

VÍKINGUR

SJÓMANNABLAÐIÐ

4. tbl. 2022 · 84. árgangur · Verð í lausasölu kr. 1.490

Gledileg Jól



 Skeljungur

Skipaþjónusta Skeljungs

Alhliða þjónusta við sjávarútveg, útgerð og vinnslu - S. 444 3000

Skeljungur hf. | Borgartúni 26 | 105 Reykjavík | S. 444 3000 | skeljungur@skeljungur.is | skeljungur.is



Takk fyrir mig

Nú um áramótin verða afgerandi tímamót í tilverunni hjá undirrituðum þar sem frá og með þeim tíma lýkur starfi mínu sem formaður Félags skipstjórnamanna sem hófst við stofnun félagsins 2004. Haustið 2001 var ég kjörinn forseti Farmanna- og fiskimannasambands sem lagt var niður árið 2017 þegar Félag skipstjórnamanna tók formlega við hlutverki sambandsins. Þegar lítið er yfir farinn veg þá er manni efst í huga góð samskipti við þá fjölmörgu einstaklinga sem ég hef í árána rás haft kynni af í starfi og leik. Að sjálfsögðu er margs að minnst í árána rás í þessu starfsumhverfi. Hafandi stundað sjómennsku frá unga aldri þá voru umskiptin frá fiskveiðunum að skrifborði, setu í nefndum, ráðum og stjórnun auk langdreginna kjarasamningsviðræðna ansi afgerandi.

Eftirminnilegast er þó frábær samvinna við samstarfsfólkið á skrifstofunni, stjórn félagsins og hinn almenna félagsmann. Ekki verður heldur hjá því komist í þessu starfi að lenda endrum og sinnum í mótbyr og jafnvel drullubælu, en eins og alkunna er þá lygnir ávallt á ný.

Mikil uppbygging

Óhætt er að fullyrða að gríðarleg þróun og umskipti hafi átt sér stað í sjávarútvegi og siglingum á þessu árabili. Fá stór fyrirtæki á íslenskan mælikvarða hafa vaxið og eflst á meðan smærri og meðalstór útgerðarfyrirtæki týna töluinni en það eru einmitt þau síðarnefndu sem allir stjórnmálamenn telja mjög mikilvægt að leggja lið, reyndar án þess að merkja megi þann yfirlýsta stuðning í verki á nokkurn hátt. Skipum fækkar, ný öflug og glæsileg skip leysa þau gömlu af hólmi. Afkoma stærstu fyrirtækjanna hefur um langa hríð verið mjög góð og áhrif þeirra á lagaumhverfi sjávarútvegsins afgerandi.

Félag skipstjórnamanna

Í kjölfar mikillar endurnýjunar skipaflotans hefur atvinnutækifærum sjómanna og þar með skipstjórnamanna fækkað. Þrátt fyrir umtalsverða fækkun starfa hefur jákvæð þróun félagsins gagnvart þjónustu við félagsmenn verið til staðar allt frá stofnun þess og er í raun í sífelldri endurskoðun í því augnamiði að gera betur. Það er vægast sagt einkennileg tilfinning að kveðja þennan starfsvettvang sem lífið hefur snúið um að miklu leyti um árabil. Ég vil þakka af heilum hug þeim fjölmörgu sem ég hef átt jákvæð samskipti við í gegn um tíðina. Þá einstaklinga, sem vonandi eru fáir og eiga neikvæða upplifun í minn garð, bið ég afsökunar. Ég óska eftirmanni mínum í formannsstarfinu, Árna Sverrissyni, alls hins besta og veit að félagið verður í góðum höndum undir hans stjórn. Ærin eru verkefni sem fyrir liggja á ýmsum sviðum. Ísland er í sérstöðu í samanburði við aðrar þjóðir hvað varðar aðild launafólks að stéttarfélagum þar sem um 90% eru innan vébanda stéttarféлага. Atlaga nokkurra þingmanna að þessu fyrirkomulagi verður vonandi kveðin niður þar sem mikilvægi stéttarféлага er nú brynna en nokkru sinni fyrr.

Kveð sáttur

Þótt formennskunni ljúki nú um áramótin þá hefur stjórn FS samþykkt að ég klári það sem eftir lifir af stjórnarsetu minni í Gildi lífeyrissjóði sem á í vök að verjast um þessar mundir vegna aðstæðna í fjármálaheiminum. Þegar horft er til baka er maður nokkuð sáttur við stöðu mála þótt við blasi að víða sé pottur brotinn, pottur sem reyndar er og hefur ávallt verið til staðar milli stéttarféлага sjómanna og útgerða. Ég mun væntanlega gera mér erindi á kontórinna annað slag og mæta í kleinukaffið síðasta föstudag hvers mánaðar. Ég þakka af heilum hug samferðamönnum mínum siglinguna í gegn um árin og óska sjómönnum, fjölskyldum þeirra og öllum lesendum Víkingisins velfarnaðar, gleðilegar jólahátíðar, árs og friðar.

Árni Bjarnason



Sjómenn og aðrir lesendur Víkingis. Sendið okkur línu um efni blaðsins, gagnrýni eða hrós, tillögur um efnisþætti og hugmyndir um viðtöl. Hjálpið okkur að halda úti þættinum „Raddir af sjónum“.
Netjið á jonhjalta@simnet.is
Forsíðumynd: Haraldur H. Hjálmarsson.

Efnis- yfirlit

- 4 Kallinn í brúnni: Þorsteinn Guðmundsson skipstjóri á Skinney SF-20.
- 10 Ég verð að segja ykkur. Ingvar Viktorsson lætur gamminn geisa.
- 13 Þrír hópar síðutogara. Helgi Laxdal byrjar umfjöllun sína um seinasta hópinn og byrjar á Jörundi EA-335.
- 16 Sherpa. Jón Kr. Friðgeirsson á bryggjurölti.
- 18 „Kvótinn fer aldrei frá Fáskrúðsfirði,“ segir Friðrik Mar Guðmundsson, kaupfélagsstjóri og framkvæmdastjóri. Loðnuvinnslan, ungt fyrirtæki á gömlum grunni.
- 24 „Kominn hálfþeli í okkur.“ Árni Bjarnason lítur yfir farinn veg – og til framtíðar – nú þegar hann stendur upp af formanns-stóli Félags skipstjórnamanna.
- 34 Ljósmyndakeppnin. Úrslit.
- 35 Leiðrétting.
- 36 Græn orka. Hilmar Snorrason færir okkur fréttir utan úr heimi.
- 42 Í stuttu pílsi, ráðin háseti. Erla Sveinsdóttir, athafnakona og sjóari frá Akureyri, í spjalli við Helga Laxdal.

Félag Skiptjórnamanna



óskar félagsmönnum sínum og aðstandendum þeirra gleðilegra jóla og farsældar á komandi ári.
Þökkum samstarfið.

Útgefandi: Völuspá útgáfa,

Afgreiðsla og áskrift: 862 6515 / netfang: jonhjalta@simnet.is

Ritstjóri og ábyrgðarmaður: Jón Hjaltason, sími 862 6515,

netfang: jonhjalta@simnet.is Byggðavegi 101b, 600 Akureyri.

Auglýsingastjóri: Katrín Laufey Rúnarsdóttir, sími 856 4250 / sjomanabladi@gmail.com

Ritnefnd: Árni Bjarnason, Hilmar Snorrason og Jón Hjaltason.

Umbrot: Leturstofan / Prentun: Prentun.is

Aðstandendur Sjómannaþaðsins Víkingis:

Félag skipstjórnamanna, Skipstjóra- og stýrimannafélagin Verðandi, og Visir.

Sjómannaþaðið Víkingur kemur út fjórum sinnum á ári

og er dreift til allra félagsmanna ofangreindra félaga.

ISSN 1021-7231

Navitron sjálfstýringar



NT921G

Sjálfstýring sem hentar í allar gerðir skipa yfir 18 m. að lengd upp að 2000 tonnum. Einföld og öflug sjálfstýring með frábært orðspor í íslenskum fiskiskipum.



NT777 MK2

NÝTT

Sjálfstýring sem hentar í allar gerðir skipa yfir 10 m. að lengd. Þrjú stefnu inngangar. Tengjanleg við GPS og leiðarrita. Sjálfstýringin getur stýrt eftir leiðum (multi waypoint steering) í leiðarrita (NAV).



NT888G MK2

NÝTT



IMO sjálfstýring með 3 innganga og 1 VDR útgang. Stjórnar bógskrúfu auk stýris og leiðréttir fyrir hraða skips. Fyrir skip frá 20 m. upp að 3000 tonnum.



NT999G



IMO sjálfstýring með 3 innganga og 1 VDR útgang. Stjórnar bógskrúfu auk stýris og leiðréttir fyrir hraða skips. Fyrir stærstu gerðir skipa allt að 100.000 tonn.



NT920 AHR

Einnar skífu stýrisvísir með upplausn upp á 0.5° og stillanlegri baklýsingu. NMEA inngangur les frá flestum stefnugjöfum.



NT920 DHR

Stýrisvísir með stafrænum aflestri í 0.1° upplausn og stillanlegri birtu. NMEA inngangur les frá flestum stefnugjöfum.



Ljósmynd: Jón Þórðarson

KALLINN Í BRÚNNI

Þorsteinn Guðmundsson

Nafn, hvenær fæddur og hvar?

Þorsteinn Guðmundsson, fæddur 5. nóvember 1965 Neskaupstað.

Maki: Bára Margrét Baldvinsdóttir.

Börn: Þau eru 5. Einar Smári, Svava Kristín, Andri Snær, Bragi Fannar og Ragnar Magnús.

Hversu gamall varstu þegar þú byrjaðir á sjó og hve gamall varstu þegar þú fórst í Stýrimannaskólanum?

15 ára byrjaði ég á sjó en var 22 ára þegar ég byrjaði í Stýrimannaskólanum.

Hvaða ár laukstu skipstjórnarprófi?

1989.

Á hvaða skipum hefur þú verið og hvert þeirra er eftirminnilegast?

Byrjaði á smærri bátum á Eskifirði: Guðmundur Þór SU 121. Bliki SU. Síðan fór ég á Sæljón SU 104. Sæberg SU 9. Visir SF 64. Hrísey SF 41.

Erlingur SF 65. 1206. Erlingur SF 65. 1379. Hvanney SF 51. Skinney SF 20.

Hvernig myndir þú lýsa skipinu sem þú ert á núna og hvað heitir það? Ferskfisktogari. Skinney SF 20.

Eftirminnilegasti skipstjóri sem þú hef-



Kallinn í brúnni, Þorsteinn Guðmundsson, um borð í Skinney.

ur siglt með?

Margir góðir, Grétar Rögnvarsson á Sæljóni léttur og skemmtilegur. Stefán Arngríms-son á Vísi, nákvæmur sagði manni vel til.

Hver er skemmtilegasti maður sem þú hefur verið með á sjó?

Erfitt að svara þessari, búinn að vera á sjó með mörgum skemmtilegum. Var með Guttormi Rafnkelssyni á netum á Vísi, vorum saman á lögn, þótti ekkert verra að lögnin drægist á langinn. Hann sagði sögur allan tímann.

Hver er besti sjómaður sem þú hefur haft í þinni áhöfn?

Verið með mörgum góðum. Vont að nefna einhvern einn, en Olgeir Ólafsson er mjög góður.

Hver er uppáhalds fiskurinn þinn að;

-a- borða? Ýsa.

-b- veiða? Ýsa (í snurvoð).

Hvernig finnst þér best að matreiða fisk?

Sjóða.

Hver er furðulegasti fiskurinn sem þú hefur veitt?

Vogmær.

Uppáhalds mið og af hverju?

Ingólfshöfði og Tvísker. Geta verið gjöful.

Versta veðrið sem þú hefur lent í á sjó?

Man eftir mjög hvössu NV veðri undan bæjunum í Suðursveit, hættum við að draga netin þótt vindur stæði af landi.

Gleðileg jól og farsælt komandi ár



Okkar bestu hátíðaróskir

Við óskum landsmönnum öllum gleðilegrar hátíðar með þökk fyrir ánægjuleg samskipti á árinu sem er að líða. Við vonum að árið fram undan og framtíðin öll verði farsæl og björt.

440 1000 n1.is



ALLA LEIÐ



Um borð í Hvanney SF 51 með afastráknnum Elvari Loga.

Hefurðu upplifað ótvíræða lífshættu á sjó?

Man ekki eftir því, reynt að sýna aðgæslu.

Eftirminnileg atvik, eitt eða fleiri?

Vorum að landa loðnu á Sæbergi í Skagen, mikill kuldi og ís í höfninni. Kokkurinn var að fara í land en varð fótaskortur. Fór á milli skips og bryggju en við náðum honum upp. Strákarnir héldu í lappirnar á mér og allt fór vel.

Hver er mesta breyting siglingatækja sem þú hefur upplifað?

Siglingatölvan (GPS, AIS) frá því að vera með Loran kort.

Þin skoðun á kvótakerfinu og hvernig það hefur virkað?

Hefur klárlega leitt til betri meðferðar á afla og hagræðingar í greininni.

Hvernig finnst þér fiskifræðin hafa staðið sig við að meta veiðipól stofna?

Finnst oft að það mætti veiða meira af þorski og ýsu.

Hvað áhrif telur þú að hlýnun jarðar muni hafa á fiskistofna við Ísland í framtíðinni? Peir leita norðar.

Hefur þér tekist að vekja áhuga afkomendanna á sjómennsku?


Tvíburarnir Andri Snær og Bragi Fannar voru á sjó með mér, fóru í Stýrimannaskólan, kláruðu öll stig þar og A stig í vélstjórn, eru búnir með sjávarútvegsfræði frá HA. Andri starfar hjá Mast, Bragi er í námi og stundar strandveiðar á sumrin.



Á snurvoð á Hvanney SF. Olgeir Ólafsson er sáttur við aflabrögð.



Hvanney að koma inn Ósinn.



Við flytjum óvænta
ánægju um jólin

ÓSKUM LANDSMÖNNUM ÖLLUM GLEÐILEGRAR HÁTÍÐAR OG FARSÆLDAR
Á KOMANDI ÁRI MEÐ ÞÖKK FYRIR VIÐSKIPTIN Á ÁRINU SEM ER AÐ LÍÐA.

 **EIMSKIP**



Á Snjólfí SF 65 við Ingólfshöfða.



Löndun úr Erlingi SF 65. 1379. Þorsteinn og Arnar Þór Jónsson.

Mælir þú með sjómennsku eða skipstjórn við ungt fólk í dag?

Klárlega, er með marga unga stráka um borð hjá mér, hafa reynst okkur mjög vel. Sumir þeirra eru farnir að mennta sig bæði í skipstjórn og vélstjórn.

Og að lokum fyrir bókaorma, áttu þér upphaldsbók og hvaða bók ertu að lesa núna?

Nú brosir nóttin eftir Theódór Gunnlaugsson. Skipskaðar á svörtum söndum eftir Steinar J. Lúðvíksson.



Sonurinn Bragi Fannar kemur við á heimleið frá Ingólfshöfða.

Ryðfríir stálbarkar

fyrir

Hitaveitur • Pústkerfi • Vatnslagnir
Olíulagnir • Frystikerfi • Loftlagnir
Viðgerðir og smíði á penslumúffum

Barkasuða Guðmundar ehf.

Hvaleyrarbraut 27

220 Hafnarfirði

Sími: 564 3338





Við látum allt snúast um jólin

Við sendum öllum landsmönnum óskir um gleðilega hátíð.
Megi gangverk jólanna vera taktfast og framleiða óstöðvandi
hamingju og frið á heimilum og vinnustöðum um allt land.



Ég verð að segja ykkur

Ingvar Viktorsson lætur gamminn geisa

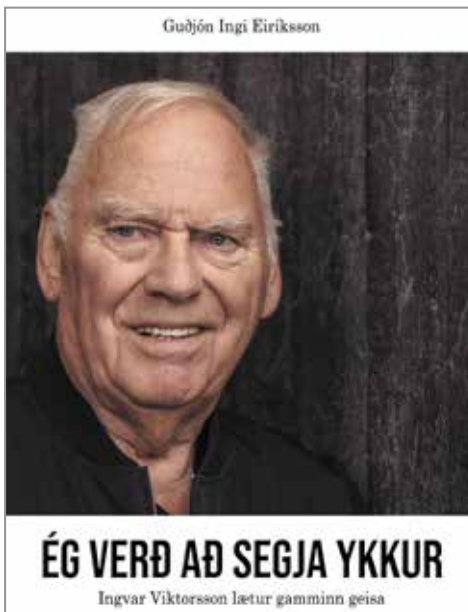
Út er komin hjá Bókautgáfunni Hólum ævisaga Ingvars Viktorssonar, lengi kennara, bæjarfulltrúa og bæjarstjóra í Hafnarfirði, svo ekki sé nú minnst á allt íþróttavafstrið sem hann hefur tekið sér fyrir hendur í gegnum tíðina. Hann var einn af þeim sem fengu að upplifa Norðursjávarævintýrið og það í nokkur sumur á Ísleifi VE-63. Grípum aðeins niður í þessa bráðskemmtilegu bók:

Áhöfnin á Ísleifi

Það var vorið 1969 að ég ók eitt sinn sem oftast frá Hafnarfirði og út á Granda í Reykjavík. Þangað fór ég yfirleitt þegar ég átti á annað borð erindi til borgarinnar, svona til að fylgjast með lifinu við höfnina. Þar rakst ég á Gunnar Jónsson, fyrrum skipstjóra á Ver og þann sem ég hafði kynnst yfir humrinum í Vestmannaeyjum. Hann var þá orðinn skipstjóri á öðrum Eyjabáti, Ísleifi VE-63, 243 tonna stálskipi, og var að undirbúa hann fyrir síldveiði í nótt í Norðursjó. Við ræddum lítillaga saman um það sem væntanlega biði hans á þeim slóðum og ég varð svo spennur fyrir þessu ævintýri að ég spurði hvort einhver möguleiki væri á plássi hjá honum. Skólinn væri alveg að klárast og tíminn hentaði því ágætlega. Gunnar tók vel í þetta og hringdi í mig um kvöldið. Plássið stóð mér til boða og þáði ég það með þökkum. „Summer of '69“ var framundan og þarna átti ég vísa vinnu næstu sjö sumrin, þar af sex á síldveiðum í Norðursjó.

