversu mikilvæg sundkunnátta sé þegar komi að fækkun slysa.

MYND/HREINN MAGNÚSSON

konur og börn. Hvað svo gerðist sé getgátur einar. „Gaman væri ef einhver tæki að sér að skrifa sögu sunds og sundlauga. Þetta er svo ríkt í menningu okkar í dag og virðist hafa verið það líka þá, á þjóðveldisöld. Svo tekur við margra alda tímabil þegar allt grotnar niður.“ Sundkunnátta í landinu hafi horfið, efnahagurinn hrunið og við hafi tekið mesta svartnætti með plágum og hungursneyðum.

Þá bendir Ásta á að á verstu dögum á síðmiðöldum og sautjándu og áttjándu öld hafi komið fyrir að drukknaði á annað hundrað manns í illviðrum sem yfir gengu. „Árið 1695 er samkvæmt heimildum þekkt veður þar sem talið er að 175 hafi drukknað. Sagan af Hestgerðislóni austur í Örfærum er

”

Það er ekki einu sinni víst að það hafi verið vont veður. Hefðu þeir kunnað að synda hefði saga þeirrar fjölskyldu líklega orðið aðeins öðruvísi.

líka merkileg, en þar var útræði Norðlendinga og Austfirðinga sem komu yfir Klofajökul um Norðlendingalægð, nú Vatnajökul. Þar gerði á 16. öld ofsaveður og fórust

17 bátar af átján. Hversu margir fórust er ekki vitað nákvæmlega, en einhverjir hafa giskað á 50 og aðrir á 90. Saga okkar er full af svona atburðum.“

Síðan segir Ásta merkilegt að svo virðist sem sundkunnátta og aðgangur að sundlaugum haldist í hendur við sjálfstæði og efnahag þjóðarinnar. „Ríka þjóðin syndir, hagnýtir jarðhita, bæði í heitar laugar, húshitun, iðnað og fleira. Börn landnámsfólks eru því allt eins líkleg til að hafa lært að synda í hlýju, en um leið er ómögulegt að segja af hverju þessi breyting á sér stað. Það hrynur allt. Bátar fara úr því að vera haffærir knerrir yfir í smáa árabáta. Á landnámsöld er líka gríðarlegur útflutningur á fiski og vaðmáli. En svo fer þetta allt á verri veg. Upp úr 1820, haft eftir

Fjölnismenn syntu í Steinsstaðalaug

■ Jón Kærnested, frumkvöðull sundkennslu á Íslandi, kenndi sund í Reykjalaug eða Steinsstaðalaug árið 1822, að því er fram kemur í greininni Heitar laugar á Íslandi til forna, sem birtist í Læknablaðinu árið 2005. Krístmundur Bjarnason, fræðimaður í Sjávarborg, er sagður telja að Jón hafi þar kennt Fjölnismönnum að synda. „Margt bendir til þess, að áhuga Fjölnismanna á sundkuninni megji rekja til sundkennslu Jóns Kærnesteds við Steinsstaðalaug vordagana 1822,“ er eftir honum haft úr Sögu Sauðárkróks.



Öflugt 4G samband við hetjur hafsins

4G uppbygging Vodafone er unnin í samstarfi við nokkur af öflugustu sjávarútvegsfyrirtækjum landsins. Markmið okkar er að veita framúrskarandi þjónustu við sjómenn og sjófarendur á helstu fiskimiðum landsins og bæta öryggi þeirra.

**Hafðu samband í síma 599 9500
eða á sjosamband@vodafone.is**

Framtíðin er spennandi.

Ertu til?



Högná Sigurðssyni, voru sex sundfærir menn á Íslandi. Aðrir gátu ekki bjargað sér. Ef menn duttu af hesti í á, þá drukknuðu þeir.“

Sundnám lögleitt 1925
Ásta segir að sér hafi alltaf þótt þessi saga merkileg, hvernig íslenska þjóðin hafi farið úr því að vera rík og vel skrifandi yfir í að verða eitt fátækasta land Evrópu. Á þessum tíma, í kringum 1820, segir hún svo væntanlega hafa farið að gæta erlendra áhrifa, þar sem Íslendingar kynntust þaðmenningu og hvernig fólk stundaði þar strendurnar. „Þessu kynnast íslenskir námsmenn í útlöndum, koma heim og fara að tala um að nú þurfi fólk að fara að læra að synda.“ Þá hafi líka verið ljóst að eitthvað yrði að gera til að spyrna á móti ótímabærum dauðsföllum af völdum drukknunar. „Ef við tókum 100 ára tímabil, frá 1880, þá drukkna á þeim tíma yfir 5.000 Íslendingar. Þannig að það er ekkert skrítið að það verði þessi vakning á seinni hluta nítjándu aldar, samfara batnandi efnahag.“

Fyrsta sundkennslan sem Ásta segist hafa fundið heimildir um var árið 1821. Hún fór fram í sjó í Reykjavík og í kjölfarið var Sundfjelag Reykjavíkur stofnað. Skömmu síðar var byrjað að kenna í Hafnarfirði. „Þetta breiddist svo út um landið og víða kennt í sjó, þótt einnig hafi verið tekið að nýta einhverjar laugaleifar þar sem þær var að finna.“

Þá segir Ásta sögu sundkennslunnar varðaða áhugaverðu fólki. Hún nefnir til dæmis Ásgeir Ás-

Saga sundlauganna

Smiðjan

Sundlaugar skipa mikinn sess í fjórtásögu Reykjavíkur og sumar þeirra eru mikil mannvirki. Bjarni Ólafsson rekur hér sögu þeirra.

EFTIR að sundlaugir við Sundlaugargöng í Reykjavík voru byggðar varanlega eftir stórsveigju og hlafin í tilbúggu gróti 1906, varð sundkennsla miklu almennari en áður hafði verið í Reykjavík. Sundkennsla varð eftir það haldið uppi allan áttíu þring. Fjörfatölög voru stofnað. Fjörfatölög Reykjavíkur var stofnað í febrúar 1909. Ungmennafélag Reykjavíkur var stofnað í október 1906 og varð þá öflugasta félag sinna tegundar á landinu. Félagið í UMFR var blómlegt og voru liðar þar ýmsar fjórtíugirnar; skólaþrótt, sund, skautakúpu, gíttu, skák og fútbolta. Þetta félag víkist hafa verið einungis fyrir þítta en stókur stofnaði Ungmennafélagið Íðunn 1908, þar sem stundakur haldist var þess.

heimsamlegt að synda í köldum sjónum. Á þeim árum var heitvetki (berkjavetki) áttíðid á landinu og dó margt ungt fólk á henni. Útveva í ferka og köllu lofti var talin vera góð til varnar gegn þeim heimsam. sjóðönd. Það hefur valditt átt þát í því að fólk lagði það á sig að sækja bób og sund í köldum sjónum.

Sagan af Grotti Ásmundarvini og sundi hans á milli Drangvöj og lands hefur orðið mörgum hugast. Þeir sem bundast norðlukum um sund í Skopafellinum voru í UMFR og Íðunn. Félagið um vord í sjónum var nefnd. Sundfjall Grotti. Það hefur vordakíla á stóðinni árið 1909. Skólinn var sefndur Grotti. Í honum voru 14 börngildir.

legt, að komur líta sjá sig á sundbol og við sundkennslu í sundlaugunum fengu þeir laugina fyrir sig einar. Við vígða sundkennslu Grotti fór fram fyrsta kappandi sem nefna má þá nafni.

Þá var það til njónna að fjórir stókur sjóndu sund við vígðakúlu Grotti. Það þóttu merk Dóndi. Á næsta árum hélt UMFR sundnót og á sjóndag þeyttu karlmen kappandi í Reykjavíkurból. Sú kappi fór fram í nokkur ár og neðdast. Nýársnótið. 1910 þeyttu komur kappandi í Skerjafell. Það var þetta sjóndakennslu kennarastíttini. Þar komu sundbol og sjó komur til sögu, eftir þó sem tíminn leð og þótt var á.

Sundhöll Reykjavíkur

Í sundlaugarsíðum gerðast tvær stórvörður í Reykjavík 1900 og 1907.

Það var árið 1900 sem Austurhagarbólinn á Söðlavörðuból tók til starfa. Skólinn var í fremsta ríð skólahúða í Evrópu hvað varðað máluleika í sérkennslu margra greina. Þar var einnig sundlaug sem notuð var til sundkennslu nemanna þessa skóla og þess.