Um leið og skóla lauk, en ég kenndi þá í Flensborgarskóla, var ég rokinn til Eyja að hjálpa til við gera Ísleif kláran fyrir Norðursjóinn. Þarna kynntist ég mönnum sem áttu eftir að verða miklir vinir mínir um aldur og ævi. Fyrrnefndur Gunnar var einn þeirra, ákaflega góður og traustur maður. Ég man ekki eftir því að hann hafi skammað neinn. Ef eitthvað fór úrskeiðis

var það bara lagað og búið mál. Hann var einkar laginn við nótnaveiði og allir hlutir virtust liggja vel fyrir honum. Þá var hann smávaxinn og gerði góðlátlegt grín að því í sögu af sér í skóbúð, þar sem hann bað um skó númer 36 og bætti við „fyrir karlmann“. Allir báru ómælda virðingu fyrir Gunnari, sem spilaði listavel á gítar og söng þá gjarnan með af hjartans list.



Fyrsti stýrimaður var Jón Berg Halldórsson, harðduglegur, kattþrifinn og heimsfrægur á Íslandi fyrir prakkarastrik af ýms-um toga. Þau drógu þó engan dilk á eftir sér og þegar hann brosti eða hló í kjölfarið á þeim var honum fyrirgefið allt. Hann spilaði á harmonikku, blés í munnhörpu og söng og var driffjöður í tónlistarflutningnum á landstíminu. Við Jón Berg erum miklir mátar enn í dag.

Annar stýrimaður var Sigurður Guðnason, annálað ljúfmenni, sem aldrei skipti skapi, sjómaður í húð og hár.

Fyrsti vélstjóri var Kári Birgir Sigurðsson.

Hann var kattþrifinn og varla fyrirfannst snyrtilegra vélarrúm en á Ísleifi, enda komu menn þangað í heimsókn, bara til að sjá umgengnina þar með eigin augum. Þegar Kári Birgir hætti til sjós vann hann meðal annars sem skólabílstjóri hjá Hafnarfjarðarbæ og þar treystust kynni okkar enn frekar.

Annar vélstjóri var Sveinn Tómasson, indæll félagi með mikla og góða söng-rödd, enda gamall skallapoppari. Hann var mikill áhugamaður um íþróttir og átti um borð mjög gott úrklippusafn um hnefaleika, en sögu boxins á Íslandi kunnir hann utanbókar. Svenni var kommi og stoltur af því.

Þessir frábæru menn voru allir innfæddir Eyjapeyjar.

Kokkurinn var Bjarni Ólafsson, fæddur á Siglufirði, en bjó í Eyjum. Algjör öðlingur og listakokkur, bakaði allt brauð og nýtti allan mat vel, þannig að við þurftum aldrei að borga fæði sérstaklega. Með nýtninni tókst honum alltaf að halda kostnaðinum fyrir neðan markið.

Svo voru það hinir óbreyttu, hásetarnir: Pétur Bjarnason var með mér nær allan tímann á Ísleifi. Hann var við nám í „fiskerifag“ í Tromsö, einstaklega geðþrúður og gamansamur, spilaði gjarnan á gítar og söng.

Sigurjón Pálsson, kallaður Síi, sallarólegur náungi, sem skilaði sinni vinnu vel. Var aldrei í rónni frammi í klefa ef vont var í sjóinn og hélt sig þá iðulega aftur í.

Jón Vigfússon, eða Jón í Bragganum eins og hann var kallaður, var sjómaður af guðs náð og gat verið bráðskemmtilegur, en annars dulur.

Arnar Einarsson var háseti, en stundum annar vélstjóri, spilaði á gítar og söng, var þó ekkert að flíka því.

Ingvar Vigfússon var fyrsta sumarið með okkur og þá í klefa með nafna sínum Viktorssyni, sem sagt mér. Ekki var hægt að

Skipstjórnarmenn í Félagi skipstjórnarmanna



Akureyri

Fundur verður haldinn miðvikudaginn
28. desember kl. 14:00
á veitingastaðnum Strikinu, norðursal á
5. hæð að Skipagötu 14.

Léttar veitingar.
Félagar fjölmennið.

Stjórnin

Reykjavík

Fundur verður haldinn föstudaginn
30. desember kl. 14:00
að Hvammi, jarðhæð Grand Hótel.

Léttar veitingar.
Félagar fjölmennið.

Stjórnin



KONGSBERG



SIMRAD



T60S
Neyðarbauja



ES80 Dýptarmælir



JLN 652
Straummælir

*Óskum viðskiptavinum okkar gleðilegra jóla
og farsældar á komandi ári.
Þökkum viðskiptin á árinu sem er að líða*



Askalind 2
201 Kópavogur

Simberg
Sími: 414-4414

www.simberg.is
simberg@simberg.is

hafa betri klefafélaga. Hann kvartaði aldrei yfir hrotunum í mér, sem stundum fóru fram úr öllu hófi að sögn þeirra í næstu klefum.

Svona var liðið skipað fyrsta sumarið mitt á Ísleifi og með þessum eðaldrengjum var svo gaman að vinna og vera með að í hvert skipti sem síldarvertíð lauk í Norðursjónum var ég farinn að hlakka til þeirrar næstu og þá ekki síst vegna samfundar við félaga mína.

Seinna komu svo nýir menn í hópinn og stoppuðu mislengi. Þarna voru til dæmis synir Kára Birgis, þeir Ágúst og Kristján, Bergmundur Sigurðsson og Valur Oddsson (Valur í Dal), Sigurgeir Jónsson í Porlaugargerði, Árni Óli, Pétur Harðarson og Snorri Óskarsson. Allir saman hinir bestu menn og góðir félagar.

Sögur af Ísleifsmönnum

Eitt sumarið ákváðum við Gunnar skipstjóri, sem reyktum þá vindla, að hætta reykingum þegar Ísland hyrfi sjónum okkar. Við stóðum aftur í hvor með sinn vindilinn og um leið og við sáum landið hverfa köstuðum við þeim í hafið og reyktum ekkert allt sumarið. En ... við keyptum 1000 vindla hvor áður en við lögðum af stað heim og byrjuðum báðir aftur að reykja þegar Ísland birtist okkur á ný.

*

Gunnar skipstjóri var aðeins einn sextíu og eitthvað á hæð og þurfti oft að þola glósur vegna smáðar sinnar.

Eitt sinn lá færeyskur dallur utan á Ísleifi í höfninni í Hirsthals. Eins og gefur að skilja þurftu Færeyingarnir að ganga yfir dekkið á VE-63 þegar þeir ætluðu í land og eins um borð aftur. Þeirra á meðal var auðvitað skipstjórinn. Varð Gunnari mjög starsýnt á þennan kollega sinn sem bar skipstjórahúfu og skar sig því frá öðrum, þegar hann í fyrsta skiptið klóngraðist á milli skipanna. Íslenski kapteinninn lyftist bókstaflega allur upp þar sem hann stóð við einn brúargluggann. Vissu skipverjar hans ekki um ástæðuna fyrr en hann benti út á dekkið og sagði skælbrosandi um leið:

„Hann er nú ekki hár í loftinu, þessi!“

Það var ekki oft sem Gunnar gat tekið sér þessi orð í munn.

*

Eiginkonur skipverjanna á Ísleifi fengu einhverju sinni kveðju frá þeim í óskalagaþætti sjómanna í Ríkisútvarpinu. Þeir höfðu þá verið lengi að veiðum, þráðu orðið að hitta þær og sýndu það með því að velja með kveðjunni Bitlalagið „Help“.

Viku seinna fengu þeir kveðju í sama þætti frá eiginkonum sínum með Tom Joneslaginu „Help Yourself“.

*

Eitt sinn á leiðinni í Norðursjóinn ákváðu meðlimirnir á Ísleifi að fara í megrun og koma heim að hausti tággrannir og nettir, konum sínum og kærustum til mikillar gleði. Um keppni yrði að ræða og þegar Ísland hvarf sjónum sægarpanna mættu þeir allir upp í brú og athófnin hófst.

Við vorum með snærisspotta og mældum mitti hvers og eins. Sá feitasti – nefnilega ég – var fyrstur og svo koll af kolli. Búndinn var hnútur við mælinguna og hann einkenndur með mismunandi lit eftir því hver átti í hlut. Svo var spottinn hengdur upp í brú á áberandi stað og það tilkynnt að næsta mæling yrði að þremur vikum liðnum.

Menn lögðu sig virkilega fram í þessu, enda minntir á keppnina á hverjum degi og ekki spillti fyrir að sigurvegarinn fengi bjór að launum, en hann var ekki fánlegur á Íslandi á þessum tíma – og reyndar ekki fyrr en löngu síðar.

Svo voru þrjár vikur liðnar og allir mættu í brúna. Menn voru spenntir, en það breyttist fljótt í algjört áfall þegar í ljós kom að þeir sverustu, sem fyrst voru mældir, höfðu heldur betur bæt á sig þrátt fyrir mikið aðhald, sem kostaði suma blóð, svita og tár. Þetta var í rauninni alveg ótrúlegt og menn skildu hvorki upp né niður í þessu, þangað til ... stærðfræðingurinn í hópnum fann það út að vitaskuld hafði spottinn styst við hvern hnút og var því ekki jafnlangur og þegar fyrst var mælt. Mönnum létti mjög við þessa uppgötvun, enda kom svo í ljós, þegar rétt var að farið, að mittismál flestra hafði minnkað frá upphafi túrsins.

*

Bjarni Ólafsson kokkur kvartaði eitt sinn undan því að einhver úr áhöfninni væri að taka matvæli úr ísskápnunum að nóttu til og það í fullkomnu leyfisleysi. Jón Berg sagðist skyldu venja þann óprúttna af þessu og þegar enginn sá til sprautaði hann laxerolíu í tómata. Daginn eftir var Svenni Tomm illa haldinn af magakveisu!

*

Síldin var oftast veidd á nóttunni og þá var rólegra að deginum hjá okkur. Þarna var mikið um Rússa og þeir voru með verksmiðjuskip eða móðurskip með sér, sem tóku aflann hjá veiðiskipunum. Því gátu þau nánast veitt án afláts.

Við dóluðum stundum að þessum skipum, ræddum við skipverjana og áttum við þá viðskipti. Poki í spotta var látinn síga milli skipa, við fengum vodka, en þeir amerískar sigarettur.

Svenni Tomm – komminn á Ísleifi! – skildi ekkert í því að Rússarnir girntust þessar amerísku sigarettur og fullyrti að þær rússnesku væru síst verri. Þetta varð til þess að við fengum handa honum rússneskar sigar-

ettur. Bara reyklarlyktin af þeim var ógeðsleg, hvað þá að reykja þennan fjanda ofan í sig. Við sáum til þess að Svenni reykti þær allar í „anda flokksins“! Mikið vorkenndi ég honum meðan á því stóð, en hann kláraði kartonið og blés reyknunum um allan messann, félögum sínum til hinnar mestu armæðu.

*

Sigurgeir Jónsson, lengi kennari í Vestmannaeyjum og afkastamikill rithöfundur í seinni tíð, var skipsfélagi minn sumarið 1974. Þá henti það hann að slasa sig og fylgdi ég honum upp á spítala í Hirsthals. Reyndar fengum við okkur nokkra öllara á leiðinni þangað, en á meðan lækningin gerði að sárum félag míns sveif á mig svefn frammi á biðstofunni og lét ég undan. Þarna hraut ég víst svo hátt að heyrðist um alla ganga.

Þetta fór auðvitað ekki fram hjá Sigurgeiri. Hann taldi og það réttilega að fólkinu mínu heima fyrir þætti þessi kvilli minn hvímlendi. Því útbjó hann síðar meir verkfæri til þess að ráða mætti bót á hrotunum, þó ekki í eitt skipti fyrir öll, heldur í hvert skipti sem keyrði um þverbak í þessum efnum. Verkfærið kallaði hann „hrotukjuðann“ og það færði hann konu minni, Birnu Blomsterberg, að gjöf! Var til þess ætlast að hún notaði kjuðann á mig þegar hrotur mínar færu yfir eðlileg hávaðamörk.

*

Norðursjórinn er yfirleitt mjög grunnur og því getur aldan þar orðið mjög kröpp þegar gerir vind að einhverju ráði.

Ísleifur var gott sjóskip og sjaldan gerði vitlaust veður. En einu sinni í brjáluðu veðri losnaði blökkinn aftur á og fór að slást til. Ég var á vakt með Jóni Berg og hann fékk mig með sér út – til aðstoðar! Hlutverk mitt var að halda á verkfærunum og rétta honum þau eftir þörfum, en hann klifraði upp í blökkina og slóst með henni til og frá, langt út fyrir borðstokkinn. Ég hef aldrei orðið jafnhæddur á ævinni og þegar ég horfði á Jón Berg sveiflast þarna í óveðrinu. Einhvern veginn tókst honum þó að festa blökkina og forða okkur frá miklum vandræðum. Þetta var ekki fyrir hvern sem var. Í rauninni engan. Samt held ég að Jóni Berg hafi bara fundist þetta gaman.

*

Við vorum lengi að heiman í hverri lotu, flestir með fjölskyldur og ung börn. Auðvitað saknaði maður þeirra, en varð að sætta sig við þessa fjarveru frá þeim, þetta var sumarvinnan og hún var bara svona.

Yfirleitt var siglt heim fyrir þjóðhátíð og þá var nú fjör. Í Eyjum var sagt að hálf tíma eftir að Ísleifur kom úr Norðursjónum hafi öll börn Ísleifsmanna verið komin niður í ísbúð!

Helgi Laxdal

Síðustu síðutogararnir

Fyrsti þáttur

Frá í apríl 1906 og til í júlí 1971 eignuðust Íslendingar 135 síðutogara sem komu til landsins á 67 árum eða um tvö skip á ári að meðaltali. Þessum flota má skipta í þrjá hópa. Fyrsti hópurinn spannar tímabilið frá í apríl 1906 og fram í september 1947 eða í 41 ár og telur 82 skip. Sjá Sjómannablaðið Viking 2. tbl. 2018 til og með 1. tbl. 2021. Næsti hópur, nýsköpunartogararnir, er frá í apríl 1947 til í apríl 1952, eða 5 ár og telur 42 skip. Sjá Vikinginn 2. tbl. 2021 til og með 3. tbl. 2022. Síðasti hópurinn er frá í júní 1949 til júlí 1971 og telur 11 skip sem öll voru knúin dieselvél, Hér á eftir er fjallað um fyrstu þrjú skipin í síðasta hópunum, síðan koll af kolli það síðasta í 3. tbl. 2023.

– 1 – Jörundur EA-335



Fyrsti togarinn í þessum hópi var Jörundur EA-335, skráður hér á landi 18. júlí 1949, smíðaður hjá hjá Brooke Marine Ltd., Lowestoft í Englandi árið 1949 fyrir Guðmund Jörundsson, útgerðarmann á Akureyri.

Lengd 46,6 m., breidd 8,58 m., dýpt 3,81 m., brl., 491, knúinn 950 hö dieselvél. Skipstjóri Ragnar Guðmundsson og yfirvélstjóri Hámundur Björnsson.

Jörundar loflega getið

B.v. Jörundur EA-35 hefir vakið mikla athygli víða um heim, sakir þess hve frábrugðinn hann er öðrum togurum að mörgu leyti. Vísi hefir nýlega borizt tímaritið Aluminium News, sem gefið er út í Montreal í Kanada af alúminumframleiðendum þar í landi. Tímarit þetta er aðeins 8 blaðsíður að stærð, en fjórðungi þess eða tveim síðum í opnu þess er varið til að gefa lýsingu á Jörundi og birta myndir af skipinu. Tímaritið getur skipsins vitanlega fyrst og fremst vegna þess, að alúminum var notað í mjög ríku mæli við smíði skipsins, m. a. í lestum, en annars segir það, að Jörundur sé stærsta og vandaðasta skip, sem byggt hafi verið í skipasmíðastöð í Austur-Englíu. Eitt atriði, sem tímaritið getur, mun vera heldur orðum aukíð, en það er að Guðmundur Jörundsson sé að láta smíða alls 28 samskonar skip fyrir sig í Bretlandi.