Það líu ekki mörk á þar til sem heitist við sundlaug í Reykjavík. Sundhöllin við Harfresting í Reykjavík var byggð og vígð 23. mars 1907. Vard Sundhöllin mikli hvati til sundkennslu í heimin, leð þýr-ir föll og til kennslu í sundi fyrir margu skóla.

Nokkrir sundkennarar

Þeir sem stóðu á laugarbóðkunum og kenndu og þóttu að sjá, þeyttu og daguð náðu langt. Þeir tókust á við ferðina, svart-sjóni og hinni vinnuana tilhanda. Þeir fóru aðfella. aðla. hár.

Úr steingerðum laugum á Ólympíuleika

■ Í fasteignablaði Morgunblaðsins 15. apríl 1997 er að finna áhugaverða grein Bjarna Ólafssonar um sögu sundlauga á Íslandi. Er þar meðal annars fjallað um hina öru framþróun sem varð í sundiðkun hér á landi, ekki aðeins í Reykjavík, heldur víðs vegar um landið. „Við marga skóla landsins voru byggðar sundlaugar, þar sem heitt vatn var til. Það líðu ekki nema 28 ár frá því að steingerðu sundlaugararnar voru byggðar í Reykjavík þar til sundflokkur fór til Berlínar til þess að taka þátt í keppni á Ólympíuleikunum í Berlín 1936,“ segir þar.

geirsson, sem síðar varð forseti. „Hann var sundkennari sem ungur maður en átti eftir að koma rækilega við sögu síðar. Svo eru fleiri, meira að segja tengdir forsetaembættinu líka. Pabbi Vigdísar Finnbogadóttur hannaði sundlaugina í Vestmannaeyjum. Hann ætlaði reyndar að hafa hana 25 metra, en svo skorti fé og þeir ákváðu að hafa hana 20 metra. Þeir vildu fara að fordæmi Reykvíkinga, sem höfðu gert sína fyrstu laug 1908 og notuðu jarðhitann í Laugardal til að velgja vatnið.“

Vestmannaeyingar áttu eftir að hafa mikil áhrif á þróun sundkennslu, en þar hóf Bjargráðafélagið sundkennslu upp úr 1880 og þá var bara kennt í sjó. „Þetta var aðeins brotakennt í byrjun og aðstæður ekki alls staðar

góðar,“ segir Ásta. Strax í árdaga sundkennslunnar ríkti jafnrétti í sundkennslu og konur sáu líka um kennsluna. „Til dæmis var þar Arnbjörg Ólafsdóttir, Vestmannaeyingur, sem hvatti bæjarstjórnann þar til þess að kalla eftir lögum um sundkennslu og var þannig hvatamaðurinn að því að færa sundkennslu í lög.“ Þetta var árið 1925 og bendir Ásta á að því séu ekki nema fimm ár í að hér verði hægt verði að fagna hundrað ára afmæli lögleiddrar sundkennslu. „Málið var hins vegar strax lagt fram á Alþingi 1925. Og það er dálítið skemmtilegt að í greinargerð með frumvarpinu er nefndur til sögu Árni J. Johnsen, sundfær maður, forfaðir og nafni alþingismannsins fyrrverandi. Hann hafði bjargað fjórum börnum frá drukknun, sem

þótti sýna hversu mikilvægt væri að fólk kynni að synda.“ Á þessum tíma voru efri og neðri deild á Alþingi og málið var strax samþykkt. „Reyndar voru þrír á móti, en algjör meirihluti með málinu. Og í neðri deildinni kemur fyrrverandi forseti vor, Ásgeir Ásgeirsson, aftur við sögu, því að hann mælir þar fyrir álitu fyrir hönd menntanefndar.“ Í endanlegum lögum sagði svo að í kaupstöðum og sveitarfélögum skyldi bæjar- og sveitarstjórnur með reglugerð heimilt að gera öllum heimilisföstum unglingum, 12 til 16 ára, skylt að stunda sundnám í minnst fjóra mánuði. „Og þannig byrjaði það. En það sem var svolítið skemmtilegt í þessari fyrstu sundkennslu var að stelpur voru miklu duglegri en strákar við þetta nám.“ Þetta

segir Ásta hægt að lesa úr þeirri litlu tölfræði sem til er um sundkennsluna.

Kunnáttan ein eykur lífslíkurnar
Tíð slys hér á landi segir Ásta að hafi augljóslega haft áhrif á kennsluna og hér er enn lögð áhersla á björgunarsund, leysitök, þol- og kafsund. „Og ef við veltum fyrir okkur af hverju sundkennslan var þannig upp byggð, þá er verið að kenna fólki að bjarga sér úr sjóslysi og að bjarga öðrum frá drukknun.“

Í því samhengi er líka forvitnilegt að skoða þróunina eftir því sem leið á 20. öldina, en tölur sýna að á fyrri helmingi hennar fórust að meðaltali um 60 menn á ári í sjóslysum og drukknunum, en sú tala var komin niður í rúmlega 20 upp úr miðri öld og niður í 10 banaslys á ári síðasta áratuginn. Síðustu tvö ár standa svo upp úr á heimsvísu fyrir að engin banaslys urðu á sjó.

Sundkunnáttan er sá þáttur sem að sögn Ástu gleymist stundum þegar rætt er um öryggi sjófarenda, eins mikill lykilþáttur og hún annars er. „Oft er áherslan á gúmmibjörgunarbáta og leysibúnað og einhverja tækni aðra sem vissulega er bráðnauðsynleg, en þurfi maður að lifa af í sjó, þar til þyrflan kemur eða önnur björg berst, þá er maður óskaplega fljótur að krókna ef maður veit ekki hvað maður á að gera. Í sjó hefur fólk ekki langan tíma, en það gjörbreytt ef fólk hefur þessa þekkingu og með því aukast lífslíkur þess verulega.“ Kunnáttan skipti jafnvel máli við bestu aðstæður þar sem fólk sé í þurrbúningi og veður skaplegt. „Þá skiptir bara svo miklu máli að vita að maður kann þetta. Þá slakar maður á önduninni og það dregur úr áfallastreitu. Við það eitt að halda betur ró sinni aukast lífslíkurnar til muna. Þeir sem eru vel syndir komast frekar af.“ — óká



Sendum íslenskum sjómönnum árnaðaróskir á sjómannadaginn

Myllu heilkornabrauð

LÍFSKORN

Lífskorn færir þér máltíð af akrinum



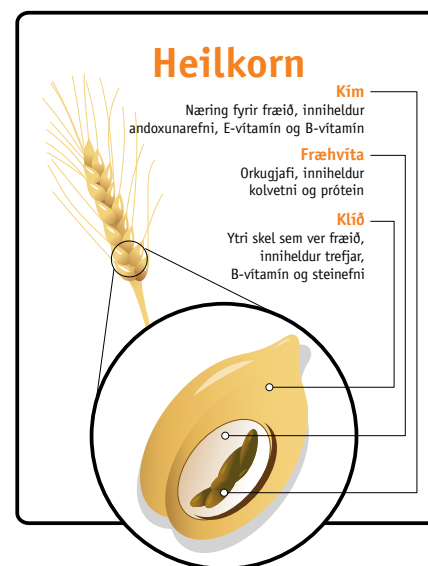
NÝTT LÍFSKORN V FYRIR HEILSUNA

Lífskorn – Sjö tegundir af fræjum og kornum er nýjasti fjölskyldumeðlimurinn í Lífskornalínunni. Frábær kostur fyrir alla sem hugsa um heilsuna. Það inniheldur hafröðgur, sólblómafræ, hörfræ, sesamfræ, graskersfræ og rúg en ekkert hvítt hveiti og ekkert ger. Trefjaríkt og gómsætt brauðið er vegan og sérstaklega þétt og saðsamt.

Lífskorn er trefjagjafi þinn – fræsafn þitt og heilsurækt – það hefur hátt hlutfall heilkorns, með gott hlutfall góðrar fitu.

Safnaðu góðri orku, fáðu þér Lífskorn í dag.
Lífskorn færir þér máltíð af akrinum.

Bragðaðu
nýtt Lífskorn
- strax í dag



Ræktaðu huga og líkama
- fáðu þér Lífskorn heilkornabrauð frá Myllunni





Gísli Níls Einarsson, sérfræðingur í forvörnum fyrirtækja hjá VÍS, segir nýtt atvikaskráningarkerfi sjómanna hafa fengið afar góðar viðtökur. Hér er hann með Birni Halldórssyni, öryggisstjóra Þorbjarnar hf. í Grindavík.

MYND/HREINN MAGNÚSSON

Atvikaskráningarkerfi VÍS stuðlar að öruggari vinnustöðum

Tryggingafélagið VÍS hefur um árabíl beitt sér fyrir öflugu forvarnastarfi hjá fyrirtækjum og þróað sérsniðna forvarnaþjónustu fyrir mismunandi atvinnuvegi. Sú þjónusta hefur sannað gildi sitt í að koma á bættri öryggismenningu og stjórnun öryggismála, sem og lágmarkað tjón og slys hjá fyrirtækjum í viðskiptum hjá félaginu. Nýlega kynnti VÍS atvikaskráningarkerfi fyrir sjávarútveginn, ATVIK-Sjómenn, sem byggir á atvikaskráningarkerfinu ATVIK sem VÍS hefur þróað síðan 2014 með fyrirtækjum og sveitarfélögum.

VÍS þróaði ATVIK til að auðvelda stjórnendum fyrirtækja að fá yfirsýn á atvikum í starfsemi þeirra og greina mögulegar hættur í vinnuumhverfinu. Markmiðið var að stjórnendur gætu hugað betur að skipulagi öryggismála og gripið til forvarnaaðgerða með úrbótum í kjölfar atvikaskráninga. Eins og margir vita leynast víða hættur sem unnt er að koma í veg fyrir með breyttu verklagi eða skipulagi og ATVIK gegnir lykilhlutverki í þessu skyni. Kerfið hefur því verið tekið í notkun víðar en í sjávarútvegi, meðal annars hjá sveitarfélögum og fleiri aðilum,“ segir Gísli Níls Einarsson, sérfræðingur í forvörnum fyrirtækja hjá VÍS.

ATVIK-Sjómenn þróað með sjómönnum

Gísli Níls segir að nýja atvikaskráningarkerfið ATVIK-Sjómenn, sem VÍS kynnti í byrjun árs, hafi verið þróað í samvinnu við nokkur af helstu útgerðarfyrirtæki landsins, Slysavarnaskóla sjómanna, Rannsóknarnefnd samgönguslysa og fleiri aðila. „Kerfið hefur fengið mjög góðar viðtökur og hafa t.d. FISK-Seafood, Vinnslustöðin, Vísir, Samherji og Þorbjörn þegar byrjað að nota kerfið í öllum skipum sínum. „Kerfið var upphaflega ætlað viðskiptavinum VÍS en í kjölfar mikillar eftirspurnar annars staðar frá var ákveðið að bjóða það öðrum til kaups. Þorbjörn hf. í Grindavík er dæmi um fyrirtæki sem ekki er í viðskiptum við VÍS en hefur innleitt atvikaskráningarkerfið,“ segir Gísli Níls.

Kerfið er gott mælaborð á öryggi

Björn Halldórsson, öryggisstjóri Þorbjarnar hf., er ánægður með kerfið, enda bjóði það upp á mjög hagnýta notkun sem veiti góðar upplýsingar um ástand öryggis-

mála sé það nýtt eins og ætlast er til. „Eigendur Þorbjarnar hafa alla tíð látið sig öryggismál miklu varða. Við rekum sex starfsstöðvar í landi og fimm fiskiskip, alls ellefu vinnustaði,“ segir Björn og á þar við frystihús og salthús, þjónustudeild, vélsmíðju og trésmíðaverkstæði félagsins í Grindavík auk fiskverkunar í Vogum. Fiskiskipin eru línuveiðiskipin Ágúst, Sturla og Valdimar og frystiskipin Gnúpur og Hrafn Sveinbjarnarson. Von er á sjötta skipinu í flotann á vормánuðum og þá verða frystiskipin sex. Alls eru starfsmenn þessara vinnustaða Þorbjarnar 370 talsins og segir Björn að aldrei sé gefinn neinn afsláttur á kröfum um hámarksöryggi eins og það best þekkist hverju sinni og hið nýja atvikaskráningarkerfi VÍS sé gott verkfæri í þágu þess markmiðs.

Löng hefð fyrir áherslu á hátt öryggisstig

„Þorbjörninn býr að mjög langri og djúpstæðri hefð fyrir áherslu á öryggi starfsfólks og það er okkur því afar mikilvægt að öll atvik séu skráð í kerfið þannig að við getum brugðist við og fyrirbyggt endurtekningar til að tryggja öryggi starfsmanna. Áherslurnar eru samofnar vinnustaðameningunni og er starfsfólk okkar, bæði á sjó og í landi, mjög meðvitað um mikilvægi skráninganna,“ segir Björn.

ATVIK-Sjómenn byggir á fimm mismunandi tegundum tilkynninga um atvik. Fyrst er Ábending, þar sem tilkynnt er atriði sem að mati sendanda gæti hugsanlega valdið óhappi eða slysi og gott væri

að bæta úr til að fyrirbyggja slíkt. Næst kemur Næstum slys, síðan Minni háttar slys, sem t.d. var bætt með plástri á sár. Því næst er Fjarveruslys, sem leiðir til þess að starfsmaður er frá vinnu tímabundið á meðan hann jafnar sig. Að síðustu er flokkur sem kallast Ógn, þar sem hægt er að skrá einelti eða áreitni af ýmsum toga, sem Björn segir alls ekki liðið í fyrirtækinu. Aðgang að síðasttalda skráningarflokknum hefur aðeins mannaúðstjóri fyrirtækisins, sem heldur utan um slík mál.

Sjálfvirk tilkynning til eftirlitsstofnana

„Við erum mjög ánægð með hönnun og virkni skráningarkerfisins. Fyrir utan mikilvægi þess fyrir fyrirtækið sjálft að öll atvik séu skráð og fylgt eftir með úrbótaskýrslu gerir kerfið okkur líka kleift að átta okkur á öryggismálum vinnustaðarins í heild og

mismunandi ástandi milli starfsstöðvanna, þar sem einn getur lært af öðrum til að bæta sig. Þá geta slys og óhöpp líka verið þess eðlis að tilkynna þurfi þau mörgum opinberum aðilum,“ segir Björn og á þar við lögregluna, Rannsóknarnefnd sjóslysa, Vinnueftirlitið og jafnvel Samgöngustofu. „ATVIK-Sjómenn gerir mér kleift að skrifa eina skýrslu í stað fimm, því að kerfið hefur þann innbyggða eiginleika að geta sent hana beint úr kerfinu til þessara aðila fyrir mig. Annar kostur er að kerfið framkvæmir sjálfvirkar skráningar á fjarveruslysum og sendir Vinnueftirlitinu á sérstöku eyðublaði sem kerfið sér nær alfarið um útfyllingu á sjálft. Kerfið getur einnig sent tilkynningar til fleiri aðila, svo sem tryggingafélagsins okkar og til Sjúkratrygginga Íslands,“ segir Björn, sem tengist kerfinu með rafrænum skilríkjum og getur í kjölfarið skoðað skráningar í kerfinu og einnig skýrslur sem gerðar hafa verið í kjölfar tilkynninga frá starfsstöðvunum. „Þegar við hefjum skýrslugerð um skráningu fær sá eða sú sem setti skráninguna í kerfið tölvupóst um það og svo aftur þegar skýrslugerð lýkur þar sem fram kemur til hvaða úrræða verði gripið. Þetta finnst okkur vera kostur vegna gagnkvæmra samskipta sem fyrirkomulagið hefur í för með sér. Starfsmenn eru virkir þátttakendur í þeirri vinnu okkar að vinna stöðugt að bættu öryggi með notkun þessa nýja atvikaskráningarkerfis VÍS,“ segir Björn Halldórsson, öryggisstjóri Þorbjarnar hf. í Grindavík.

- bv



Til hamingju Sjómenn!



Hjúkrunar- heimili Sléttuvegi



STOFNAÐ 1993

Þarfathing er aðalverktaki innanhússframkvæmda við hið glæsilega hjúkrunarheimili sem nú er í byggingu við Sléttuveg.



ÞARFATHING HF.

Drangahrauni 14 20 Hafnarfjörður Sími 568 0059
tharfathing@tharfathing.is www.tharfathing.is

Botnlangaskurður í Barentshafi

Hannes Finnbogason starfði lengi sem skurðlæknir og lyflæknir á Patreksfirði og Blönduósi áður en hann tók til starfa á Landspítalanum. Sú reynsla sem Hannes hafði eignast á starfsferli sínum kom sér vel þegar hann fór sem læknir um borð í varðskipinu Óðni norður í Barentshaf sumarið 1968. Í ferð sinni þurfti hann að framkvæmda tvo botnlangauppskurði með aðstoð áhafnarinnar.