Visir. 3 desember 1949

Í máli Guðmundar Jörundssonar útgerðarmanns við komu skipsins til Akureyrar kom m.a. fram að með því að búa skipið dieselvél í stað gufuvélar mundi eyðslan minna um ca 33% með tilheyrandi lækkun kostnaðar v/oliukaupa. Þegar titið er til þessa mikla sparnaðar sem fylgir því að knýja skipið með dieselvél í stað gufuvélar sem hlýtur að leiða til þess að fiskiskip framtíðarinnar verði almennt knúin diesivélum í stað gufuvéla.

Þórólfur mostraskegg h/f í Stykkishólmi kaupir skipið 21. janúar 1958 og nefndi Þorstein Þorskabít SH-200. Á árinu 1963 var skipt um aðalvél og sett um borð 950 hö. Deutz dieselvél.

Í maí 1963 eignaðist Ríkissjóður Íslands skipið sem seldi það jafnskjótt Sigurði Finnssyni á Siglufirði sem nefndi skipið Sigurey SI-8. Grímur h/f Eskifirði keypti skipið í ágúst 1966 og nefndi Jón Kjartansson SU-111. Sökk í minni Reyðarfjarðar, út af Vattarnesi 28. janúar 1973.

Áhöfnin, 12 menn bjargaðist um borði í gúmmibát og þaðan um borð í Dagfara PH-70, frá Húsavík, sem flutti hana til hafnar. Eftir að Grímur h/f á Eskifirði eignaðist skipið stundaði það mestanpart síldveiðar í nút undir skipstjórn Þorsteins Gíslasonar sem síðar varð fiskimálastjóri.

– 2 – Gerpír NK - 106



Annar togarinn í þessum hópi var Gerpír NK-106, skráður hér á landi 22. febrúar 1957, smíðaður hjá hjá A/G Weser Werk, Seebeck Bremerhaven, V-Þýskalandi árið 1957, fyrir Bæjarútgerð Neskaupstaðar.

Lengd 59,59 m., breidd 9,81 m., dýpt 4,85 m., brl., 808, knúinn 1470 hö. dieselvél. Skipstjóri Magnús Gíslason og yfirvélstjóri Hjörtur Gíslason.

Segja má að Gerpír hafi komið í stað Egils rauða NK-104, sem strandaði og eyðilagðist í janúar 1955 þá aðeins 8 ára gamalt skip og Goðanes NK-105, sem sömuleiðis strandaði og eyðilagðist í janúar 1957 þá aðeins 9 ára gamalt skip.

Í ársriti Der Deutschen Fischwirtschaft 1957 er mjög ýtarleg grein um m/s Gerpi og nákvæm lýsing á skipinu. Þar kemur m.a. eftirfarandi fram:



Júpiter RE-161.

„Vélar þær sem gerðar hafa verið kröfur um í þetta skip eru talsvert frábrugðnar því, sem þekkjast í þýzkum dieselvélarskipum.

Þegar Íslendingar endurnýjuðu togarafloata sinn eftir styrjöldina létu þeir byggja í

Englandi dieseltogara með nýju fyrirkomulagi, sem virðist hafa gefið þeim góða raun, þar sem þetta og annað skip, sem samið hefur verið um smíði á, eru með sama fyrirkomulagi. Munu þýzkir togaraeigendur veita þessu sérstaka athygli.

Útbúnað þann er hér um ræðir létu þeir Gísli Jónsson og Erlingur Þorkelsson koma fyrir, eða að knýja togvinduna beint frá aðalvél skipsins.

Einnig tóku þeir upp þá nýbreytni á eimtogurunum, sem ekki hafði áður verið á fiskiskipum, að nota rafdælur í stað eimdælna, er sparar mjög olíu.“

Í júlí 1960 kaupir Tryggvi Ófeiggsson skipið af Bæjarútgerð Neskaupstaðar sem var í framhaldinu lögd niður, og nefnir Júpíter RE-161. Skipstjóri ráðinn Bjarni Ingimundarson, landsþekktur aflamaður sem áður hafði verið skipstjóri á skipi Tryggva, Neptunusi RE-361. Skipið gerir hann út fram í nóvember 1975 en þá er því lagt.

Á árinu 1977 kaupir Hrólfur Gunnarsson skipstjóri o.fl. skipið og breytir til nótaveiða. Skipt var um aðalvél og sett um borð 2640 hö. dieselvél frá Wartsila. Síðar fjölgaði í eigendahópnum þegar þeir Lárus

Grimsson skipstjóri og Einar Guðfinnsson h/f í Bolungarvík stofnuðu hlutafélag um reksturinn.

Skálar h/f Þórshöfn á Langanesi kaupa skipið á árinu 1993 sem heldur nafninu en fær einkennisstafina PH-61. Ísfélag Vestmannaeyja kaupir skipið á árinu 2005 og nefnir Surtsey VE-12. Enn var skipt um nafn og skipið nefnt Bjarnarey VE-21. Tekið af skrá á árinu 2008 og rifið.

– 3 –

Þormóður goði RE-209



Þriðji togarinn í þessum hópi var Þormóður goði RE-209, skráður hér á landi 16. apríl 1958, smíðaður hjá hjá A/G Weser

Werk, Seebeck Bremerhaven, Vestur-Þýskalandi árið 1958, fyrir Bæjarútgerð Reykjavíkur. Lengd 61,52m., breidd 10,20 m., dýpt 4,53 m., brl., 849 brl., knúinn 1650 hö dieselvél. Skipstjóri Hans Sigurjónsson og yfirvélstjóri Pétur Gunnarsson. Þormóður goði RE-209, var keyptur fyrir tryggingaféð sem fékkst fyrir Jón Baldvins-

son sem strandaði við Reykjanes 31. mars 1955. Benda má á að samstarf skipstjórans, Hans Sigurjónssonar og yfirvélstjórans Péturs Gunnarssonar var rétt að byrja með veru þeirra um borð í Þormóði því saman stofnuðu þeir ásamt fleirum, árið 1971, útgerðarfélagið Ögurvík h/f sem m.a. átti og rak skuttogarann Vigra RE-71 og sinntu þar um borð sömu stöðum og um borð í Þormóði.

„Hafsteinn Bergþórsson framkv. stjóri, upplýsti aðspurður við komu skipsins til Reykjavíkur, að þessi stóri togarinn, sem er eign Reykvíkinga, hefði kostað um 14 milljónir króna.

Þormóður goði hefur meiri úthaldsmöguleika en nokkur annar íslenskur togarinn. Hann getur verið að veiðum án þess að koma til hafnar og endurnýja vatns- eða olíubirgðir samfleytt 45 daga. Hafsteinn sagði að togarinn myndi í fyrstu veiðiförinni veiða fisk til söltunar. Lestarrýmið er það mikið, að ef vel gengur, getur togarinn komið með um 550 tonn af saltfiski úr þessari veiðiför.

Hafsteinn Bergþórsson sagði, að nú ætti eftir að reyna það, hversu vandað skip Þormóður goði væri. Hið ytra væri svo að sjá, sem allt væri sérlega vandað og vandvirkislega af hendi leyst. Skipasmíðastöðin Seebeck í Bremerhaven hefur ekki fyrr smíðað jafnstóran togara. Aðalvél skipsins er 1650 hestafla Krupp vél. Sagði skipstjórinn frá því að í reynsluförinni hefði ekki orðið vart neins titrings, þó snúningshraðinn næði hámarki“. Morgunblaðið 10. apríl 1958

BEWI
for a better everyday



Stólpi Gámar

fyrir atvinnulífið



Stólpi Gámar bjóða gámalausnir fyrir atvinnulífið - til leigu eða sölu

- þurrgáma
- geymslugáma
- fleti og tankgáma
- hitastýrða gáma
- einangraða gáma
- gáma með hliðaropnun

Einnig gámahús og salernishús frá **Containex**, færanlega starfsmannaðstöðu frá **EuroWagon.dk**, gámar og vöruskemmur frá **BOS**, vörulyftur frá **Maber** og skemmur frá **Hallgruppen**.

Rakaskiljur og blásara frá **Heylo**, rykvarnarkerfi frá **ZIPWALL**, og parket-og vinilklippur frá **BULLET TOOLS**.



www.stolpigamar.is

 **Stólpi Gámar**

Óseyrarbraut 12 | 220 Hafnarfirði | Klettagörðum 5 | 104 Reykjavík

Sherpa siglir undir fána Caymaneyja sem hvað vera einn vinsælasti siglingafáni ríkra snekkjueigenda.

Bryggjurölt

„Sá þennan í kvöld vestur í höfninni,“ tilkynnti Jón Kr. Friðgeirsson. Og auðvitað smellti hann af nokkrum myndum á rölti sínu um bryggjuna.

Báturinn heitir Sherpa. Við stökkvum á netið og þá kemur í ljós að eigandinn er auðgastur Breta um þessar mundir, sir Jim Ratcliffe. Herra Ratcliffe er Íslendingur vel kunnur en vel mætti segja okkur að fáir eigi fleiri bújarðir hérlendis en hann. Þótt það sé nú kannski aðallega laxinn í ánum sem hann ásælist – að eigin sögn.

En aftur að bryggjurölti Jóns Kr. og

Sherpu. Snekkjan er tæpir 74 metrar á lengd, 13 metrar á breidd, 1.802 tonn, nær 17 hnúta hraða, rúmar 13 gesti (eða 11) í fimm klefum. Í áhöfn eru 22 sem hreiðra um sig í átta klefum.

Skipasmiðirnir eru hollenskir (eða eigum við ef til vill að segja niðurlenskir?), starfandi hjá Feadship- stöðinni sem stærir sig af því að vera leiðandi í heiminum í smíði glæsisnekkja.

Ög eitthvað hefur herra Ratcliffe greinilega fengið fyrir þá 17 milljarða – já ég held ég hafi reiknað þetta rétt – sem snekkjan kostaði en hún var fyrst sjósett

árið 2018. Ál og ryðfritt stál setur svip á snekkjuna ofan þilfars og gefur henni munaðarfullt yfirbragð – og vitaskuld betri endingu. Tveir öflugir kranar ráða við að lyfta svo að segja hverju sem er af bryggjukanti og yfir á þyrlupallinn um borð. Stærri kraninn getur teygst sig 20 metra, hinn 12 metra, og ná þeir þannig vel niður að fjölnota bílskýli, eins og það er kallað, sem er fyrir neðan þyrlupallinn. Í brúnni er auðvitað allt af bestu og nýjustu gerð. Ekkert er heldur til sparað neðan þilfars. En þangað var Jóni Kr. ekki boðið.



JÓN BERGSSON

ÞÆGINLEG & ÖRUGG Á SJÓ VIÐ ERFIÐUSTU AÐSTÆÐUR

BEKINA 89073

Enginn málmur

100% vatnsheld

Lipurt efni, auðvelt að þrifa

Við til þæginda við daglega notkun

Sóli lokaður svo net geta ekki gripið í stígvél

KILLETTHÁLS 15 | 110 REYKJAVÍK | WWW.JONBERGSSON.IS | 588 8881

#JONBERGSSON

/JONBERGSSON



Sherpa var sjósett í Kaag, litlu þorpi sunnarlega í Niðurlöndum. Myndir: Jón Kr. Friðgeirsson



LOFT & RAFTÆKI

Loft og raftæki - Hjallabrekku 1 Dalbrekkumegin 200 Kópavogi - S: 5643000 - www.loft.is

AVS



SPJALDLOKAR
Mörgum gerðum og stærðum



LOKAR
ryðfrír
LOKAR MEÐ SUBUENDA
Ryðfrír



PVC LOKAR



RAFRÓTORAR
Möguleiki með Bluetooth
230V, 24V, 0-10V og 4-20 mA



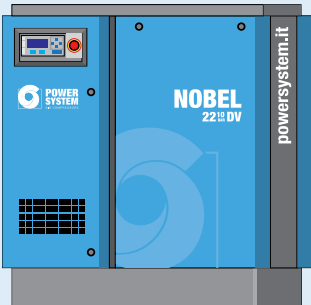
LOFRÓTORAR
Ryðfrír eða Polymer plasti

DELABIE



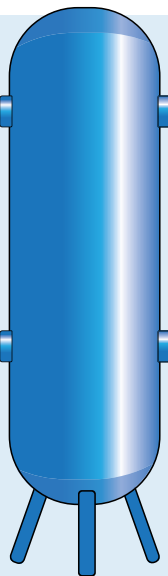
HNESTÝRING EDA FÓTSTÝRING
Vatnsslokar

Uppsetning fyrir þrýstiloftskerfi



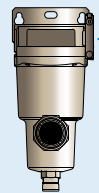
SKRÚFUPRESSA

LOFT

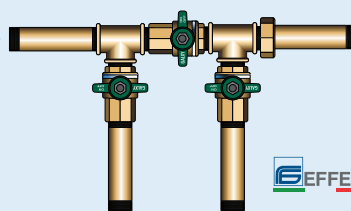


LOFTKÚTUR

VATNSKILJA



LOKAR - FRAMHJÁHLAUP

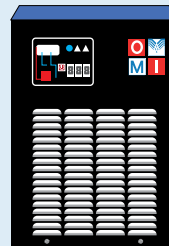


FÍNSIUR FYRIR LOFTKERFI



1 micron AF - Q
0,01 micron AF - H

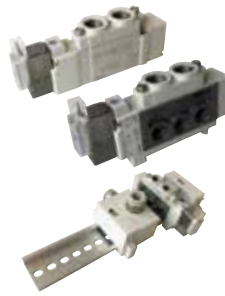
ÚT



KÆLIPURRKARI



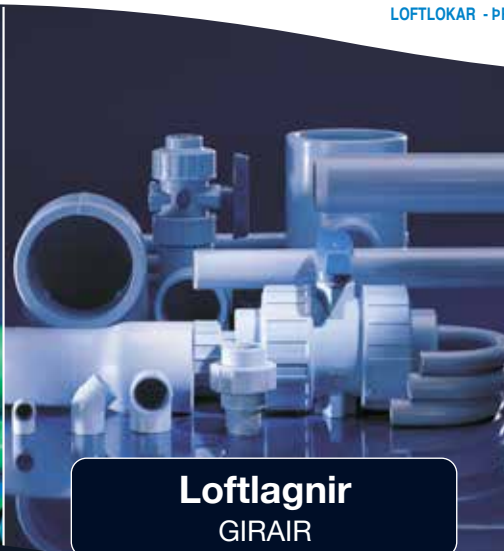
TJAKKAR - LOFTLOKAR - FITTINGS
í mörgum stærðum og gerðum



LOFTLOKAR - PRÝSTJAFNARAR - SIUR - OLIUGLÖS - MJÚKSTARTLOKAR
Sivelement - Siuhús



Sjó- og krapalagnir
KRYOCLIM



Loftlagnir
GIRAIR



Neysluvatnslagnir
SYSTEM'O - HTA

Skóðuðu betur á loft.is

LOÐNUVINNSLAN H/F UNGT FYRIRTÆKI Á GÖMLUM GRUNNI

TEXTI: JÓN HJALTASON

Ljósafell við Skrud. Ljósafellið er einn tíu togarar sem Japanir smíðuðu á sínum tíma fyrir Íslendinga. Hann kom fyrst til heimahafnar í maí 1973 og verður því fimmtugur á næsta ári. Á þessum tíma er hann tvívegis búinn að ganga í endurnýjun lífslaga, í bæði skiptin í Póllandi. Fyrst á árunum 1988 til 1989 en þá var meðal annars skipt um aðalvél og skipið lengt. Og aftur 2007 til 2008 en við heimkomuna frá Póllandi í febrúar 2008 sagði Ólafur Gunnarsson skipstjóri meðal annars í viðtali við Fiskifréttingar: „Gott skip er orðið ennþá betra við þessar breytingar. Ískrapakælingin og nýr aðgerðarbúnaður mun leiða til bættrar umgengni um þessa fáu fisktítti sem við megum veiða.“

Mynd: Loðnuvinnslan

Loðnuvinnslan h/f er ekki ýkja gamalt fyrirtæki, stofnað á Fáskrúðsfirði þann 29. október 2001. Þrátt fyrir ungan aldur stendur fyrirtækið á gömlum grunni sem rekja má aftur til ársins 1933 en þá var sett á laggirnar kaupfélag á Fáskrúðsfirði, Kaupfélag Fáskrúðsfirðinga. Sjö árum síðar stóð Kaupfélagið fyrir stofnun Hraðfrystihúss Fáskrúðsfjarðar h/f (HFF) sem í rúma hálfra öld var nokkurskonar útgerðardeild Kaupfélagsins eða þangað til í árslok 1993 að útgerðin var sett undir merki Kaupfélagsins og HFF lagt niður.

Skipstjórinn ekki lengur hás

Kaupfélag Fáskrúðsfirðinga lét snemma til sín taka í sjávarútvegi. Hóf saltfiskverkun og byggði hraðfrystihús sem í júlí

1942 var „ekki fullbúið til fiskfrystingar,“ sagði í Ægi, „en hefur fryst síld til beitu.“ Bátar voru keyptir. Sá fyrsti – árið 1954 – var Ingjaldur SU-80, tæplega 50 tonna bátur, smíðaður í Danmörku. Tveimur árum síðar kemur stálbáturinn Búðafell SU-90 til Fáskrúðsfjarðar, hollensk nýsmíði, tæp 70 tonn. Árið 1958 bætist 100 tonna trébátur í flotann, Ljósafell SU-70. Árið eftir var Hoffell SU-80, 130 lesta stálskip sjósett í Noregi. Sérsmíðað fyrir Hraðfrystihús Fáskrúðsfjarðar. Sjómannablaðið Vikingur flutti fréttina, hældi skipinu í bak og fyrir og sagði meðal annars: „Sími er um allt skipið og magnari í stýrihúsi þannig að skipstjórinn þarf ekki að kalla sig hásan fram á þilfarið, eða í land.“ Um miðjan sjötta áratuginn var Búðafell selt til Grindavíkur og fjórum árum síðar annað skip keypt í staðinn, Sigurvon frá Reykjavík, sem varð óðara Búðafell SU-90.

Togara kaup

Svo hófst skuttogaravæðing togaraflotans. Hraðfrystihús Fáskrúðsfjarðar lét ekki sitt eftir liggja og í lok maí 1973 fögnuðu Fáskrúðsfirðingar nýjum togara, Ljósafelli SU-70. Smíðaður í Japan.

Fjórum árum síðar lýsti Gísli Jónatansson, sem þá hafði stýrt Kaupfélaginu frá 1. desember 1975, Ljósafellinu og sagði það „toppskip“ frá fyrsta degi.

– Það er búið að fiska líkast til fyrir þreföldu kaupverði sínu, staðhæfði Gísli.

Togara kaupin kölluðu á hraðfrystihús sem haustið 1976 reis á hafnarbakkanum. Það sama ár bauð Byggðasjóður og Lands-

bankinn félaginu að kaupa skuttogarann Hvalbak SU en útgerð hans var komin í þrot. Þetta þáði stjórn Hraðfrystihúss Fáskrúðsfjarðar sem kom engum á óvart eftir viðtal við Gísla Jónatansson kaupfélagsstjóra í Tímanum 19. september 1976 þar sem hann sagði meðal annars: „Hráefnið sem við höfum í dag, er hvergi nærri nægjanlegt, og ljóst er, að við þurfum nauðsynlega annan togara.“

Í janúar árið eftir lagðist nýtt skip fyrirtækisins, Hoffell SU-80, áður Hvalbakur SU-300 – systurskip Ljósafells, þaðir smíðaðir í Japan – að brýggju á Fáskrúðsfirði.

Undir einn hatt

Á áttunda áratug síðustu aldar voru umsvif Hraðfrystihúss Fáskrúðsfjarðar orðin umtalsverð. Fyrir utan skuttogaraútgerðina starfrækti fyrirtækið frystihús, saltfiskverkun og fiskimjölsverksmiðju – og var þá langstærsta fyrirtækið á Fáskrúðsfirði. Og enn var stefnt að stækkingun. Mest var rætt um fiskimjölsverksmiðjuna sem byggð var 1951 og endurbýggð eftir bruna árið 1962. Að lokum varð niðurstaðan sú að reisa skyldi nýja verksmiðju frá grunni og stofna félag, Loðnuvinnsluna h/f, um eignarhald og rekstur. Hluthafar urðu fjölmargir en Kaupfélagið bar höfuð og herðar yfir aðra með 42% eignarhlut.

Það var svo í janúar 1996 að hin nýja fiskimjölsverksmiðja tók til starfa, afar tæknivædd með afkastagetu upp á 900 tonn á sólarhring. Fjórir 32 metra háir mjóltankar settu sterkan svip á umhverfið



Sandfell SU-75, áður Óli á Stað GK, keyptur frá Grindavík árið 2016 með kvóta í krókaflakerfinu. Útgerð þessa 30 tonna plastbáts hefur gengið „ævintýrlega vel“ frá fyrsta degi, svo vitnað sé í orð Friðriks Mar Guðmundssonar, framkvæmdastjóra Loðnuvinnslnar. Mynd: Loðnuvinnslan

en sjálfvirkur búnaður losaði mjólið úr tönkunum beint í flutningaskip.

Aðeins fjórum árum síðar fékk Loðnuvinnslan þungt högg þegar mjólverð féll um 50% og lýsi um ein 60%. Prautaráðið var að sameina fiskimjölsverksmiðjuna og sjávarútvegsstarfsemi Kaupfélagsins í nýju félagi sem hélt nafni Loðnuvinnslunnar.

Hin nýja Loðnuvinnsla h/f var stofnuð 29. október 2001 og tók til starfa 1. janúar árið eftir. Stærsti hluthafinn var – og er – Kaupfélag Fáskrúðsfirðinga með 83% hlut. Gísli Jónatansson var áfram kaupfélagsstjóri en einnig framkvæmdastjóri Loðnuvinnslunnar en hann hafði líka stýrt eldra félaginu. Kaupfélagið hafði þá aflagt alla starfsemi aðra en umsjón með eignarhlutanum í Loðnuvinnslunni.

Þessi sami háttur var enn við lýði þegar eftirmaður Gísla, Friðrik Mar Guðmundsson, tók við af honum 1. september 2013. Friðrik Mar er því í senn kaupfélagsstjóri en einnig framkvæmdastjóri Loðnuvinnslunnar h/f.

Kvótinn fer hvergi

Hér hefur verið stiklað á stóru um forsögu Loðnuvinnslunnar h/f á Fáskrúðsfirði. En hvað er að segja um seinustu ár? Við tókum tali Friðrik Mar Guðmundsson, framkvæmdastjóra Loðnuvinnslunnar.



Nýtt Hoffell kemur til Fáskrúðsfjarðar 18. júní 2022. Keypt frá Danmörku. Eldra Hoffell var sett upp í kaupverðið. Nýja Hoffell er 8 árum yngra og með 60% meiri burðargetu en eldra skipið. Samnefnt fjall gnæfir yfir bæinn. Mynd: Valgeir Mar Friðriksson

„Okkur hefur gengið vel undanfarin ár,“ segir Friðrik Mar aðspurður. „Hagnaður síðastliðin 9 ár eru 14 milljarðar eftir skatta. Við höfum byggt hratt upp en þó aldrei svo að okkur hætti að líða vel í veskinu. Við höfum keypt aflaheimildir fyrir 12 milljarða og gjörbylt bolfiskvinnslunni, meðal annars með vatnskurðarvélum, þannig að afköstin hafa aukist um 100% miðað við sama mannafla og áður var.“

Sama má segja um uppsjávarvinnslukerfið. Samið var við Skagann 3x og frystivélafyrirtækið Kapp um að hanna, smíða og setja upp nýtt kerfi frá grunni og hefur það aukið afköst í uppsjávarfrystihúsi okkar um 60% um leið og mannaflaþörfin hefur dregist saman um 60%.

Fiskimjölsverksmiðjan hefur líka verið endurnýjuð. Þar erum við búin að henda út fjórum gufuþurrkurum á sjö árum og setja tvo í staðinn og von á þeim þriðja í

GLEÐILEGA HATÍÐ

OG TAKK FYRIR SAMSTARFIÐ Á ÁRINU



UMBÚÐAMIÐLUN

555 6677 | umb.is | Korngörðum 5, Reykjavík



Loðnvinnslan starfrækir fiskimjölsverksmiðju, sildarvinnslu og tvö tæknilega fullkomin frystihús. „Auk þess er Loðnvinnslan með sildarsöltun, eitt fyrirtæki á Íslandi,“ segir Friðrik Mar. Mynd: Loðnvinnslan

desember næstkomandi.“

– En hvernig skyldi ganga að afla hráefnis í alla þessa vinnslu?

„Við keyptum nýtt Hoffell í sumar. Við

mest kolmunna og loðnu. Á síðustu sjö árum nema þessi kaup Loðnvinnslunnar á hráefni af erlendum skipum rúmum 200.000 tonnum. Þannig hefur uppsjávarvinnslan síðastliðin átta ár fengið um 35% alls hráefnis af erlendum skipum.“

– Þið hafið þá ekki viljað einskorða ykkur við uppsjávarfiskinn, veiðar hans og vinnslu?

„Við eigum okkur langa sögu í vinnslu á bolfiski. Uppsjávarvinnslan ein og sér býður heim eyðum í vinnslunni. Það er langt á milli loðnu-, makríl- og sildarvertíða. Okkur hefur tekist að brúa þetta verkefnaless dagur. Einmitt með bolfiskvinnslunni sem er á milli vertíða en einnig samhliða. Þannig verður til góður hópur starfsfólks sem getur gengið hér að vinnu allan ársins hring en þarf ekki að gerast farandverkafolk á milli vertíða. Gleyfum því ekki að hjá

Loðnvinnslunni vinna á milli 150 og 170 manns að staðaldri sem er stórt hlutfall vinnandi fólks í samfélagi sem telur um 770 manns. Á þessu fólki byggir Loðnvinnslan velgengni sína til lands og sjávar.“

– En kvótinn, þú minntist á kaup Loðnvinnslunnar á kvóta upp á 12 milljarða. Kemur til greina að selja hann?

„Hér skiptir eignarhaldið máli. Kaupfélagið á 83% í Loðnvinnslunni sem hefur meðal annars gert okkur kleift að byggja hraðar upp en ella. Við erum ekki bundin af arðsemiskröfum í sama mæli og mörg önnur hlutafélög þar sem eigendur leggja ríka áherslu á greiðslu arðs. Kaupfélagið tekur skyldur sínar við samfélagið alvarlega og helmingur Fáskrúðsfirðinga er í Kaupfélaginu svo það er býsna augljóst að kvótinn fer aldrei frá Fáskrúðsfirði,“ segir Friðrik Mar Guðmundsson, kaupfélagsstjóri og framkvæmdastjóri Loðnvinnslunnar, um leið og við þökkum honum spjallið.



Nýtt uppsjávarfrystihús Loðnvinnslunnar var tekið í notkun í janúar á þessu ári. Mynd: Loðnvinnslan

fengum skipið í júní en samanlagt aflaverðmæti gamla og nýja Hoffells á þessu ári nemur nú tveimur og hálfum milljarði. Ljósafellið er á bolfiskveiðum auk þess sem við erum líka með tvo línubáta, Sandfell og Hafrafell. Þetta eru miklir sjóbátar sem við gerum út 300 daga á ári og aflinn verður mjög góður. Við fengum Sandfellið í febrúar 2016 en á þessum sjö árum hefur báturinn fært að landi 16.000 tonn af óslægðum bolfiski.

Þá má ekki gleyma því að Loðnvinnslan er umsvifamesti kaupandi hráefnis af erlendum skipum hér á landi. Þetta eru mest Norðmenn og Færeyingar sem eru miklir vinir okkar. Við höfum komist upp í að kaupa af þeim 50.000 tonn á einu ári,



Nýr gufuburrkari hífður í land á Fáskrúðsfirði. Burrkarinn er 115 tonn. Nú í desember kemur þriðji þurrkarinn og er þá á sjö árum buið að endurnýja allan þurrkarakost fiskimjölsverksmiðjunnar.

Sérhönnuð sjómannaþemba

Atvinnuskírteini og önnur gögn á vísu stað

Hafsins hetjur vilja hafa sitt á hreinu.
Sjómannaþemban er þeirra ökuskrírteini.



Sjómannaþemban fæst einnig
sem taska með rennilás

Tilvalin gjöf til sjómanna, starfsfólks eða útskriftarnema.
Þjóðum áletrun með nafni sjómanns og útgerðar.



Sjálfsvirðing og **sjálfstraust** eflist með vinnu við vel metið handverk.

Múlalundur nærir líkama og sál eftir erfið áföll - eflir þrek og kjark þeirra sem þar starfa til að takast á við áskoranir daglegs lífs.

Með því að skipta við Múlalund skapar þú störf fyrir fólk með skerta starfsorku - þá vinna allir!



*Við óskum sjómönnum og fjölskyldum
þeirra gleðilegra jóla og farsæls komandi árs*



 Skeljungur

Brimrún
FURUNO

HAMPIÐJAN
www.hampidjan.is

JÓN BERGSSON EHF

 **ÍSFELL**
Þekking og þjónusta

Barkasúða Guðmundar ehf.
Hvaleyrarbraut 27 · 220 Hafnarfjörður
Sími: 564 3338 · Fax: 554 4220
GSM: 896 4964 · 898 2773

RUBIX

 **SAMHENTIR**
UMBÚÐALAUSNIR

 **FRÍÐRIK A.
JÓNSSON ehf.**

 **MARÁS**

 **LYSI**

BEWI

 **B**
BERGUR

 **Stólpi Gámar**
SALA · LEIGA · VIÐGERÐIR

 **FULLTINGI**

VSV
VESTMANNAEYJAR
ICELAND

NAUTIC

 **ÞORBJÖRN**

 **HD**



 **BÓKAÚTGÁFAN HÓLAR**

 **ESKJA**

 **N1**
DALVEGI

 **Egersund
Island**
PART OF EGERSSUND GROUP



*Við óskum sjómönnum og fjölskyldum
þeirra gleðilegra jóla og farsæls komandi árs*



Árni Bjarnason lítur yfir farinn veg

„ÞÖKKUM GUÐI FYRIR AÐ VERA ÍSLENDINGAR“

Jón Hjaltason

Það er komið að tímamótum hjá fyrrverandi forseta Farmanna- og fiskimannasambands Íslands og núverandi formanni Félags skipstjórnarmanna, Árna Bjarnasyni. „Ætli það kallist ekki að setjast í helgan stein,“ segir Árni kímileitur þegar hann lítur yfir farinn veg. „Þrjátíu og þrjú ár á sjónum og önnur tuttugu og fimm í landi í forsvari fyrir sjómenn.“

Sjómaður fyrir tilviljun

Við heilsum upp á Árna. Að vísu gengur ekki þrautalaust að finna lausa stund sem tekst þó að lokum þegar Árni bendir á að morgunstund gefi gull í mund.

„Við skulum taka daginn snemma, ég er vanur því,“ segir Árni og heggur á hnútinn. Ég þurrka stíru úr augum og klukk-an sjö árdegis eða þar um bil erum við sestir niður með kaffibolla og spjallið hefist.

„Ég er fæddur á Akureyri fyrir 70 árum síðan að Helgamagrastræti 44. Ég er því Brekkusnigill að upplagi,“ upplýsir Árni.

– Var þetta sjómannaheimili?

„Já, því er ekki að neita. Móðir mín var Sigríður Freysteinsdóttir og faðir minn Bjarni Jóhannesson, lengi skipstjóri á Snæfellinu því mikla aflaskipi og oft kenndur við það. Þó stýrði hann fleiri skipum bæði á undan og eftir Snæfellinu.

Ég hóf „sjómenskuna“ brot úr sumri með pabba. Hann var þá með Björgúlf EA, austur-þýskan tappatogara, á síld. Ég var 9 ára. Túrin byrjaði á bilferð til Vopnafjarðar þar sem farið var í kaupfélagið og keyptar á mig bússur og regnkápa og sjóhattur. Í þessari munderingu þvældist ég fyrir köllunum þegar nótin var

dregin. Ég man að ég var svo gríðarlega stoltur af bússunum að ég vildi helst sofa í þeim.“

– Svo þú hefur strax 9 ára fengið í þig sjómanns-bakteríuna?

„Við erum sjö systkinin og má segja að í okkur séu aðeins tvennskonar gen. Annað er kennaragenið, hitt höfðar til sjó-



Snæfell kemur drekkhlaðið að Krossanesbryggju. Skipstjóri var Bjarni Jóhannesson.
Mynd: Minjasafnið á Akureyri

mennskunnar. Staðan í hópnum er 4-3 kennaranum í vil. Sjálfur ætlaði ég ekkert að verða sjómaður. Ég hef alla tíð verið mikill áhugamaður um íþróttir og var frambærilegur á því sviði í flestum greinum. Þó voru boltaiþróttirnar, handbolti og fótþolti, mér hugleiknastar. Mér fannst því liggja beinast við að fara í íþróttakennaraskólann, sótti um og fékk það svar frá skólanum að ég fengi ekki inni fyrir en árið eftir.

Í millitiðinni breyttust mínir hagir. Ég hafði verið í Norðursjónum sumarið 1971. Var á Súlnni þar sem fyrir var Bjarni bróðir minn sem þá var 2. stýrimaður um borð. Ég er nokkuð öruggur um að fáir eða jafnvel enginn hafi verið jafn lengi á sama skipi sem bar sama nafn allan tímann og Bjarni sem var á Súlnni í 42 ár, lengst af sem skipstjóri.

Þegar heim var komið fór ég að sjálfsögðu beint í Sjállann. Þar hitti ég vin minn Þorstein Vilhelmsson, Steina Villa, sem sagði mér að hann væri á leiðinni í Stýrimannaskólann sem hæfist eftir nokkra daga. Það var alla vega kominn hálfþeli í okkur og ég kominn með vísu að bakteríu fyrir sjómennskunni í blóðið. Ég fer bara með þér voru viðbrögð mín.