Hannes rifjaði upp ferð sína með Óðni í samtali við Gæslutíðindi í desember 2001. Hann lést tæpu ári síðar, í september 2002, þá 79 ára gamall. Það var fyrir hálfgerða tilviljun



Hannes Finnbogason læknir.

að Hannes tók að sér sjálf-boðavinnu sem læknir um borð í varðskipinu Óðni. Á árunum 1966-67 hafði veiðst töluvert af sild í Barentshafi og mönnum varð ljóst að íslensku skipin á svæð-



Hér má sjá mynd af aðgerðinni um borð í Óðni í ágúst 1968. Frá vinstri: Sigurður Steinar Ketilsson, Hannes Finnbogason framkvæmdi aðgerðina, Sigurjón Sigurjónsson 2. stýrimaður og loks Sigurður Árnason skipherra.

inu hefðu takmarkaðan aðgang að viðgerðar- og læknaþjónustu. Ákveðið var að senda varðskip í Barentshaf sumarið 1968 og upphófst þá leit að lækni til að starfa um borð. Sú leit gekk ekki vel og raunar var skrifað opinberlega um heigulshátt lækna. Hannes sagði í hálfkæringi við formann Læknafélagsins að hann skyldi taka þetta að sér og var tekinn á orðinu.

Varðskipið Óðinn fór tvær ferðir í Barentshaf þetta sumar. Hannes

fór sem læknir í fyrri ferðinni en yfirmaður hans á Landspítalanum, Snorri Hallgrímsson prófessor, fór í þá seinni. Þeir höfðu fyrir um sumarið haft samráð um það hvaða lyf og verkfæri væri best að taka með í ferðir sem þessar. Smíðaðir voru sérstakir skápar undir lyf og tæki sem voru sérstaklega útbúnir fyrir velting en auk þess voru útbúin svokölluð veltirúm sem hægt væri að nýta í hliðarveltingi.

Áður en lagt var af stað tók Hannes skipstjórnarmenn varðsupsins með sér upp á Landspítala til að kenna þeim á svæfingartæki. Þeir fengu að vera viðstaddir aðgerð á sjúklingi og lærðu um leið hvernig tækin virkjuðu. Sú kennsla átti eftir að koma sér vel.

Ígerðir og tannpína

Haft var eftir Hannesi, þegar hann rifjaði upp þessa ferð í Gæslutíðindum, að ferðin hefði verið

tíðindalítill að mestu til að byrja með. Sildin hefði verið á miklu dýpi, þannig að hún veiddist lítið til að byrja með, og slysaætta því í lágmarki. Hannes veitti þó í ferðinni töluverða læknishjálp í gegnum talstöð, bæði íslenskum skipum og erlendum sem voru fjær varðskipinu. Þó gerðu ýmsir kvillar vart við sig, svo sem ígerðir og tannpína. Þá kom sér reyndar vel að Hannes hafði lært undirstöðuatriði í tanndrætti sem læknanemi á Kleppi. Þangað kom Jón Sigtryggsson, prófessor í tannlækningum, með tannlæknanema og kenndi þeim tanndrátt með því að draga tennur úr sjúklingum sem á því þurftu að halda.

„Ég stóð hjá og horfði á og lærði þannig undirstöðuatriði í tanndrætti hjá fagmanni,“ segir Hannes í Gæslutíðindum, en þess má geta að fyrir ferðina með Óðni í Barentshaf fékk hann lánaðar tanntengur hjá fyrrnefndum Jóni.

Setti hanskan yfir hringinn

Í ferðinni fékk smyrjarinn um borð, 58 ára grannur maður eins og Hannes lýsti honum síðar, mikla verki. Fyrst um sinn var Hannes óviss um hvort um botnlangabólgu væri að ræða en þegar það kom í ljós bað hann Sigurð Árnason skipherra að sigla í var þannig að hægt væri að fram-



Vistvænar rekstrarvörur

- fyrir þig og umhverfið



Engin ólykt



Engar stíflur í klósetti



Engar stíflur í frárennislögnum



BIO TECH pappírinn frá PaperNet er frábær nýjung sem kemur í veg fyrir ólykt á salemum, hindrar stíflur í klósettum, heldur frárennislögnum hreinum og hraðar niðurbroti í rotþróum.

Rekstrarvörur
- fyrir þig og þinn vinnustað

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

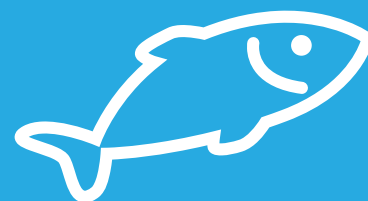


Sendum íslenskum sjómönnum
árnaðaróskir á sjómannadaginn





Við óskum sjómönnum
innilega til hamingju
með daginn



wisefish
sjávarútvegslausrir

Fullbúin sjávarútvegslausrir í áskrift Microsoft Dynamics NAV

Wise er leiðandi í þróun hugbúnaðarlausna fyrir sjávarútveg
með WiseFish í fararbroddi sem er vottað af Microsoft.

Þú færð sjávarútvegslausrir
í áskrift á **navaskrift.is**

kr. **24.900** pr. mán.
án vsk.

Þjóðum einnig **Office 365** í áskrift.

 **Office 365**



wise

Wise lausrir ehf. » Borgartún 26, 105 Reykjavík » Hafnarstræti 93-95, 600 Akureyri
sími: 545 3200 » wise@wise.is » wise.is

kvæma aðgerð. Haldið var í átt að Bjarnarey, suður af Svalbarða, til að komast í var.

Hannes hafði í samráði við Sigurð skipherra ákveðið áður að ef til aðgerðar kæmi yrði sá síðarnefndi aðstoðarmaður hans. Aðrir aðstoðarmenn yrðu Sigurjón Ingi Sigurjónsson 2. stýrimaður, Hálfðan Henrysson 3. stýrimaður og loks Sigurður Steinar Ketilsson, sem þá var tvítugur háseti um borð en átti síðar meir eftir að eiga langan feril sem skipherra hjá Landhelgisgæslunni.

Sjúklingurinn var skorinn upp um miðja nótt, aðfaranótt 12. ágúst 1968. Sigurjón Ingi svæfði sjúklinginn með etergjöf í æð og stjórnaði gjöfnni í gegnum tæki sem hann hafði æft sig á þennan fyrrnefnda morgun sem skipstjórnamennirnir fengu kennslu á Landspítalanum. Nokkurn tíma tók að svæfa, þar sem eter-skammturinn var of lítill til að byrja með.

„Við Sigurður skipherra þvoðum okkur vel og vandlega um hendur og klæddum okkur í sloppa. Þegar ég hjálpaði honum í hanskana tók ég eftir því að hann var með gift-ingarhringinn á sér. Það voru einu mistökin sem voru gerð. Ég lét það gott heita og setti bara hanskan yfir hringinn. Mér er þetta minnisstætt. Þetta gekk alveg eins og við venjulegan uppskurð og þótti nú tíðindum sæta,“ segir Hannes í fyrrnefndri frásögn og bætti því aðspurður við að aðstoðarmennirnir hefðu staðið sig frábærlega vel.

Botnlanginn fór í múkkann
Prátt fyrir að aðstæður til skurð-aðgerðar hafi ekki verið með besta móti heppnaðist aðgerðin vel. Einu ákúrnar sem Hannes fékk frá áhafnarmeðlimum voru þær að hann hefði gert besta skák- og bridgemanninn óvinnufæran og haft hann út af fyrir sig til að tefla við.

„Reyndar hótaði hann mér því strax eftir uppskurðinn að nú



skyldi hann máta mig, þar sem ég hefði mátað hann svo kyrfilega undir Bjarnarey,“ sagði Hannes.

Það vildi þó svo til að Hannes þurfti að framkvæma annan botnlangaskurð í sömu ferð. Nokkrum dögum síðar sigldi varðskipið til móts við færeyskan netabát, Austerlitz, til að sækja þangað sjómann sem hafði verið lengi veikur um borð. Áhafnarmeðlimir á varðskipinu sóttu manninn á slöngubáti og var hann hífður með körfu um borð í varðskipið, þar sem Hannes framkvæmdi á honum aðgerð. Að sögn Hannesar mátti litlu muna að botnlanginn í Færeyingnum hefði sprungið. Að aðgerð lokinni var maðurinn látinn í veltirúmið sem minnst var á hér í upphafi, þar sem hann lá þar til varðskipið kom til hafnar í Reykjavík nokkrum dögum síðar. Örlög beggja botnlanga urðu

þau að vera fleygt um borð fyrir múkkann. Hér í lokin má þó til gamans geta þess að aðgerðir Hannesar spurðust fljótt út og vöktu nokkra athygli. Í kjölfarið birtist eftirfarandi vísa, eftir svo-kallaðan Lóm, um aðgerðina í Alþýðublaðinu í lok ágúst 1968:

Botnlangastríð
Norður í hafsbótnum svarra sædjuþin við á sildarflotanum geisar þar botnlangastríð, og blóðugur upp að öxlum Hannes berst, en enginn botnlangi honum til lengdar verst.

Umhverfis skipin skvampar hin glitrandi síld, sú skepna drottins, sem gefur oss minnsta hvíld, og stundum fer saman sildar- og botnlangakast, þeir sækja veiðina norður þar æði fast.

Hvern af öðrum Hannes grípur og sker á hol, þeim tekst ekki mörgum að forða sér, og líklega verður orðið undir haust á öllum flotanum nálega botnlangalaust. - gfv

Sigurður Steinar Ketilsson, fv. skipherra, var tvítugur háseti um borð í Óðni þegar botnlangaskurðurinn fór fram í sjúkraklefa skipsins. Hér er hann hálfri öld síðar á sama stað.

MYND/HREINN MAGNÚSSON

Ekkert annað í boði en að skera

■ Eins og fram kemur í umfjölluninni um botnlangaskurði Hannesar hér á síðunni var Sigurður Steinar Ketilsson, þá tvítugur, einn þeirra sem áttu að vera Hannesi til aðstoðar ef til aðgerðar kæmi.

„Þetta var fyrsta sumarið mitt á varðskipi. Ég ætlaði nú bara að ná mér í siglingaréttindi en hafði á þessum tíma ekki í hyggju að leggja störf hjá Landhelgisgæslunni fyrir mig,“ segir Sigurður Steinar í samtali við Sjómannablaðið þegar hann rifjar upp umrædda ferð í Barentshaf sumarið 1968.

Eins og flestum er kunnugt átti Sigurður Steinar þó eftir að starfa hjá Landhelgisgæslunni, sem stýrimaður, í þyrlusveit og síðar sem skipherra, allt þar til hann lét af störfum í fyrra.

„Ég fékk fyrst það verkefni að aðstoða við að koma honum inn í sjúkraklefa,“ segir Sigurður Steinar.

„Menn ætluðu að reyna að bera hann á sjúkrabörum úr því sem kallað var fremri gryfja en það reyndist ómögulegt. Ég kom þá með stól og við bárum hann þannig nokkrir saman. Botnlanginn var ekki sprunginn en maðurinn var það kvalinn að hann gat ekki gengið sjálfur.“

Sigurður Steinar var ekki einn þeirra skipstjórnamanna sem höfðu farið og fylgst með skurðaðgerð hjá Hannesi uppi á Landspítala áður en þeir fóru út á sjó, enda var það ákveðið eftir að haldið var úr höfn að hann yrði innan handar ef til aðgerðar kæmi.

En hvernig var fyrir tvítugan dreng að vera viðstaddur skurðaðgerð í sjúkraklefa varðskipisins?

„Það fór ónotatilfinning um mig fyrst en það var nú bara af því að ég stóð of nálægt svæfingargasinu sem átti að nota til vara. Hannes sendi mig fram í smá stund en svo kom ég inn aftur,“ segir Sigurður Steinar.

„Mitt hlutverk var að passa upp á vökvann sem sjúklingurinn fékk í æð og vera til staðar að öðru leyti. Vissulega var það skrýtin tilfinning að sjá þegar Hannes byrjaði að skera, en hann dreifði athyglinni fljótt með því að útskýra vel hvað hann væri að gera þannig að maður einbeitti sér að því.“

Sigurður Steinar segir að það hafi ekki verið í boði að sigla í land, slíkt hefði tekið of langan tíma.

„Þetta voru svo rosalegar vegalengdir að það var ekkert inni í myndinni,“ segir Sigurður Steinar.

„Á þessum tíma var heldur ekki í boði að láta sækja manninn með þyrlu. Það eina sem var í stöðinni var að sigla í nokkra daga til að komast til Svalbarða eða Norður-Noregs, sem við saúm ekki fram á að geta, þar sem hætt var við því að botnlanginn myndi springa, eða koma sér í var og framkvæma aðgerð.“

Aðspurður segir Sigurður Steinar þó að ekkert hik hafi komið á menn þegar framkvæma þurfti aðgerðina, hvorki á Hannes lækni né aðra áhafnarmeðlimi.

„Einhver kallaði þetta nú dýranið þegar málið kom til umræðu,“ segir Sigurður Ketill og glottir við.

„En það má ekki gleyma því að Hannes var búinn að starfa lengi á landsbyggðinni og var því ýmsu vanur. Hannes var flinkur læknir, með mikla reynslu og hann hefði mögulega getað framkvæmt fleiri aðgerðir ef þess hefði þurft.“ -

Sendum íslenskum sjómönnum árnaðaróskir á sjómannadaginn



ALLT HEFST MED

NESCAFÉ®

Sendum íslenskum sjómönnum
árnaðaróskir á sjómannadaginn

Íslenskir pípul.
Verktakar ehf.



Félög skipstjórnarmanna



HAFRANNSÓKNASTOFNUN
Rannsókn- og ráðgjafarstofnun hafs og vatns



FISKMARKAÐUR
ÍSLANDS



ÍSAFOLDAR
PRENTSMIÐJA



Egersund

VERKHÖNNUN
VERKFRÆÐISÁÐSÖF

HVALUR HF

Sjómenn breyttu bæ í borg

Á stöpli styttunnar „Horft til hafs“ eftir Inga Þ. Gíslason sem stendur á Miðbakka Reykjavíkurhafnar kemur fram að sjómannadagurinn í Reykjavík og Hafnarfirði hafi, í virðingu og þökk við íslenska sjómanna-stétt, reist minnisvarðann „á fjörusteinum Reykjavíkur, í tilefni 80 ára afmælis Reykjavíkurhafnar og 60. sjómanna-dagsins, árið 1997“.

Styttan á Miðbakka var afhjúpuð við virðulega athöfn á sínum tíma, en til þess var fenginn Gylfi Þ. Gíslason, fyrrverandi ráðherra og bróðir höfundar hennar. Þáverandi borgarstjóri í Reykjavík, Ingibjörg

Sólrún Gísladóttir, flutti jafnframt ávarp. Guðmundur Hallvarðsson, sem þá var formaður Sjómannadagsráðs, sagði við afhjúpunina að styttn væri meðal annars til að minna borgarbúa á að það hefðu verið fiskimenn frá Reykjavík sem breyttu bænum í borg og komu fótum undir efnahagslíf hennar.

Bronslituð afsteypa af styttunni var svo gefin út í tilefni 75 ára afmælis Sjómannadagsráðs árið 2012, en hægt er að festa á henni kaup á skrifstofu Sjómannadagsráðs. Styttan kostar 9.000 krónur, en frekari upplýsingar eru gefnar í síma 585-9300 og í tölvupósti: sdr@sjomannadagsrad.is.



MYND/HREINN MAGNÚSSON

Hrafnista tekin við Skógarbæ

Í byrjun maí tók Hrafnista formlega við rekstri hjúkrunarheimilisins Skógarbæjar sem staðsett er við Árskóga í Reykjavík. Rekstur og skuldbindingar starfseminnar munu áfram hvíla hjá Skógarbæ, en Hrafnista tekur yfir að stjórnun og rekstur hjúkrunarheimilisins.

Nýr forstöðumaður Skógarbæjar er Rebekka Ingadóttir, sem stýrt hefur málum Hrafnistu Boðapingi í Kópavogi undanfarin ár.

Á samningstímabilinu, sem til að byrja með er til ársloka 2020, verður Hrafnista Skógarbæ sjálfstæður hluti rekstrarsamtæðu Sjómannadagsráðs. Í samningnum felst einnig nýting og rekstur á hluta af húsnæði félagsmiðstöðvarinnar Árskóga sem samtengd er hjúkrunarheimilinu og rekin er af Reykjavíkurborg að hluta.

– bv/óká

Við sökkvum okkur í verkefnin!



KÖFUNARÞJÓNUSTA
SIGURÐAR EHF.