Þessi gráglettni orlaganna, eða hvað við viljum kalla þessa Sjállaför mína, varð til



Súlan, smíðuð í Noregi fyrir Leó Sigurðsson, kom ný til Akureyrar í desember 1967. Baldvin Þorsteinsson var skipstjóri. Bjarni Bjarnason byrjaði á Súlnni árið eftir, í mars 1968, og tók við skipstjórninni þegar Baldvin fór í land sökum heilsuþrests árið 1978.

þess að ég fór í Stýrimannaskólann, var þar í þrjá vetur og kláraði farmanninn árið 1973. Þar með fór íþróttakennarinn út í cosmóið.“

„Herti í okkur“

– Hefst þá sjómansferillinn 1973?

„Nei, nei. Ég byrjaði 15 ára á síðutogaranum Harðbaki 1968. Fór þá á sjóinn

með fleiri ungum mönnum á mínu reki sem margir urðu seinna skipstjórnarmenn.

Áki Stefánsson var skipstjóri og sannarlega frábær í því starfi og þeir eru ótrúlega margir skipstjórnarnir sem hófu sjómansferil sinn undir hans stjórn. Við vorum kallaðir ranabörnir en Áki gat verið býsna þungur á morgnana. Já,

OKKAR HÆFNI – ÞINN HAGUR

Egersund Ísland var stofnað árið 2004 og hefur síðan þá framleitt og þróað veiðarfæri og búnað til uppsjávarveiða. Egersund Ísland er hluti af Egersund Group sem stofnað var árið 1952. Egersund og dótturfyrirtæki þess eru leiðandi fyrirtæki á sviði framleiðslu og þróunar veiðarfæra.



Ungur háseti á Harðbaki. „Ég er ánægður með að hafa upplifað þessa tilveru um borð í gömlu síðutogurunum.“
Mynd: Ágúst Ásgrímsson

grömpí svo við slettum. Hann kom þá gjarnan í brúargluggann, sagði fátt en var með talsverða munntotu svona í morgunsárið. Það var raninn sem við vorum kenndir við og það get ég sagt þér að ég er afskaplega stoltur af því viðurnefni ekki síst vegna hinnar miklu virðingar sem allir báru fyrir Áka.

Næst fór ég í Norðursjóinn á Súlnni EA. – Hvernig var í Norðursjónum?

„Það var virkilega eftirminnileg upplifun. Vinnan gat á köflum verið gríðarleg og hefði aldrei verið gúteruð í dag. Við vorum að veiðum í Skagerak en löndunarhafnirnar voru Skagen og Hirtshals en þangað var um tveggja tíma stím. Kastað var viðstöðulaust allan daginn og fram á kvöld, fengum frekar lítið í hverju kasti en yfirleitt eitthvað.

Algjör lágmarksfjöldi af áhöfninni vann við að kasta og draga nótina en hinir voru í lestinni þar sem þeir kepptust við að koma síldinni í kassa, ísa hana og stúfa í fremur viðkvæmum og ómeðfærilegum trékössum í stúrnar þar sem engar tvær stíur voru eins.

Síldin rann af dekkinu niður í lest úr smokknum eins og við kölluðum hann en neðst á honum var skammtari þar sem hæfilegt magn, svona sirka 35 kg af síld,

var látið renna í körfur sem dregnar voru að þeirri stíu sem unnið var við, ísað í botn kassanna, síldinni hvolfi úr körfunum, ísað yfir og næstu kassaröð komið fyrir. Þegar hækka tók í stíunni þurfti að lyfta kössunum í efstu raðirnar þar sem staflað var alveg upp í dekk.

Stundum vorum við enn að kassa síld þegar komið var til hafnar. Þá kepptust menn við að klára. Um leið og komið var

í síðasta kassann byrjuðum við að landa sem yfirleitt stóð fram á morgun. Þegar því var lokið þrífum við lestina og í framhaldinu var komin löng röð vagna hlaðin tónum kössum sem staflað var um borð, síðan var ísinn tekinn um borð og landfestar leystar. Á útstíminu var klárað að stilla upp og gera klárt fyrir veiðar dags-

ins. Í minningunni náðu sólarhringarnir stundum saman þannig að kallað var klárir um það bil sem maður var að lognast út af. Hvildin var í það minnsta verulega takmörkuð.

Svona djöfluðumst við samfleytt í fimm, sex vikur. Við átum á hlaupum, sofnuðum á ótrúlegustu stöðum, jafnvel á klósettinu, en þetta herti í okkur.

Eftir á að hyggja finnst mér ótrúlegt hvað menn geta þjálfast upp í svona þrældómi. Sem betur fer voru þessar sex vikur einsdæmi hvað varðar yfirálæg þótt oft hafi verið tarnir í skemmri tíma. En þetta gaf vel og var mikil reynsla fyrir þá sem upplifðu það.“

„Alltaf með sigarettu í kjaftinum“

„Ég var á Gísla Árna RE á tveimur loðnvertíðum hér heima og þrjú sumur í Norðursjónum. Í brúnni var Eggert Gíslason sem ég held að megi fullyrða að sé okkar þekktasti uppsjávarskipstjóri í sögulegu samhengi, aflakóngur oftast en nokkur annar á síldarárunum. Eggert varð mér afskaplega eftirminnilegur, stórkostlegur maður. Hann var til dæmis með yfirnáttúrulega góða sjón sem stuðlaði ásamt ýmsu öðru að velgengni hans á uppsjávarveiðum þar sem hann sá löngu á undan öllum öðrum í fáránlegri fjarlægð jafnvel nokkra fugla sem reyndust svo vera að voma yfir síldartorfu sem síðan gaf góðan afla.

Til gamans má nefna að Eggert var líka á undan sinni samtíð hvað varðaði viðhorf til reykinga sem hann var afskaplega mótfallinn og þegar hann var í veiðiham gat hann orðið svolítið æstur þótt slíkt hyrfi um leið og hægðist um. Ég reykti auðvitað eins og flestir aðrir í áhöfninni þótt reykingatímabili mínu sé sem betur fer lokið fyrir nokkrum áratugum. Svo var það í leiðindaveðri að við vorum að kasta. Ég var frammi á bakka þar sem venju



Tekið í spil. „Við spiluðum bridds. Ég hafði nú meira gaman af að horfa á karlana spila en að vera sjálfur í spilinu. Það gat soðið svo skemmtilega upp úr. Þarna er Einar Möller, Færeyingur, hraustasti maður sem ég hef kynnst um evina. Heljarmenni að burðum. Hann lék sér að því að henda til þyngstu stálbobbingunum.“

Mynd: Ágúst Ásgrímsson



VOOT

—

ALLT TIL ÚTGERÐAR OG VINNSLU

A L L T Á E I N U M S T A Ð

—

Starfsfólk VOOT óskar þér og þínum
gleðilegra jóla og farsældar á komandi ári.
Við þökkum fyrir viðskiptin á árinu sem er
að líða.

w w w . v o o t . i s

Skarfagörðum 4
104 Reykjavík
s. 581-2222

Ólafsbraut 19
355 Ólafsvík
s. 436-1214

Norðurtanngil 1
600 Akureyri
s. 841-1322

fremur illa gekk að ná baujunni. Ég sá að Eggert var hálfur út um brúargluggann þar sem hann veifaði og argaði upp í vindinn. Ég áttaði mig fljótlega á að það vorum við fram á bakkanum sem hann vildi koma skilaboðum til án árangurs. Loks tókst okkur að ná baujunni og að gera klárt fram á. Ég hljóp þá aftur að brú og spurði hvað hann hefði viljað þar sem ég hefði ekki heyrt hvað hann sagði, þá kom hann næstum því allur út um gluggann og lá ansi hátt rómur þegar hann sagði: „Það er ekki von að þú heyrir neitt. Alltaf með sigarettu í kjafinum.“

Á öndverðum meiði við kaupfélagsmenn

„Fyrsta stýrimannsreynsla mín kom svo þegar ég munstraði mig á Sigurbjörgu frá Ólafsfirði árið 1973. Tveimur árum síðar kaupir Kaupfélag Eyfirðinga, KEA, 6 ára gamlan skuttogara frá Noregi sem fékk nafnið Snæfell og var gerður út frá Hrisey. Ég var einn af þeim sem sótti skipið og var á því öll árin sem KEA átti skipið eða í samtals þrettán ár. Fyrst sem 2. stýrimaður, þá 1. stýrimaður og loks skipstjóri. Þar byrjaði minn skipstjóraferill.“

– Svo þarna hefur þú verið ráðinn í því að gera sjómenskuna að ævistarfi?

Á þeim tíma var það engin spurning enda líkaði mér einstaklega vel á þessu skipi með frábærum skipsfélögum þar sem kjarni áhafnar var sá sami árum saman og frá þessu árum á ég margar góðar minningar. Sumarið '84 vaknaði samt sem áður hjá mér áhugi á námi í útgerðartækni sem þá hafði verið stofnað til nokkrum árum fyrr og lýst var fyrir mér sem frábærri menntun sem tæki þó til-
tölulega skammta tíma að öðlast. Þar kom mér að endingu til góða að hafa lokið Farmannaprófi en með því slapp ég við frumgreinadeildina í Tækniskólanum. Vinnuveitendur mínir tóku því vel að veita mér launalaust leyfi svo fremi ég fyndi einhvern til að leysa mig af í brúnni. Það tókst og ég hóf nám í útgerðartækni haustið 1984 sem ég lauk árið eftir. Það fór þó ekki svo í þetta sinnið að ég gæfi



Árni og unnustan – og seinna eiginkona – Steinunn Sigurðardóttir í slökun um borð í Gísla Árna í Norður-
sjönnum sennileg sumarið 73.

„Etli ég hafi ekki ort þetta þegar við vorum að klára einn 67 daga túrinn í Smugunni,“ segir Árni sem ekki hefur flikað mikið ágætum hæfileikum sínum til ljóðagerðar.

Það er þyngra en tárur taki
tilgangssleysi tilverunnar
sama er hvort ég sofi, vaki
til ólífis er særð mín und.
Hve ljúft væri að hverfa á feðra fund
og þurfa ei þessa þraut að þreyja
magnað lífsins stríð að heyja
andinn dauður, lömuð lund
á ógnvekjandi ögurstund

Svartnætti fyllir hug og sál
hvergi týra, hvergi bál
týndur lífsins ljúfi neisti
týnd er æska, gleði, hreysti.

Upp úr hugans öldudal
ávallt mun ég leita
öll heimsins neyð, allt andans kal
mun engu um það breyta
því ég á mínar ljúfu stundir
tár á hvarmi, endurfundir
ástvini ég finn á ný
ævi alla að því bý.

sjóinn upp á bátinn. Að visu þóttist ég fær í flestan sjó eftir allan lærdóminn í Tækniskólanum og sótti um starf umdæmisstjóra Eimskips á Akureyri en fékk ekki.“

– Svo þú hefur farið á sjóinn aftur?

„Já, ég hélt áfram hjá KEA og tók við nýju Snæfelli í október 1988. Ég get ekki sagt að ég hafi verið sammála kaupfélagsmönnum um að láta smíða nýjan skuttogara. Í Tækniskólanum höfðum við Gunnar Vigfússon, sem lengi var verkstjóri hjá ÚA, unnið lokaverkefni um framtíð útgerðar í Hrisey. Við lögðum til að keyptur yrði norskur þriggja ára gamall togari með heilfrystibúnaði sem myndi leggja upp ferskan þorsk og ýsu í Hrisey en frysta aukaafurðir.

Okkur fannst rekstraráætlunin vænleg til framtíðar en kaupfélagið valdi nýsmíði. Þótt nýja Snæfellið væri skráð Hrisey kom í ljós strax við vígsluathöfnina að skipið hafði of mikla djúpristu fyrir höfn eyjarskeggja. Vígsluathöfninni í kirkjunni var ekki lokið þegar vaktmaðurinn um borð kom askvaðandi og sagði óðamála: „Þið verðið að drífa ykkur ef þið ætlið að komast frá bryggju því skipið lemur svo niður.“

Snæfell var svo selt í desember árið eftir. Þannig varð útgerðarsaga þess hjá KEA álika endaslepp og sjálf vígsluathöfnin í Hriseyarkirkju. Þar með var ég orðinn atvinnulaus.“

Tímamót

– Þú hefur ekki hugleitt að fara í land?

„Ekki minnst ég þess. Ég hafði samband við Þorstein Má og óskaði eftir pláss. Jú, hann hélt það nú og hjá Samherja endaði sjómannsferillinn. Fyrst var ég á Oddeyrinni EA sem stýrimaður en frá haustinu 1992 til ársloka 2001 á Akureyrinni sem stýrimaður og afleysingaskipstjóri. Fór þá tvo túra í senn, annan sem stýrimaður en hinn sem skipstjóri.“

– En þá kom að tímamótum í þínu lífi ekki satt?

„Í árslok 1994 var ég kjörinn varaformaður Skipstjórafélags Norðlendinga, Þorbjörn Sigurðsson skipstjóri á Múlberginu varð þá formaður. Á sama fundi var samþykkt að breyta nafni félagsins í Skipstjóra- og stýrimannafélag Norðlendinga. Árið 1996 tók ég við formennskunni af Þorbirni.

– Svo formennskan í Skipstjóra- og stýrimannafélagi Norðlendinga hefur ekki markað nein þáttaskil?

„Nei svo var ekki, ég hélt bara áfram að róa tvo og einn. Það var ekki fyrr en ég fékk hvatningu haustið 2001 frá skipstjórnamönnum um að bjóða mig fram



Í brúarglugganum á Gísla Árna. Baturinn hét eftir föður Eggerts Gíslasonar skipstjóra.



*Við óskum sjómönnum og fjölskyldum
þeirra gleðilegra jóla og farsæls komandi árs*



VÖLUSPÁ ÚTGÁFA



VÍSIR
félag skipstjórnarmanna
á Suðurlandi

ÚTGERÐARFÉLAG
REYKJAVÍKUR HF.



Sjómann- og
vélstjórafélag
Grindavíkur



MÚLALUNDUR



GRINDAVÍKURHÖFN

FROSTI ehf.
Grenivík



HS VEITUR



ÞORLÁKSHÖFN



www.simberg.is



ÍSFÉLAG
VESTMANNAEYJA HF.



Snæfell eldra, ísfisktogari smíðaður í Noregi 1969. Útgerðarfélag KEA keypti skipið 1975 og gerði út í 13 ár. „Ég held ég hafi verið eini maðurinn sem var á skipinu allan þann tíma,“ segir Árni. Í október 1988 kom nýtt Snæfell til félagsins. Arið eftir var skipið selt og hefur síðan heitið Hrafn Sveinbjarnarson GK, gert út af Þorbirni hf í Grindavík.

til forseta Farmanna- og fiskimannsambands Íslands að ég sá fram á byltingu í mínu lífi svo fremi sem ég næði kjöri sem varð.“

– Þetta hefur væntanlega verið stór ákvörðun að bjóða sig fram í heldur ótryggt starf?

„Jú satt er það. Ég var í góðu plássi en forseti sambandsins var kjörinn til tveggja ára í senn. Ég var samt til í að láta reyna á þetta og sjá hver framvindan yrði.“

– En hvað vakti helst fyrir þér með framboðinu?

„Sem formaður Skipstjóra- og stýrimannafélags Norðlendinga hafði ég tekið þátt í kjarasamningsviðræðum og það var mín upplifun að það mætti standa að þeim með skilvirkari hætti.“

Nú glottir Árni skelmislega: „Það er fjarri því að hægt sé að halda því fram að það hafi gengið eftir í takt við upphaflegar væntingar. Framgangur kjarasamningsviðræðna er varðar fiskimenn hefur sannast sagna ekki gengið vel á meðan kjaraviðræður annarra greina innan félagsins hafa gengið ágætlega. Frá 2011 til 2017 bjuggu sjómenn við óendurnýjaða kjarasamninga. Ástæðan? Afkoman á þessum árum var með þeim hætti að mikil gósentíð var í sjávarútveginum, það er að segja enginn vildi rugga bátnum. Vilji til aðgerða var einfaldlega ekki til staðar. 2016 fór krónan að styrkjast, kjörin versnuðu og þá fyrst hófust samningaviðræður af einhverjum krafti. Sjómanna-samband Íslands (SSÍ) ásamt Farmanna- og fiskimannasambandinu (FFSÍ) skrifuðu loks undir samning þann 24. júní 2016 en þeir hjá VM sögðu sig frá samstarfi við samböndin sem til þess tíma höfðu verið í samfloti. Þessi samningur var samþykktur af hálfu FFSÍ en kolfelldur hjá undirmannafélagunum innan SSÍ. Mikil átök áttu sér stað milli

SSÍ og hluta aðildarféлага þess. Annar samningur var borinn undir atkvæði undirmannafélaganna og var felldur rétt eins og sá fyrri. Verkfall var boðað og hófst 15. desember 2016 og stóð í 10 vikur sem er met hvað varðar tímalengd. Verkfallinu lauk með samningi sem undirritaður var í febrúar 2017 og samþykktur naumlega. Samningurinn gildi til 1. desember 2019 en hefur ekki verið endurnýjaður nú þremur árum síðar.