KÖFUNARÞJÓNUSTA

Þjónusta fyrir eldisstöðvar,
útgerðir og hafnir

www.dive4u.is - siggi@dive4u.is

☎ 899 6345

Við veitum þjónustu

Frá upphafi hefur Skeljungur haft það að markmiði að sinna orkupörf fyrirtækja hratt og örugglega í sátt við umhverfið. Við leggjum ríka áherslu á fyrirtaks þjónustu við íslenskt atvinnulíf, hvort sem er í sjávarútvegi, flugrekstri, verk-taka- eða flutningastarfsemi, landbúnaði eða iðnaði.

Skeljungur — Njóttu ferðarinnar

Brandenburg | sva



Starfsemi hefst á Sléttunni innan fárra mánaða

Sléttan er tillaga að nafni á nýrri starfsemi fyrir aldraða við Sléttuveg í Reykjavík. Þar stendur Sjómannadagsráð nú fyrir umfangsmestu uppbyggingu í þágu aldraðra sem ráðið hefur staðið fyrir frá upphafi starfsemi sinnar. Meginmarkmiðið og hugmyndafræðin að baki verkefninu í Fossvogsdalnum er að skapa þar framúrskarandi aðstöðu fyrir eldra fólk til búsetu, stuðnings og tómstunda. Verkefnið er samstarfsverkefni fyrirtækja Sjómannadagsráðs ásamt Reykjavíkurborg og heilbrigðisráðuneytinu.

Alóðinni sem um ræðir standa nú yfir framkvæmdir við byggingu nýs hjúkrunarheimilis Hrafnistu, þjónustu- og félagsmiðstöðvar Sjómannadagsráðs og leiguíbúða Naustavara sem ætlaðar eru eldra fólki. Framkvæmdir verktaka á vegum Sjómannadagsráðs við byggingaframkvæmdirnar eru í algleymingi um þessar mundir enda unnið hörðum höndum við að halda upphaflegum tímaáætlunum. Á hjúkrunarheimilinu verða rúm-góð herbergi fyrir 99 manns og er gert ráð fyrir að heimilið verði tekið í notkun upp úr áramótum og þjónustumiðstöðin fljótlega í kjölfarið. Einnig eru framkvæmdir hafnar við byggingu fjölbýlis með 60 hentugum leiguíbúðum Naustavara sem er í eigu Sjómannadagsráðs, og verða þær leigðar á almennum markaði fyrir eldra fólk. Í næsta áfanga uppbyggingar á lóðinni verður ráðist í byggingu annars fjölbýlishúss með 80 íbúðum við Skógaveg, örlítið neðar í dalnum.

Áttunda Hrafnistuheimilið
„Húsnæði hjúkrunarheimilisins er í eigu ríkisins og Reykjavíkurborgar, sem hefur falið Sjómannadagsráði að hafa umsjón með byggingarframkvæmdum og Hrafnistu að sjá um reksturinn. Það verður áttunda Hrafnistuheimilið á suðvesturhorninu sem Sjómannadagsráð annaðhvort á eða rekur fyrir hönd

hins opinbera, en eins og kunnugt er tók Hrafnista við rekstri Skógarbæjar í Mjódd í byrjun maí,“ segir Sigurður Garðarsson, framkvæmdastjóri Sjómannadagsráðs. Við undirbúning og hönnun nýja hjúkrunarheimilisins hafa stjórnendur Hrafnistu tekið virkan þátt í að próa bestu mögulega aðstöðu fyrir íbúana og starfsemi og unnið náið með arkitektum við útfærslu á innra skipulagi til að tryggja sem besta nýtingu og hagkvæmni. Hrafnistuheimilið við Sléttuveg verður fyrsta hjúkrunarheimili landsins sem byggt er í samræmi við ný viðmið heilbrigðisráðuneytisins þar sem m.a. er gert ráð fyrir 28 fermetra einkarými með baðherbergi og alls 65 fermetrum í heildarrými á hvern einstakling.

Sjómannadagsráð byggir og fjármagnar uppbygginguna
Sjómannadagsráð á og byggir þjónustumiðstöðina og verður reksturinn jafnframt á vegum einhvers af dótturfélögum þess. Innangengt verður milli þjónustumiðstöðvarinnar og Hrafnistu og einnig yfir í húsnæði leiguíbúða Naustavara, þaðan sem íbúar munu hafa greiðan aðgang að fjölbreyttri þjónustu, afþreyingu og öryggi fagaðila í þjónustumiðstöðinni. Sigurður segir að í þjónustumiðstöðinni verði áhersla lögð á að skapa nokkurs konar vettvang um heilbrigðan



Í fyrirhuguðum fjölbýlishúsum Naustavara við Sléttuveg og Skógaveg verða samtals um 140 leiguíbúðir í ýmsum stærðarflokkum. Hér má sjá, á tölvugerðri mynd, innganginn að Sléttuvegi 27 og að þjónustumiðstöðinni.



Framkvæmdir eru í fullum gangi við Sléttuveg. MYND/HREINN MAGNÚSSON

lífssstíl með fjölbreyttri dagskrá og þjónustu, bæði fyrir þá sem vilja auka eigin færni með þjálfun og þá sem vilja bregðast við minnkandi færni eða heilsu. „Í þjónustumiðstöðinni munum við bjóða eldra fólki margvíslega þjónustu eins og þá sem veitt er í öðrum sambærilegum byggðakjörnum Sjómannadagsráðs, og einnig aðra þjónustu sem verður á vegum Reykjavíkurborgar, sem mun leigja rými í þjónustumiðstöðinni undir þá starfsemi. Einnig verða þar aðrir leigutakar með sérhæfða þjónustu, svo sem á sviði veitinga, fræðslu, sjúkraþjálfunar, heilsuefningar, afþreyingar og menningar,“ segir Sigurður, sem getur þess jafnframt að uppbyggingin sé að fullu fjármögnuð

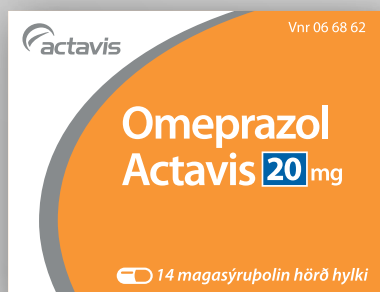
af Sjómannadagsráði. „Þar skiptir stuðningur Happraðttis DAS okkur afar miklu máli við öflun nauðsynlegs fjármagns til að standa undir svo stóru verkefni í þágu eldra fólks eins og hér um ræðir.“
Leiguíbúðir fyrir 60 ára og eldri
Í fyrirhuguðum fjölbýlishúsum Naustavara við Sléttuveg og Skógaveg verða samtals um 140 leiguíbúðir í ýmsum stærðarflokkum. Algengustu stærðir verða 50 til 70 fermetra íbúðir en einnig 70 til 85 fermetra hjónaíbúðir auk nokkurra enn stærri íbúða. „Allar leiguíbúðir Naustavara eru sérhannaðar fyrir eldra fólk sem vill búa sjálfstætt en njóta nálægðar og aðgangs að fjölbreyttri þjónustu

sem tekur mið af þörfum hvers og eins. Svo verður einnig við Sléttuveg,“ segir Sigurður, sem gerir ráð fyrir að útleiga fyrstu íbúðanna hefjist maí 2020. Nú þegar hafa um 200 manns verið skráðir á lista yfir áhugasama um leigu nýrra íbúða Naustavara við Sléttuveg.
Fjölmennt samfélag að myndast
Þegar framkvæmdum lýkur er gert ráð fyrir að við Sléttu- og Skógaveg verði liðlega 600 eldri íbúar búsettir í nálægð við byggðakjarnann sem Sjómannadagsráð reisir. Auk þeirra eru yfir tvö þúsund einstaklingar á efri árum búsettir í nálægum hverfum Háaleitis, Bústaða og Fossvogss sem einnig munu hafa greiðan aðgang að fjölbreyttri þjónustu við Sléttuveg. Markmið Sjómannadagsráðs er að sem flestir geti notið þeirrar fjölbreyttu þjónustu og aðstöðu sem boðið verður upp á við Sléttuveg. Þeim sem hafa áhuga á að kynna sér málið betur er bent á upplýsingar á vefsíðunni naustavor.is þar sem einnig er hægt að senda tölvupóst með ósk um frekari upplýsingar um leiguíbúðir og þjónustu íbúðaleigufélagsins. -bv/sg

Sendum íslenskum sjómönnum árnaðaróskir á sjómannadaginn



Er maginn í steik?



Omeprazol Actavis – Við brjóstsviða og súru bakflæði

20 mg, 14 og 28 stk. – fáanlegt án lyfseðils í næsta apóteki

Omeprazol Actavis, 20 mg magasýrupolin hörð hylki, innihalda virka efnið ómeprazol sem tilheyrir flokki lyfja sem kallast „prótónpumpuhamlar“ og er ætlað til notkunar hjá fullorðnum til skammtímameðferðar við einkennum bakflæðis (t.d. brjóstsviða og nábit). Gleypið hylkin í heilu lagi með hálfu glasi af vatni fyrir mat eða á fastandi maga.

Lesið vandlega upplýsingar á umbúðum og fylgiseðli fyrir notkun lyfsins. Leitið til lækis eða lyfjafræðings sé þörf á frekari upplýsingum um áhættu og aukaverkanir. Sjá nánari upplýsingar um lyfið á www.serlyfjaskra.is

Hetjudáð áhafna Roderigo og Lorellu á Halamiðum var leidd í ljós í sjóprófum

Minningin um þá voða-atburði þegar tveir nýlegir breskir togarar, Roderigo og Lorella, fórust í ofviðri 80-90 sjómílum norðaustur af Horni og með þeim fjöurtíu manns lifir enn meðal íbúa Hull á Englandi. Skipin fórust 26. janúar 1955, en í sama veðri strandaði togarinn Egill rauði undir Grænuhlið við Ísafjarðardjúp.



Hér eru skipin, Roderigo og Lorella, sem fórust með alls 40 manns í áhöfn, á Íslandsmiðum 26. janúar 1955.

Undir lok síðasta árs var frá því greint í breska dagblaðinu Hull Daily Mail að Hull Bullnose Heritage Group, félag sem heldur á lofti minningu og arfleifð sjómanna í Hull, þrýsti á um að settur yrði upp í borginni minningarskjöldur um sjómennina á togurunum Roderigo og Lorellu og hetjudáð þeirra. Undir janúarlok 1955 héldu bæði skipin úr vari við Vestfirði út í óveðrið til aðstoðar við þriðja skipið, Kingston Garnet, sem þau töldu vera í vandræðum. Í Hull hefur félagsskapurinn látið koma upp allmörgum viðlíka minnismerkjum til heiðurs skipum og sjómönnum sem gerðu

út frá borginni fyrr á árum, margir á Íslandsmið.

Björgunarleiðangur sem fór illa Mikið manntjón og sú staðreynd að um var að ræða eina stærstu og nýjustu togarana í breska fiskiskipaflotanum varð til þess að mikið var um slysið fjallað í breskum fjölmiðlum. Lorella var smíðuð 1947 og Roderigo 1950. Sjóprófum fyrir dómi var lokið 11. ágúst 1955 og leiddu þau í ljós að skipin höfðu farist vegna samspils þátta sem ekki hafði verið hægt að sjá fyrir; hvassviðris, sjóhæðar og

ísingar sem safnaðist á skipin þar sem þau neyddust til að beita upp í vindinn. Í þeim kom einnig í ljós að skipin höfðu haldið úr vari við Ísland til hafs á ný vegna þess að togarinn Kingston Garnet hafði sent út hjálparbeiðni eftir að vír flæktist í skrófu skipsins. Fregnir af því að tekist hefði að losa úr skrófunni og Kingston Garnet komist í skjól höfðu hins vegar ekki borist skipunum, sem gerir sögu þeirra þeim mun sorglegi. Dagblaðið Belfast News-Letter greindi frá framgangi sjóprófanna,

10. ágúst 1955 og orðaskiptum við Albert Stanley Richard Jones, skipstjóra togarans York City, sem lýsti því þegar skipin höfðu ákveðið að leggja frá landi á ný til að freista þess að ná til Kingston Garnet, sem heyrst hafði af um 40 mílum norður af þeim. S. Pitts, fulltrúi samgönguráðuneytis Bretlands, benti á að þessi orð skipstjórans væru mikilvæg. „Þú segir okkur að Lorella og Roderigo hafi farið norður í björgunarleiðangur?“ spurði hann. „Já,“ staðfesti Jones skipstjóri. „Dómurinn er þess fullviss að skipin tvö hefðu getað staðið af sér

hvaða óveður sem var hefði ekki komið til þessarar miklu ísingar,“ segir í niðurstöðu sjóprófsins, en lágur lofthiti gerði að verkum að sjórinn sem gekk yfir skipin fraus jafnharðan á þeim, sem aftur gerði siglinguna erfðari og skipin óstöðugri. Úr varð klakabrynja sem hlóðst utan á skipin án þess að áhafnir þeirra hefðu undan að brjóta hana af, eða réðu við það vegna veðurs, þannig að á endanum ultu þau og sukku. Allmikil leit fór fram en ekkert fannst annað af skipunum en gúmmibátur sem Roderigo hafði með sér.



GLORÍAN

sem bylti flottrollsveiðum

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

Á síðustu 30 árum hefur Hampiðjan framleitt og selt yfir þúsund Gloríur til útgerða í 28 löndum.


www.hampidjan.is

– veiðarfæri eru okkar fag

Samferða í 92 ár



Olís hefur allt frá stofnun kappkostað að veita fyrirtækjum í sjávarútvegi trausta þjónustu með sölu á eldsneyti og rekstrarvörum til útgerða. Við ætlum að halda þeirri siglingu áfram.



Sendum íslenskum sjómönnum árnaðaróskir á sjómannadaginn



Fiskmarkaður
Siglufjarðar ehf.

HATS OFF TO ...

CREWS DIED TRYING TO
SAVE OTHERS

By Simon Campbell jansimoncampbell@icloud.com

The Hull Bullnose Heritage Group, which is planning to install plaques in Hessel Road to honour two Hull trawler crews who perished trying to save others.

Those on board the Lorella and Roderigo showed incredible bravery and courage in the winter of 1955 in trying to help a stranded trawler, but 40 lives were lost.

It's vital we never forget our maritime heritage.

NEW plaques could be installed in

Hessel Road as early as January to honour two Hull trawler crews who perished trying to save others.

Both the Lorella and Roderigo were safely berthed in a sheltered bay while storms raged in Icelandic waters in the winter of 1955.

But the skippers of both vessels had found one of their fellow trawlers was in trouble. A wife had got entangled in the propeller of the stricken Kingston Gurnet out in the open sea.

Thinking nothing of their own safety, the brave crews headed back out into the treacherous waters to help out.

Both the Roderigo and the Lorella perished on the weekend of January 25 and 26, 1955, sinking off Iceland's infamous North Cape with the loss of 40 lives.

Now, new plaques are set to be installed in the latest project by the Hull Bullnose Heritage Group.



Ray Coles, of Hull Bullnose Heritage Group. Trawlers Roderigo, left, and Lorella, below

Öll von er úti

Í veðurofsanum komust ekki önnur skip til hjálpar, en sorgarsagan varð ljós í talstöðvarsamskiptum skipanna. Í Lesbók Morgunblaðsins 21. október 1956 er vitnað í bók Allan John Villiers um skip-skaða og kafla um togarana tvo. Þar er haft eftir Blackshaw, skipstjóra Lorellu, þar sem hann kallar yfir í Roderigo; „Ég hefi orðið að fara hálfa ferð og fulla ferð alla nóttina til þess að halda skipinu upp í veðrið. Og nú er útlitið ískyggilegt. Ég hefi reynt að snúa skipinu, en það var ekki hægt. Öll von er úti.“

Eins var fyrir komið hjá Roderigo; allt ofan þilja ein klakabrynja og skipið orðið ískyggilega þungt á

sér. „Hvalbakurinn er eins og haf-ísjaki,“ kom þar fram í samskiptunum og að áhöfnin réði illa við að brjóta utan af skipinu.

Lorella fór á undan, en síðdegis heyrðu skipin í kring í talstöðinni þar sem Blackshaw skipstjóri sagði að skipinu væri að hvolfa. „Nú hvolfir skipinu! Mayday, mayday, mayday!“ kom svo. Síðan var þögn.