Akureyrin EA 110. Þar var Árni stýrimaður og skipstjóri frá 1993 til og með 2001. Haustið 1994 var skipinu gjörbreytt, það lengt um ríflega tíu metra og margháttaðar aðrar breytingar gerðar á skipinu. Myndin er tekin árið eftir.

Slysátryggingar, sjúkrasjóður

– eru einhverjir mikilvægir áfangar sem náðst hafa við samningaborðið sem þú vilt nefna?

„Stærsti áfanginn gerðist ekki með beinum hætti við samningaborðið en hann er að mínu mati að finna í gerðardómi sem var kveðinn upp í kjölfar kjaradeilu sjómanna og útvegsmanna frá árinu 2001 og varðar slysátryggingu sjómanna. Þar er kveðið á um að slysabætur skuli ákvarð-

ast á grundvelli reglna skaðabótalaga nr. 50/1993 sem stórbættu stöðu sjómanna til bóta í kjölfar alvarlegra slysa sem blessunarlega hefur fækkað til sjós.

Jákvæður áfangi náðist þegar útgerðin féllst á að greiða sem nemur 1% af heildarlaunum í Sjúkrasjóð og styrktarsjóð félagsins. Áður hafði útgerð greitt sem nam 1% af kauptryggingu í sjóðinn en kauptryggingin hefur í gegn um tíðina reyndar verið lítið hlutfall af heildarlaunum fiskimanna. Sjúkra- og styrktarsjóður félagsins var því bara nafnið eitt þegar þessi breyting átti sér stað 2004. Nú er staðan gjörbreytt þar sem til staðar er alvöru sjúkrasjóður fyrir félagsmenn.

Hlutaskiptakerfið virkar í stóra samhenginu með þeim hætti í kjaraviðræðum að nánast öllum kröfum sjómanna er mætt með gagnkröfum af hálfu útgerðar sem helgast af því viðhorfi að launahlutfall þeirra sé of hátt í of mörgum veiðigreinum. Launahlutfall og þar með afkoma er því miður sorglega mismunandi milli útgerðaflokka og viðsemjendur okkar löngum haldið á lofti þeim greinum sem verst standa. Þessi staða eykur verulega flækjustigið í viðræðum milli aðila. Í gegn um tíðina hefur ýmislegt jákvætt náðst fram í kjarasamningum einfaldlega með því móti að gefið er eftir á öðru atriði sem metið er sem ásættanlegur fórnarkostnaður.“

– eru ekki reglur um fjölda í áhöfn?

Vissulega eru til lög um öryggismönnun sem eru góð og gild um flesta skipaflokka. Þar er gefið út mönnunarskírteini þar sem tiltekið er að mönnun skuli miðast við að lágmarks kröfum sé fullnægt. Hvað varðar fiskiskip þá hefur þetta hugtak, öryggismönnun allt aðra merkingu. Þar er einungis lagt út frá því hversu marga réttindamenn þurfi um borð til að sigla á milli A og B. Hvergi er stafur um heildarmönnun, það er að segja hversu

UMBÚÐIR & PÖKKUN ER OKKAR FAG



Áprentaðir kassar og öskjur

Suðurhraun 4a - 210 Garðabæ - 5758000 - sala@samhentir.is - www.samhentir.is



Gámakassi vélreistur með styrkingu í hornum, skýr og góð prentun



Flugkassi, tvöföld langhlið sem tryggir meiri styrk og betri einangrun



Ferskfiskkassar

100% endurvinnanlegir



Samhentir



Vörumerking

marga þarf í áhöfn þegar skipinu er haldið út til að gera það sem það er smíðað til að gera. Sem sagt að veiða fisk. Hvernig áhöfn sé skipuð með tilliti til öryggismála, afkasta, gæða, álags, já allra hluta sem horfa verður til.

Við höfum í umsögn um nýsamþykkt áhafnarlög bent á þversögnina í þessu en talað fyrir daufum eyrum. Það blasir við að útgerðin hefur sterk ítök inni á Alþingi og vill hafa ákvörðunarvaldið þegar ákveða skal mönnun fiskiskipa þótt enn finnist blessunarlega margir skipstjórar sem standa í lappirnar þegar um fjölda í áhöfn er að ræða.

Löggjafinn hefur þessu til viðbótar meðal annars samþykkt að frá og með næstu áramótum verði lagðar niður tvær nefndir, Mönnunarnefnd og Undanþágunefnd sem hafa báðar með mönnun um borð að gera. Samgöngustofa á að taka við hlutverki beggja. Við gerðum allt sem í okkar valdi stóð til að koma í veg fyrir þetta og bentum á þá augljósu staðreynd að fagfélögin hefðu átt aðkomu að þessum málum í áratugi ættu fortakslaust að koma að þeim áfram en náðum ekki eyrum þingmanna.“

Erfiðara eftir að SFS stofnað

„Samningar eru ekki í sjónmáli. Og staðreyndin er sú að það hefur orðið sífellt þyngra fyrir fæti allar götur síðan Samtök fyrirtækja í sjávarútvegi [SFS] voru stofnuð. Þessi þrjú ár án endurnýjunar kjarasamnings eru til dæmis frábrugðin öðrum samningslausum tímabilum að því leyti að í sögulegu samhengi hefur jafnan verið samið í bróðerni við útgerðina um að sjómenn á fiskiskipaflotanum nytu sömu hækkana og samið hefur verið um á almennt markaðnum sem kæmi þá fram sem hækkun á lágmarkslaunum – kauptryggingu – og þar með tímakaupi og öðrum föstum póstum þrátt fyrir að samningar væru lausir. Þetta er ekki lengur svo. Lífskjarasamningurinn hefur ekki með neinum hætti skilað sér til fiskimanna sem staðfestir harðari afstöðu viðsemjenda okkar enda segja þeir þetta gert til að skapa pressu á okkur um að semja. Mér dettur í hug í framhaldi af þessu að birta hér hluta úr viðtali við þann ágæta mann Guðmund Steingrímsson fyrrverandi framkvæmdastjóra Skipstjóra- og stýrimannafélags Norðlendinga sem Sæmundur Guðvinsson heitinn þáverandi ritstjóri Sjómannablaðsins Víkingsins tók við hann í tilefni af 80 ára afmæli félagsins árið 1998:

„Aukin harka útgerðarmanna

-Hvernig eru samskipti félagsins við útgerðirnar?

Í aðalatriðum er það gott en hins vegar er því ekki að leyna að hin síðari ár hefur

færst meiri harka í þessi samskipti. Slikt er miður því þessir aðilar verða að vera tilbúnir til að leysa ýmis mál í sameiningu. Það hefur greinilega færst í vöxt einhver stjórnunarharka í sumum fyrirtækjum en að mínu mati hefur hún oftast ekki skilað öðru en leiðindum. Hvað varðar fiskveiðar þá byggist árangurinn mjög á góðu samstarfi og að fólk sé ánægt í sínum störfum. Það er því miður ef menn ætla í ríkara mæli að temja sér yfirgang við stjórnun og slíkt getur ekki gengið til lengdar. Þá er það mjög slæmt þegar verið er að refsa mönnum fyrir að taka þátt í félagsstörfum eins og dæmi eru til um. Oft er þarna um hæfustu mennina að ræða sem eru látnir gjalda þess að þeir eru að gæta hagsmuna félaga sinna. Margir líta svo á að þegar þurfi að spara þá eigi að skera niður launakostnað. Vissulega geta sjómenn komist í há laun en við skulum ekki gleyma því að þarna er um hlutaskiptakerfi að ræða sem virðist hafa staðist tímans tönn. Alla vega hafa menn ekki komið auga á hvernig væri hægt að greiða sjómönnum viku eða mánaðarkaup.“

Eins og sjá má á þessu aldarfjórðungsgamla viðtali er æði langt síðan menn með puttann á púlsinum skynjuðu ný og harðari viðhorf í samskiptum milli aðila. Þróunin hefur því miður haldið áfram í þessa átt, sem er þegar að er gáð neikvætt fyrir greinina.

Nú eru aðstæður þannig að afkoma útgerðanna er með þeim hætti að fulltrúar sjómanna telja að nægjanlegt borð sé fyrir báru hjá útgerðinni til að verða við kröfum okkar án þess að sá pakki sé færður í hægri vasa sjómanna og tekinn jafnharðan úr þeim vinstri með skerðingu á þeim réttindum sem til staðar eru í kjarasamningnum. Megin krafa okkar felst í að sjómenn njóti sömu réttinda og annað launafólk til að ávinna sér aukin lífeyrisréttindi.

Útgerðin metur heildarkröfur sjómanna-samtakanna á 1,7 milljarða. Fjármálaráðherra löggildir 15,5% lágmarksframlag launþega í lífeyrissjóð en undanskilur sjómenn og hefur lýst yfir að hann vilji ekki blanda sér í kjarasamninga milli



Farið yfir árið. Ári rifjar upp að Asmundur Stefánsson er skilvirkasti ríkissáttasemjari sem Ári hefur átt við. „Það hefur verið ærið verkefni að skrifa umsagnir til Alþingis um lagafrumvörp,“ rifjar Ári upp. „Seinast nýja áhafnarlögin. Við vildum mönnunarskirtini eins og eru um borð í öðrum skipum en var kolfellt.“

deiluaðila og á meðan ósamið sé um hækkun þá verði framlag til sjómanna 12%. Stjórnvöld hafa í árunna rás verið ófeimin við að setja lög á sjómenn til að stöðva kjaradeilur en í þessu tilviki á það greinilega ekki við.

Stjórnvöld lækkuðu á sínum tíma tryggingargjald til allra atvinnugreina í þeim tilgangi að leggja þeim lið til að hækka mótframlag fyrirtækjanna til lífeyrissjóða. Sjávarútvegurinn naut þeirrar lækkunar með sama hætti og aðrar atvinnugreinar án þess að neitt gerðist. Í raun er staðan þannig að búið er að ræða fjölmörg ákvæði kjarasamninganna. Í ýmsu hefur sést til lands sem vakið hefur vonir um að viðkomandi breyting sé frá-gengin. Af einhverjum ástæðum virðist okkur fyrirumnað að ljúka einu einasta ágreiningsatriði endanlega og loka því, þannig að hægt sé að snúa sér að næsta úrlausnarefni heldur er lopinn teygður út í eitt. Okkur er borin á brýn óbilgirn af hálfu viðsemjenda okkar en á því sviði eigum við ekki breik í þá. Þetta er þeim mun dapurlegra þegar horft er til þess að samningar fyrir hönd skipstjórnarmanna á farskipum og hjá Landhelgisgæslunni, Björgun, ferjum, hvalaskoðunarfyrirtækjum og í tilviki hafnsögumanna eru í nokkuð eðlilegum farvegi á íslenskan mælikvarða þótt þar sé reyndar mjög fá-títt að samningum sé lokið áður en sá eldri rennur út.

Þar sem fiskeldi er í örum vexti, sem kallar á stórauðinn fjölda skipstjórnarmanna,

er einnig stefnt að því að leggja grunn að samningum fyrir skipstjórnarmenn hjá fiskeldisfyrirtækjum.“

Sameining í eitt stórt landsfélag

– Nú ert þú ekki lengur forseti Farmanna- og fiskimannasambands Íslands [FFSÍ].

„Það er rétt. Við vorum sammála um það, Eiríkur Jónsson, formaður Félags íslenskra skipstjórnarmanna, og Guðlaugur Jónsson, formaður Skipstjóra- og stýrimannafélagsins Öldunnar og ég fyrir hönd Skipstjóra- og stýrimannafélags Norðlendinga, að vænlegra væri að sameina smá og stundum veikburða félög í eitt stórt landsfélag. Þessi umræða var reyndar orðin býsna gömul þegar ég settist á forsetastól FFSÍ en lítið hafði gengið í þeim efnunum. Það var ekki fyrr en þessi þrjú félög tóku höndum saman að boðað var til stofnfundar Félags skipstjórnarmanna [FS] í janúar 2004. Fleiri félög fylgdu í kjölfarið og sigldu inn í FS.

Farmanna - og fiskimannasambandið lifði þó enn um sinn eða til 2017 en í nóvember það ár var samþykkt á 48. þingi FFSÍ að leggja sambandið niður og að FS tæki við hlutverki þess.

Hugmynd okkar um eitt stórt landsfélag skipstjórnarmanna hefur þó ekki að öllu leyti gengið eftir. Enn standa tvö félög utan FS, sem eru Skipstjóra- og stýri-

mannafélögin Verðandi í Vestmannaeyjum og Vísir á Suðurnesjum. Félag skipstjórnarmanna samdi við félag okkar í þessum félögum um að FS sæi um alla kjarasamninga fyrir þeirra hönd gegn greiðslu.“

– Þegar þú nú lítur yfir farinn veg hvað stendur þá helst upp úr?

„Ja, ætli ég sé ekki þegar búinn að minnst á það flest. Ég vil þó í lokin nefna að FFSÍ og síðan FS hafa um langt árabil verið aðili að alþjóðlegum samtökum sem samanstanda af samböndum og stéttarfélögum ýmissa atvinnugreina undir merkjum ITF sem stendur fyrir flutninga á landi, lofti eða legi svo sem flug, siglingar, fiskveiðar, afgreiðsla í höfnum, flughöfnum, ferjum svo dæmi sé tekið. Ég hef lengi átt sæti í stjórn fiskimannadeildar þessara alþjóðasamtaka.

Á fjögurra ára fresti er efnt til mikillar alþjóðlegrar ráðstefnu þar sem saman koma meðal annars fulltrúar

sjómanna víðs vegar að úr heiminum þar sem þeir lýsa þeim ömurlegu aðstæðum sem sorglega hátt hlutfall sjómanna í veröldinni býr við. Eftir að hafa hlustað á skelfilegar frásagnir þessara manna þá hefur ávallt sama hugsunin dúkkað upp í hausnum á mér hafandi meðtekið þessar frásagnir en sem er einfaldlega: Mikið megum við þakka guði fyrir að vera Íslendingar.“

SÉRFRÆÐIPEKking Á LAGAUMHVERFI SJÁVARÚTVEGS OG SIGLINGA.

Slys á sjómönnum - Sjóslýs - Ráðgjöf
Álitsgerðir - Skjalagerð - Málflutningar
Öll almenn lögfræðisþjónusta



www.portolog.is | porto@portolog.is | s. 792-2090

PORTO
LÖGFRÆÐISÞJÓNA



VIÐ

SENDUM

ÞÉR OKKAR BESTU

JÓLA- OG NÝARSKVEÐJUR

ÞÖKKUM FYRIR VIÐSKIPTIN Á

ÁRINU

KAPP
ehf

LJÓSMYNDAKEPPNI Sjómannanna 2022



Það var ekki auðvelt verk sem beið dómara ljósmyndakeppninnar í ár en alls bærust 131 mynd eftir 15 ljósmyndara. Að grunni til var sama dómnefnd og dæmt hefur undanfarin ár. Þau Sigurður Ólafur Sigurðsson atvinnuljósmyndari og Sigrún Sigurðardóttir Fossdal áhugaljósmyndari mættu til leiks en auk þeirra kom nýr meðlimur í dómaraenginu þar sem Sigrún Elín Svavarsdóttir stýrimaður átti ekki heimangengt. Til liðs við dómnefndina kom Ingibjörg Bryngeirsdóttir stýrimaður frá Vestmannaeyjum. Þrátt fyrir að ekki séu lengur neinar takmarkanir vegna heimsfaraldursins var þó ákveðið að keppnin færi fram með aðstoð netheima til að auðvelda dómurum störf sín óháð búsetu. Eftir tæpa tveggja tíma yfirlegu völdu dómarnir fimmtán myndir til þátttöku í Norðurlandljósmyndakeppninni, sem fram fer í Haugasundi í lok janúar nk., og af þeim voru þrjár sem hlottast verðlaun í boði Sjómannablaðsins Vikings.

Í fyrsta sæti varð mynd Hlynur Ágústssonar háseta á Þórunni Sveinsdóttur sem hann kallar „Á upphalarakeðjunni“. Í öðru sæti varð mynd Þorgeirs Baldurssonar háseta á Ljósafelli sem hann kallar „Samstaðan“. Þriðja sæti kom í hlut Inga Antons Jónssonar háseta á Hrafni Sveinbjarnarsyni fyrir mynd sína af „Hnifabryningu“.

Óskum við þeim innilega til hamingju með árangurinn. Jafnframt þökkum við öllum þeim sem þátt tóku í keppninni að þessu sinni og þótt myndir þeirra hafi ekki komist á verðlaunapall hvetjum við þá sem aðra til að halda ótrauðir áfram og leggja til atlögu við næstu keppni að ári.

Dómarar keppninnar

Sigurður Ólafur Sigurðsson atvinnuljósmyndari,
Sigrún Sigurðardóttir Fossdal áhugaljósmyndari
og Ingibjörg Bryngeirsdóttir stýrimaður frá Vestmannaeyjum. Efst í hægra horninu, Hilmar Snorrason, starfsmaður dómnefndar.



1. sæti, Hlynur Ágústsson, háseti á Þórunni Sveinsdóttur: „Á upphalarakeðjunni“.



2. sæti
Þorgeir Baldursson, háseti á
Ljósafelli: „Samstaðan“.



3. sæti
Ingi Anton Jónsson,
háseti á Hrafni Sveinbjarnarsyni: „Hntifabryningin“.

HRAFNINN

þjóðin - sagan - þjóðtrúin



Stórkostleg bók um heimsins klókasta og gáfaðasta dýrið. Óborganlegar sögur af uppátækjum krumma, fróðleik um hann og glæsilegu myndefni gera þessa bók að algjörrri gersemi.


BÓKAIÚTGÁFAN HÓLAR
holabok.is / holar@holabok.is

Ágúst Óðinn Ómarsson Leiðrétting



Ágúst Ómar tók þessu létt og sagði mér að hafa engar áhyggjur af klaufaskap mínum, sem ég þakka honum, en engu að síður: Rétt skal vera rétt og yfirbót er krefjandi nauðsyn þegar mönnum verður á.

Í seinasta tölublaði varð ritstjóra vorum illilega á í messunni. Kallinn í brúnni var Ágúst Óðinn Ómarsson en í fyrirsögn misritaðist föðurnafnið þannig að Ágúst Ómar varð Óðinsson. Ég bið Ágúst innilega afsökunar á þessum mistökum mínum. Um leið vil ég þakka honum hlýlegt viðmót og hrós um Vikinginn.

Hilmar Snorrason skipstjóri

Utan úr heimi

Stærsta skip í gegn

Skip fara stöðugt stækkandi og hefur það sannarlega áhrif á þá skipaskurði heimsins sem byggja á að fá sem flest skip í gegn. Á þessum síðum hef ég fjallað um stækkun Panamaskipaskurðarins og hvernig stöðugt stærri skip komast um skurðinn. Í byrjun ágúst á þessu ári fór gámaskipið CMA CGM ZEPHYR þar í gegn og var þar með stærsta skip sem um skurðinn hefur farið. Gámaskipið, sem fór í gegnum nýju skipastigana, er af svokallaðri Neopanamax gerð gámaskipa, en það eru skip sem geta farið um samnefndu nýju skipalokurnar. Upphaflega áttu þær að geta tekið að hámarki við skipum með 12.600 TEU's gámagetu en meðan á smíðinni stóð var ákveðið að stækka lokurnar eftir samráð við viðskiptavini skurðarins.

Zephyr getur flutt 16.285 TEU's en skipið var að fara frá New York og Savannah áleiðis til Qingdao í Kína þegar það fór í gegnum skurðinn. Frá vígslu stækkunarinnar þann 26. júní 2016 hefur stækkaði skurðurinn aukið tengingar í veldisvísi og endurmótað viðskipti, þar sem 180 sjóleiðir liggja nú saman í gegnum skurðinn og tengja saman 1.920 hafnir í 170 löndum.

Í dag eru gámaskip langstærstu notendur skurðarins eða um 45% skipaumferðar. Framkvæmd ýmissa vatnsverndaraðgerða, ásamt aukinni úrkomu á vatnaskilum síkjanna, hefur gert Panamaskurðinum kleift að taka á móti skipum með 15,24 metra djúpristu (50 fet) síðan í maí, það hæsta sem leyfilegt er fyrir skip sem fara um Neopanamax-lokurnar. Lægstu mörk djúpristu var náð á þurkkatímanum í mars síðastliðnum en þá var hámarksdjúpristan 15.09 metri (49.5 feet). Þótt Zephyr sé núna stærsta skip sem hefur farið í gegnum skurðinn þá er skurðurinn hannaður til að geta tekið á móti gámaskipi Evergreen skipafélagsins, TRITON, sem er 51,2 metri á breidd og 369 metrar á lengd. Stækkun Panamaskurðsins er enn stærsta endurbótaverkefni í sögu vatnaleidarinnar, sem fljótlega opnar þriðju siglingaleiðina sem þá tvöfaldar flutningsgetuna og gerir mögulegt að meira en 96% gámaskipa heimsins geti siglt um skurðinn.

Fara í grænni orku

Það eru ekki margir sem átta sig á því að okkar íslenska skipafélag Samskip er



Gámaskipið CMA CGM ZEPHYR er stærsta skip til þessa að sigla í gegnum Panamaskurðinn.

orðið leiðandi skipafélag á stuttum siglingaleiðum í Evrópu. Samskip, sem varð til upp úr Skipadeild Sambands íslenskra samvinnufélaga (SÍS), hefur annast siglingar milli Íslands og Evrópulanda með tveimur skipum mönnuðum íslenskum áhöfnum en önnur skip þeirra eru mannaðar erlendum áhöfnum. Þar á bæ hafa menn verið að færa sig í umhverfisvænni útgerð en tvö skip félagsins, Samskip Kvitnos og Samskip Kvitbjorn, eru knúin jarðgasi. Nýlega hefur útgerðin unnið að því að breyta skipum yfir í lífildsneyti. Fyrir skömmu var gámaskipinu Samskip Endeavour breytt til notkunar á sjálfbæru lífildsneyti til framdriftar.

Markmið Samskipa er að skip þeirra verði umhverfisvæn og nú er einnig gámaskipið Samskip Innovator knúð með lífildsneytis. Samskip Innovator, sem er 800 TEU's gámaskip, hefur að öllu jöfnu verið knúð með venjubundnu jarðeldsneyti en í desember sl. hófust prófanir á að knýja skipið áfram með lífildsneytis. Eldsneytið sem verið er að nota, MDF1-100, er framleitt úr notaðri steikingarfeiti sem er gott hráefni fyrir hágæða lífildsneyti. Talan 100 stendur fyrir að eldsneytið samanstendur af 100% lifrænum úrgangsefnum. Þessar breytingar hjá Samskip koma á þeim tímamótum þegar iðnaðurinn er að breytast frá hefðbundnu eldsneyti yfir í grænni valkosti til að verða sjálfbærari og draga úr kolefnislosun. Með sveigjanleika gerir sjálfbært sjávarlífildsneyti útgerðum kleift að fara í raun eftir framtíðarreglum um kolefnisminnkun milli 2030 og 2050. Eldsneytið, sem Samskip er að nota, er framleitt af GoodFuels sem hefur verið samstarfsaðili Samskipa til margra ára. Spurningin er hver verður staða gasskipanna Samskip Kvitbjorn og Samskip Kvitnos þegar gasleiðsla rússa til Evrópu hefur verið lokað. Verður þessum

tímamótaskipum lagt eða verður farið í vélaskipti á þeim frekar en að þeim verði lagt?

Afleiðing árekesturs

Ákærvaldið á Filippseyjum hefur ákært fjóra skipverja af stórflutningaskipinu Happy Hiro, sem skráð var á Marshallseyjum, fyrir manndráp. Þann 28. maí sl. varð árekestur milli skipsins og filippínska fiskiskipsins Jot-18 með þeim afleiðingum að fiskiskipið sökk en 13 skipverjum var bjargað en sjö fórust. Þeir skipverjar sem björguðust var bjargað af öðrum fiskiskipum sem voru nálægt en þeir voru síðan fluttir um borð í Happy Hiro. Skipin voru stödd í Sulu hafi um 23 mílur frá Agutaya á Filippseyjum. Þeir ákærðu voru handteknir en þeir voru skipstjórinn, annar stýrimaður og tveir aðrir yfirmenn. Ákæran hljóðaði upp á gáleysislega óráðsú sem leiddi til drukknunar margra sjómanna og því manndrápa ásamt fjölda áverka og eignasþjalla. Í vaxandi mæli eru stjórnendur skipa handteknir og sæta ákæru fjarri sínum heimalöndum. Oft lenda þeir í að útgerðir skipa þeirra yfirgefa þá og eru þeir þá alfarið upp á velferðarþjónustu sjómanna komnir sé slík þjónusta í boði í því landi sem þeir eru haldlagðir.

Einstakt augnablik

„Veistu hvað þetta þýðir?“ sagði Payton fyrsti stýrimaður á farþegaskipinu Warrimoo þegar hann kallaði á skipstjórnann sinn þegar skipið var á siglingu í miðju Kyrrahafi á leið frá Vancouver til Ástralíu. Stýrimaðurinn hafði rétt lokið við að taka staðarákvörðun með stjórnumælingum og hafði fært John DS. Phillips skipstjóra niðurstöður sínar. Skipið var þá státt á 0°31' N og 179°30' V og dagsetningin var 31. desember 1899.



Við óskum landsmönnum gleðríkrar hátíðar
og farsældar á nýju ári

Starfsfólk Ísfells





Regnbogagámar Mærsk skipafélagsins í Rotterdam en Belinda Hof velferðafulltrúi dönsku velferðarþjónustu sjómanna tók glæsilegt stökk við gáminn fyrr í þessum mánuði.
Ljósmynd: Irene Olsen

„Við erum nokkrar sjómilur frá þeim stað þar sem miðbaugur og alþjóðadaglinan skerast“ sagði Payton.

Phillips skipstjóri var nógu mikill praktari til fullnýta sér aðstæðurnar og öðlaðist við það viðurkenningu fyrir siglingaundur allra tíma. Allir stýrimenn skipsins voru kallaðir á stjórnvall til að staðfesta og tvíkanna staðsetningu skipsins og þá breytti Phillips lítills háttar stefnu þess ásamt því að minnka ferð til að hann næði beint á þann stað sem hann stefndi á og það á réttum tíma. Í logni og stjörnuþjórtum himni lá Warrimoo ferðlaust á mótum miðbaugs og daglinunnar þegar áramótin gengu í garð. Hvað hafði hann svo upp úr kraftinu? Jú það voru sannarlega eftirtektarverðir hlutir því að framhluti skipsins var staddur á suðurhveli á miðju sumri. Hinsvegar var afturhlutinn á norðurhveli um miðjan vetur. Afturhlutinn var þar 31. desember 1899 en framhlutinn 1. janúar 1900. Skipið var því þá stundina statt á tveimur mismunandi dögum, í tveimur mismunandi mánuðum og á sitt hvoru árinu. Þá var það samtímis í tveimur árstíðum og að endingu á sitt hvorri öldinni. Geri aðrir betur.

Náðu pólnum

Á hádegi þann 13. júlí sl. náði skemmtiferðaskipið Le Commandant Charcot, fyrst allra skemmtiferðaskipa, að ná á landfræðilegan norðurpól. Skipið er í eigu frönsku útgerðarinnar Ponant en skip útgerðarinnar hafa haft viðkomu hér á landi undanfarið ár og þá sérstaklega til Hafnarfjarðar. Patrick Marchesseau var skipstjóri í þessari ferð og sagði hann að það væri með mikilli auðmykt og tilfinn-

ingum þegar skipið náði þessum stað og að bæði áhöfn og farþegar hefðu gert sér grein fyrir hversu mikilvæg þessi tímamót væri fyrir þau.

Hinsegin gámar

Í tilefni af hinsegin dögum um allan heim ákváð Mærsk skipafélagið að mála 20 fjörutíu feta gáma sína í regnbogalitum. Hafa þeir verið settir í umferð allt frá árinu 2020 og hafa verið hluti af hátíðarhöldum hinsegin daga meðal annars í Kaupmannahöfn, Amsterdam, Vín, Varsjá, Genúa, Zurik, Chennai, Santiago, Guayaquil og Líma ásamt fleiri stöðum. Þann 19. ágúst sl. var gámur staðsettur við skrifstofu skipafélagsins í Norður-Karólínu þar sem haldin var grillveisla ásamt tónleikum fyrir starfsfólk. Var þeim boðið inn í gáminn þar sem þau rituðu nöfn sín sem stuðningur við verkefnið. „Regnbogagámar Maersk hafa þjónað sem tákni fyrir þátttöku og fjölbreytileika og deilt með heiminum af djörfung afstöðu fyrirtækisins til að skapa menningu þar sem allir starfsmenn, samstarfsaðilar og viðskiptavinir finna að þeir séu velkomnir og geta verið þeir sjálfir án dóms“ sagði Derrick Shirley, sem er svæðisstjóri skipafélagsins í Bandaríkjunum, við það tækifæri.

Það var í júlí 2020 sem fyrstu tveir gámar voru málaðir í regnbogalitunum en það var gert í Bandaríkjunum en þar hófst heimsigling þessa gáma. Gámarnir fóru fyrst á starfstaðvar skipafélagsins þar sem starfsmenn gátu skrifað nöfn sín inn í gámanna. Ferð þeirra um heiminn átti síðan að leiða þá alla til Kaupmannahafnar á Hinsegin dögum sem þar voru haldn-

ir. Viðskiptavinir skipafélagsins hafa líka sýnt mikinn áhuga á að flytja varning sinn í þessum gámum og hafa viðbrögð þeirra verið með eindæmum og hafa þeir kallað á að fleiri þannig gámar verði í boði.

Innilokuð skip

Við fylgjumst á hverjum degi með stríðinu á milli Rúllands og Úkraínu þar sem við fáum fregnir af sigrum og ósigrum með óásættanlegu mannfalli. Einstaka sinnum koma fregnir af skipum sem fá að sigla frá Úkraínu með korn svo ekki komi til hungursneyðar í heiminum. Samkomulag var um frelsi til flutninga á korni og öðrum landbúnaðarvörum frá Úkraínu sem Rússar síðan ákváðu að virða ekki en breyttu síðan um skoðun á því.

Engar fréttir fáum við hinsvegar af hversu mörg skip eða sjómenn eru lokaðir inni í Svartahafshöfnum vegna stríðsins. Í ágúst voru 93 kaupskip föst í höfnum bæði við Svartahaf og Azovhaf. Ekki hefur verið þorandi að láta þessi skip fara úr höfn vegna hættunnar á að verða fyrir flugskeytum eða jafnvel tundurduflum og því eru þau föst við bryggju. Af þessum skipum voru 81% þeirra sem höfðu komið til hafna á tímabilinu frá 17. til 23. febrúar. Áhafnir þessa skipa eru taldar vera á bilinu 1.200 til 1.500 sjómenn sem í raun og veru eru í gíslingu og ekki hefur verið gefið leyfi fyrir mannúðar skipalest til að koma þeim í burtu af stríðssvæðinu. Flestir sjómanna hafa verið um borð í skipum sínum í fjölda mánaða þar sem þeir eru í langtíma ráðningasambandi sem skapaðist meðan heimsfaraldurinn geisaði. Þarna eru sjómenn frá Afríku,

Gleðileg Jól

**Vinnslustöðin óskar
landsmönnum öllum
gleðilegra jóla með ósk
um farsæld, frið og gæfu
á nýju ári**

VSV

**VESTMANNAEYJAR
ICELAND**

Indlandi, Burma, Filippseyjum, Indónesíu, Kína, Tyrklandi og frá Evrópusambandsríkjum.

Þá má heldur ekki gleyma því að sum þessara skipa eru mönnum Úkraínómönnum og Rússum.

Ekki hefur verið unnt að sýna þá samstöðu sem myndast þegar áhafnir eru í raun yfirgefnar og ekki hægt að koma þeim í burtu. Fjöldi mönnunarfyrirtækja, sem hafa mannað hluta þessara skipa, voru staðsett í Odessa en eru nú gjaldþrota og því engar líkur á að sjómenn sem ráðnir voru í gegnum þær fái nokkru sinni laun. Mörg þeirra skipa sem um þetta svæði sigla skreyta sig ekki beint með gæða þjóðfánum en þar má sjá skip skráð í Tansaníu, Kamerún, Belís og Palau en skip á þessum fánum hafa ekki fengið að koma til hafna Evrópusambandsins og ættu að öllu jöfnu að vera löngu búð að setja í niðurrif. Nú þegar hefur fimm skipum verið sökkt en yngst þeirra var 27 ára en það elsta 56 ára. Eitt þessa skipa var tankskipið Millenial Spirit sem eitt sinn bar nafnið Freyja í eigu Nesskipa. Tvö þessara skipa eru herskipin Moskva og Saratov en þau eru talin innihalda mikið magn af asbesti, PCB og blýi sem talið er að muni hafa áhrif á sjávarlíf auk fugla og fiskimenn á svæðinu. En hvar



Fyrsta af þremur nýjum varðskipum Norðmanna, KV Jan Mayen.

liggja þessi skip? Í Mariupol liggja fimm skip, í Berdyansk er eitt skip, í Kherson eru 43 skip, í Yuzhny eru 9 skip, í Odessa eru níu skip og í Chornomorsk eru 27 skip.

Ný varðskip Norðmanna

Norski dómsmálaráðherrann hefur nýlega gefið fyrsta varðskipinu, af þremur, nafn við hátiðlega athöfn. Um er að ræða nýja kynslóð varðskipa og var fyrsta skipinu gefið nafnið KV Jan Mayen nú í nóvember. Mun þessi skipagerð leysa af hólmi varðskipin af gerðinni Nordkapp en þau voru smíðuð á árunum 1980-90.

KV Jan Mayen er 136,4 metrar að lengd og 22 á breidd en skipið á að búa yfir sérstaklega góðri sjóhæfni í vondum veðrum. Skipið er búð þylupalli og þyluskýli en um borð er pláss fyrir 100 manns. Á skipið að geta verið á sjó í átta vikur án þess að þurfa birgðir af mat eða olíu og er það fyrst og fremst hannað til að vera við gæslu í Norður-Noregi. Þessi þrjú skip kosta norska ríkið um 100 milljarða íslenskar króna en skrokkarnir eru smíðaðir í Rúmeníu en frágangurinn fór fram hjá Vard Langsted skipasmíðastöðinni í Tomrefirdi í Noregi.