Fjórum stundum síðar, um sjö að kvöldi, var Roderigo að farast. George Coverdale skipstjóri sendi út neyðarkall þótt engin von væri um björgun. „Skipinu er að hvolfa. Það fer og við getum ekki yfirgefið það. Mayday, mayday, mayday!“

Breski togarinn Conan Doyle var meðal þeirra sem fylgdust

með neyðarskeytunum og kom þeim áfram til loftskýtastöðvar Ísafjarðarrádiós, sem kom boðum áfram til Slysavarnafélags Íslands. Kallað var eftir aðstoð björgunarflugvélarinnar á Keflavíkurflugvelli og togarar í grennd beðnir um aðstoð, en leit skilaði engu, enda skilyrði til leitar afleit bæði þarna síðdegis og áfram á næsta dag.

Slysin vöktu athygli

Margar fréttir voru skrifaðar um skipsskaðana og leitina í breskum miðlum og voru sumar þeirra misvísandi þegar frá leið. Var landhelgisdeilunni jafnvel blandað í þær og ýjað að því að reglusetning hér hefði á einhvern hátt stuðlað að slysinu. Þetta var þó strax borið

SJÓMANNADAGURINN 2019

Sjómenn, til hamingju!

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

Landsfélag í vél- og málmþækni





Til hamingju með daginn sjómenn!



Við hjá N1 sendum hetjum hafsins og fjölskyldum þeirra um allt land heillaóskir í tilefni sjómannadagsins.



til baka og skrifað á hugaræsing og sorg heima fyrir og jafnframt að í Bretlandi væri líka þá að finna einstaka sem einskis svífust í landhelgismálinu og málatilbúnaði vegna þess.

Sjóprófin tóku hins vegar af allan vafa um hvernig málin voru vaxin, fyrir lá að frá því að vandræði skipanna urðu ljós var allra leiða leitað til þess að koma þeim til aðstoðar, sem og við leit í framhaldinu, hvort sem var af öðrum togurum, útgerð, stjórnvöldum á Íslandi, flugher Bandaríkjahers eða hjálparskipi. Hennar hátignar sem hér var breska flotanum til aðstoðar.



„Þeir héldu aftur út í þetta lifandi víti sem veðrið var til að reyna að bjarga félögum sínum,“ segir Ray Coles, talsmaður Hull Bullnose Heritage Group, í frétt Hull Daily Mail um uppsetningu minnismerkisins. Hann segir að skipverjar Lorellu og Roderigo hafi verið hetjur og að heiðra beri minningu þeirra. „Þessir togarar týndust ekki bara í hafi, heldur héldu þeir úr öruggu vari til þess að hjálpa öðru skipi í vanda. Þeir vissu að með þessu hættu þeir lífinu og guldum á endanum fyrir hetjudáðina með lífi sínu.“ Ray Coles segist vonast til þess að leyfi fáiast hjá borgaryfirvöldum til þess að setja upp minningarskilti við Hessel Road í Hull. „Sett hafa verið upp skilti vegna annarra skipa og engin spurning er að sama eigi að gera vegna Roderigo og Lorellu.“

- óká



Ísinn þarf að berja af

■ Engin almennileg lausn hefur fundist sem komið getur í veg fyrir ísmyndun á skipum á hafi úti og því er enn notast við handaflíð til að berja ís af skipum. Myndir hér til hliðar eru teknar í febrúarbyrjun á þessu ári af skipverjum á Krístrúnu RE að berja ís utan af skipinu, en þær tók Pétur Karlsson skipstjóri. Ís er ekki vandamál sem einskorðast við fyrri tíð.



TIL HAMINGJU MEÐ DAGINN SJÓMENN

Við þökkum samstarf liðinna ára og sendum sjómönnum og landsmönnum öllum heillaóskir í tilefni dagsins.

marel.is





UMBÚÐIR & PÖKKUN ERU OKKAR FAG



FERSKFISKKASSAR SEM ERU 100% ENDURVINNANLEGIR

CoolSeal kassinn er umhverfissvænn og því
góður valkostur í stað frauðplastkassa



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

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





Sjómannadagurinn haldinn hátíðlegur

Allir finna eitthvað við sitt hæfi þegar Sjómannadeginum er fagnað á Hátíð hafsins í Reykjavík. Sjómannadaginn ber að þessu sinni upp á sunnudaginn 2. júní, en Hátíð hafsins hefst degi fyrir á Hafnardeginum og stendur fram á sunnudagskvöld.

Myndirnar hér til hliðar eru frá hátíðarhöldunum í fyrra, en þær tók Pétur Pétursson ljósmyndari fyrir Concept Events sem kemur að skipulagningu viðburða. Í ár

standa Sjómannadagsráð, Faxaflóahafnir og HB Grandi að baki Hátíð hafsins. Nánari dagskrá er að finna hér í miðju blaðsins, en dagskráin verður með hefðbundnu sniði.

Hér til hliðar getur á að líta myndir frá síðasta ári, svo sem frá koddaslag sem útvistar- og sundfataframleiðandinn Bið að heilsa niðri Slipp (BAHNS) stendur fyrir og hefur slegið í gegn. Í fyrra slógu konur og karlar árið áður, en nú verður blönduð keppni. Þá má

sjá mynd frá heiðrun sjómanna, en í fyrra voru heiðraðir Trausti Aðalsteinn Egilsson og Sigurður Steinar Ketilsson frá Félagi skipstjórnamanna, Elliði Norðdahl Ólafsson og Jóhann Páll Símonarson frá Sjómannafélagi Íslands, og Magnús Trausti Ingólfsson frá Félagi vélstjóra og málmteknimanna (VM). Helgi Sigurjónsson fékk Neistann, viðurkenningu VM, en Hálfdan Henrysson, stjórnarformaður Sjómannadagsráðs, heiðraði sjómenn.



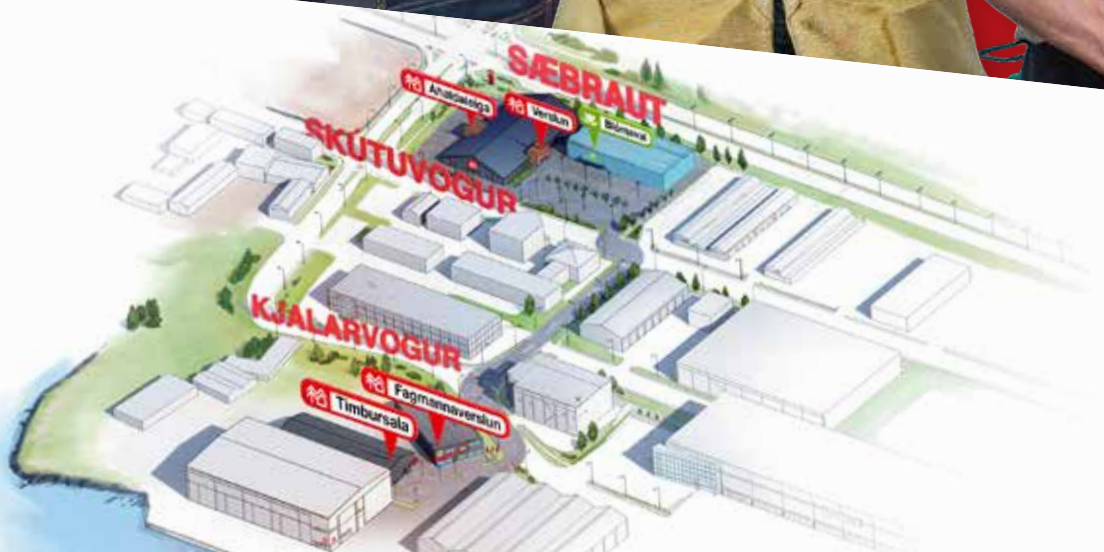


HÚSASMIÐJAN
HLUTI AF BYGMA

Kláraðu verkið í Vogunum

Húsasmiðjan Skútuvogi og Kjalarvogi

Verið velkomin í Vogana. Í verslunum okkar og timbursölu í Skútuvogi og Kjalarvogi fær iðnaðarmaðurinn og fólk í framkvæmdum allt okkar vöruúrval og ráðgjöf á sama svæði - **Kláraðu verkið í Vogunum.**



*Velkomin
í Vogana*

Skútuvogur

Allt til að breyta, bæta og fegra heimilið

- Húsasmiðjan
- Blómaval
- Áhaldaleiga

Kjalarvogur

Allt fyrir fólk í framkvæmdum

- Timbursala
- Fagmannaverslun



TM

SJÓMENN, TIL HAMINGJU!

Saga TM er samofin sögu sjávarútvegs á Íslandi. Við erum stolt af því að hafa komið að uppbyggingu og viðhaldi öflugrar útgerðar við Ísland frá stofnun fyrirtækisins.

Til hamingju með daginn sjómenn, njótið hans.