 <p>SIMRAD Ratsjár</p>	 <p>Olex Þrívíddarplotter</p>	 <p>REINT-JES POWER TRAIN SOLUTIONS Niðurfærslugírar</p>	 <p>KOHLER IN POWER. SINCE 1920. Rafstöðvar og ljósavélar</p>
--	---	---	---

Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra hugheilar jóla- og nýárskveðjur

 <p>YANMAR Aðalvélar og hjálparvélar</p>	 <p>IBERCISA DECK MACHINERY Rafmagns togvindur</p>	 <p>SIMRAD Sjálfstýringar</p>	 <p>SAILOR ICOM Fjarskiptatæki</p>
--	--	--	--

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

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



*Við óskum sjómönnum og fjölskyldum
þeirra gleðilegra jóla og farsæls komandi árs*



SAMHERJI



HVALUR HF
Reykjavíkurvegi 48, Hafnarfirði



AKUREYRARSTOFA



SJÓMANNASAMBAND
ÍSLANDS



HAFNARFJARÐARHÖFN



ÞÓRSBERG ehf.
Fiskvinnsla - útgerð
Tálknafirði

**Útvegsmannafélag
Suðurnesja**



Erla í Setrinu þar sem hún sér mánaðarlega um veitingar, viku í senn.
Mynd: Helgi Laxdal

ERLA SVEINSDÓTTIR, athafnakona og sjóari frá Akureyri

Helgi Laxdal

Viðmælandi minn að þessu sinni er Erla Sveinsdóttir, fædd á Akureyri annan ágúst 1955. Dóttir hjónanna Sveins Einarssonar og Siggerðar Tryggvadóttur.

Snyrtum hrútspunga

„Foreldrar mínir skildu þegar ég var minnir mig fjögurra ára gömul, þá fluttum við, ég, Tryggvi bróðir minn, fæddur 6. desember 1956, mamma og amma mín í svokallað Laxdalshús á Akureyri. Sagan segir að stundum hafi búið í húsinu allt upp í 22 fjölskyldur en á meðan ég og mín fjölskylda bjó í húsinu bjuggu þar að minnsta kosti fjórar aðrar fjölskyldur. Það segir sig sjálft að stundum var þá þröngt á þingi í Laxdalshúsi sem er tveggja hæða timburhús, 134 m² að flatarmáli.

Við bjuggum í Laxdalshúsi þar til ég varð 9 ára gömul þá fluttum við í hús við Brekkugötu og þá flutti stjúpi minn til okkar. Ég ólst upp hjá móður minni og ömmu, fór hefðbundinn menntaveg, fyrst barnaskólinn og síðan í Gagnfræðaskóla Akureyrar í beinu framhaldi. Ætlaði að verða hárgreiðsludama en á þeim árum var ekki einfalt að komast á námssamning hjá meistara á Akureyri því varð sá draumur aldrei að veruleika. Í staðinn byrjaði lífsbaráttan snemma, ég byrjaði átta ára að

bera út blöð og 12 ára að flokka og bera út jólapóstinn á Akureyri. Flutti alfarið að heiman þegar ég var 16 ára gömul og sá um mig sjálf eftir það. Ég starfaði við gæslu þroskaheftra um tíma og á Sambandsverksmiðjunum eins og fjölmargir Akureyringar, aðallega í fataverksmiðjunni Heklu og var þar verkstjóri um tíma.

Vann á sláturhúsi KEA í 10 haust, alltaf í frystiklefanum með körlunum en þar voru konur í miklum minnihluta. Að lokinni vinnu á daginn í frystiklefanum fórum við að snyrta til hrútspunga, þá var oft mikið hlegið og spjallað um útlit punganna og hugsanleg afrek hefði eigandinn fengið að lifa ögn lengur.“

Maðurinn minn, Reynir Leósson

„Þegar ég var 18 ára urðu þáttaskil í mínu lífi en þá kynntist ég Reyni Leóssyni sem var 16 árum eldri, eða 34 ára gamall þegar við kynntust. Við vorum gift í 9 ár og eignuðust 2 börn saman.

Reynir var enginn meðalmaður, nánast heimsfrægur fyrir krafta sína. Hann lét margoft njörva sig niður með öllum þeim keðjum sem tiltækar voru og loka inni í fangaklefa en allt kom fyrir ekki, hann losaði sig alltaf eins og ekkert væri, sömuleiðis komst hann út úr rammgerðustu fanga-

klefum. Enginn hefur getað skýrt svo vitað sé hvaðan öll þessi orka kom, sjálfur sagði hann mér að hún kæmi frá æðri máttarvöldum en orku af því tagi hefur vísindunum ekki enn tekist að slá máli á svo vitað sé.

Þegar ég kynntist Reyni hafði hann látið útbúa bíómynd um kraftaafrek sín, mynd sem hann ferðaðist með um landið til sýninga, að mig minnir í öllum félagsheimilum landsins. Mitt hlutverk var að sjá um miðasöluna og halda utan um fjárreiðurnar en Reyni var það ekkert sérlega lagið. Nú á þessum ferðalögum gistum við oft í félagsheimilunum og stundum í litlum kompum þar var nándin mikil og þar fórum við að sofa saman af meiri alvöru.

Reynir var skyggn, hann sá framliðna daglega sem virtist fyrir honum líkt og hjá okkur hinum að umgangast aðrar manneskjur í daglega lífinu.

Minnst þess að einu sinni sem oftar sváfum við í lítilli kompu í einu félagsheimilinu, held að það hafi verið á Raufarhöfn en þá gerist það rétt eftir að ég var kominn í svefnpokann að ég sé að það liggur ókunnur maður við hliðina á mér, ég varð ofsahrædd og rak upp skaðræðis óskur, þá kom Reynir til mín fjarlægði fána á fánastöng sem lá upp við vegginn við



Gleðilega hátíð í öruggri höfn

Hafsins hetjur hafa sannarlega allar sem ein lagst á áramnar á árinu sem líður. Eins og ævinlega eru sjómennirnir okkar iðnir við kolann, halda sjó þegar á móti blæs og koma ár sinni vel fyrir borð.

Íslenskan er hafsjór. Skoðaðu dæmi um það hvernig sjómannamál lifir í daglegu tali Íslendinga á islenskanerhafsjor.brim.is



hliðina á rúminu og sagði við mig: Þú sefur ekki undir fána fyrir en þú ert fallin frá. Jafnskjótt og Reynir hafði fjarlægt fánann hvarf okunni maðurinn. Mér er þetta atvik enn minnisstætt reyndar eins og svo mörg önnur atvik sem segja frá dulrænum hæfileikum Reynis, eins og t.d. þegar hann var að aka bílnum okkar á kannski 200 km. hraða og þar yfir, aldrei lentum við í árekstrum eða utan vegar þó stundum værum við elt af lögreglunni á ofsahraða, það var eins og hann sæi í gegnum holt og hæðir.

Man eftir því að einu sinni vorum við að koma úr Sjallanum og honum var mikið mál að pissa en vantaði skjól til að athafna sig. Þá sá hann rútu sem stóð þarna mannlau, greip undir stuðarann á henni að aftan og bar hana þvert á planið, tók síðan út pistólíð og meig og meig í skjóli hennar. Að athöfn lokinni, dæsti hann og sagði: Mikið var þetta nú gott.“

Reynir var ekki bara þekktur fyrir alla orkuna því hann var líka og ekki síður mikill uppfinningamaður, fann m.a. upp tæki sem fest var við stýrisstöng stórra flutningabíla til þess að bæta stjórnun þeirra þegar þeir mættu öðrum stórum flutningabílum á mikilli ferð en þá áttu loftstrengirnir sem mynduðust það til að gera stjórnun þeirra erfiða.

Sömuleiðis hafði hann gert tilraunir með að nota þrýstiloft til þess að knýja áfram hin ýmsu farartæki. Hann spilaði vel á harmónikku sem hann gerði oft í sínum frístundum og hafði mikla ánægju af.

Ég spurði Erlu, hvernig maður var Reynir?

„Mikill fagmaður í öllu sem hann tók sér fyrir hendur, mikill fullkomnunarsinni vildi skila öllu sem hann tók að sér eins vel og nokkur kostur var. Að öðru leyti, bara ósköp venjulegur,“ sagði hún og brosti sínu blíðasta. „Um tíma rákum við Reynir bílaverkstæði og þar vann ég við hliðina á honum við að taka sundur og skrúfa saman hina ýmsu hluti bílanna. Við keyptum of laskaða bíla og gerðum upp og seldum. Mitt hlutverk var að þrifa þá bæði utan og innan áður en þeir fóru í sölu.“

Á Rauðanúpi ÞH – þínu nærgöngulir

Lífið hennar Erlu var ekki alltaf dans á rósum. Þegar Reynir var 43 ár gamall fékk hann lungnakrabbamein sem leiddi hann til dauða á örfáum mánuðum, hún varð ekkja með tvö lítil börn. „Fjórthagurinn var mjög slæmur, skömmu áður en Reynir veiktist höfðum við ákveðið að byggja okkur einbýlishús á hinum svokölluðu Melgerðismelum í Eyjafirði. Af sjálfu leiðir að öll slík plön voru lögð á hilluna. Í framhaldinu sótti ég um hjá verkamannabústöðunum á Akureyri og fékk þar nokkuð fljótt inni.



Laxdalshús stendur í raun og veru í fjöru-borðinu eins og það var meginhluta 19. aldar. Það er elsta hús Akureyrar, byggt 1795 af Jóhanni P. Hemmert verslunarstjóra Kyhns-verslunar er átti höfuðstöðvar í Kaupmannahöfn. Húsið dregur hins vegar nafn af Íslendingnum Eggerti Laxdal sem varð verslunarstjóri 1874 hjá dönsku versluninni er þá átti Laxdalshús. Þótt húsið væri fyrst og fremst notað sem íbúðarhús gerðist það 1827 að nýstofnað Amtsbókasafn hóf bókaútlán í Laxdalshúsi. Bækurnar voru lánaðar endurgjaldslaust og bókaforðurinn launlaus en hann var jafnframt danskur verslunarstjóri.

Mynd: Minjasafnið á Akureyri

Fyrst eftir fráfall Reynis vann ég á Sölborg, heimili fyrir þroskahefta á Akureyri, oft upp í 3 vaktir á sólarhring og stundum tók ég vistmenn heim með mér á öllum tímum dagsins svo ég gæti gefið börnum að borða og sinnt þeim að öðru leyti.

Á þessum tímum langaði mig mikið til þess að fara á sjóinn sem háseti en fékk alls staðar nei þar sem ég reyndi fyrir mér. Síðan gerist það einhverju sinni á djamminu að ég fylgdi strák sem ég hafði eitthvað verið að dingla með til skips alla

leið til Raufarhafnar en hann var þá á Rauðanúpi ÞH-160 frá Raufarhöfn.

Þegar við komum til skips spurir ég skipstjórnann hvor hann vanti ekki háseta, jú segir hann það hittist svo á að það var einmitt einn hásetanna að ganga frá borði núna svo mig vantar háseta í næsta túr. Drífuðu þig bara um borð, þú færð 5 mínútur til þess að ákveða þig. Mitt fyrsta verk var að hringja í mágkonu mína og biðja hana um að sjá um börnin mín á meðan ég væri á sjónum. Það reyndist auðsótt mál. Þar með var ég ráðinn háseti á Rauðanúp næsta túrinn að minnsta kosti.

Ég var að koma af djamminu, eins og áður sagði, í stuttu pilsu og öllu því sem tilheyrir þess háttar lífnaði og hafði náttúrlega engan sjógalla með mér, bara fötin sem ég stóð í en lét samt slag standa. Fyrsta verk mitt var að spyrja nánast alla sem á vegi mínum urðu hvort þeir gætu ekki lánað sér þann klæðnað sem sjómenskunni tilheyrir og eftir ekki svo langa leit var ég komin með allt sem til þurfti og meira til.

Strákarnir voru bara nokkuð þægilegir við mig en þínu nærgöngulir eins og vera ber og miðað við nútíma skilgreiningar hefði trúlega eitthvað af því flokkast undir kynferðislegt áreiti en á þessum árum var það ekki orðið að hinum stóra glæp dagsins í dag frekar lítið á hegðun af þessu tagi sem nokkuð eðlileg samskipti kynjanna því eins og allir eiga að vita þá er frumskylda hverrar lífveru að auka kyn sitt en athafnir því tengdar kalla á atlot af ýmsu tagi sem í dag teljast til ósiða af gáfumönnum okkar tíma.

Að mörgu leyti fannst mér bara gaman af þessum tilburðum drengjanna og þeir sýna mér að þrátt fyrir ýmiss áföll var ég ekki dottin af markaði komin með síðasta sölundag á innihaldslýsinguna.



Erla var að koma af djamminu þegar hún lét slag standa og gerðist háseti á Rauðanúpi ÞH-160. Mynd: Hreiðar Olgeirsson

Verra þótti mér þegar þeir voru að senda mig eftir hinum ýmsu tækjum og tólum á hina ýmsu staði skipsins sem sum hver voru ekki einu sinni til.

Einu sinni báðu þeir mig að fara með fötu fulla af ís, þeim sama og fiskurinn er ísaður með upp í brú til skipstjórans því það þyrfti alltaf færa honum ísprufu, hann yrði dæma um hvort ísinn væri í lagi eður eigi. Ég fór með prufuna upp í brú og rétti skipstjóranum.

Hvað ertu með spurði hann?

Ísprufu sagði ég, þeir sendu mig.

Þá hló hann og sagði: Láttu þá nú ekki spila með þig, ég skoða aldrei ísprufur.

Þegar ég kom aftur í hópinn hellti ég úr skálum reiði minnar yfir þá en það var eins og að skvetta vatni á gæs, þeir hlógu bara og hlógu.

Í annað sinn báðu þeir mig að fara upp í brú og sækja þangað melspíru. Ég hafði aldrei í mínu lífi heyrt talað um melspíru og hardneitaði að verða við óskinni svo þeir urðu að sækja hana sjálfir. Eftir það hættu þeir að reyna að spila með mig. Á Rauðanúpi var ég eitthvað lengur en einn túr fór meðal annars í sölutúr með skipinu til Hull í Skotlandi þá sigldum við í gegnum Pentilinn, þar var mjög slæmt í sjóinn, svo mikill veltingur að ég varð alveg drullusjóveik, en meðan skipið var að veiðum fann ég aldrei fyrir sjóveiki.



Af Rauðanúpi fór Erla sem kokkur yfir á Núp BA-69. Mynd: Hafþór Hreiðarsson

Það var auðvitað farið í land í Hull þegar færi gafst og ég þvældist með körlunum á helstu búllurnar, sem fóru þangað til þess að drekka bjór eða að kíkja þínu á stelpurnar en af þeim var sko sannarlega nóg þarna við höfnina. Mér fannst að dómurnar líta mig hornauga, litu greinilega á mig sem samkeppnisaðila um hylli karlanna.

Á Núpi BA – sjóveikin að drepa mig

Í framhaldi af veru minni um borð í Rauðanúpi PH, reði ég mig sem kokk á Núp BA-69, enda orðinn alvöru sjóari að eigin mati, hafði meira að segja siglt til annarra landa og kynnst lífinu í hafnar-

borg með allar sínar knæpur og freistingar. Skipið var í eigu Odda á Patreksfirði og gert þaðan út á línu, með beitningarvél. Af ástæðu sem ég man ekki lengur fór ég um borð á Grenivík, sennilega vegna þess að skipstjórinn, Sævar Sigurðsson, var þaðan og báturinn komið þar við af ástæðu sem ég kann heldur ekki að skýra og skiptir til viðbótar engu máli í þessu samhengi. Skemmst er frá að segja þá var ég alveg óskaplega sjóveik þarna um borð sem fer nú ekki vel saman við kokkaríð. Til þess að gera nú lífið ögn bærilegra þá gekk ég alltaf með sjóveikiplástur sem ég límdi fyrir aftan annað eyrað á mér, það vinstra þar sem jafnvægisskynjunin er.



ESKJA



Við sendum
landsmönnum öllum
hugheilar jóla-
og nýárskveðjur
með þökk fyrir árið
sem er að líða.



Erla á heimili sínu á Torrevieja á Spáni. Mynd: Helgi Laxdal

Síðan gerist það einhverju sinni þegar karlarnir komu inn í morgunmat að ég er alveg að drepast úr sjóveiki, sit í hnipri í horninu á bekknum með fætuna upp á honum þannig að sólararnir blöstu við þeim sem komu inn. Einhver karlinn spurði þegar hann kom inn og sá mig föla og fáa þarna á bekknum: Hvað er eiginlega að þér kerling ertu nú loksins að fara að drepast, þá fáum við kannski alvöru kokk um borð, ha, ha, mál til komið.

Ég stundi upp: Vona ekki, en nú er sjóveikin alveg að drepa mig.

Nú, sagði hann og glotti, hvar ertu með plásturinn? Á hann ekki að vera allra meina bót, bætti hann við og glotti ferlega.

Ég þreifaði fyrir aftan vinstra eyrað en þar var enginn plástur. Þá sprakk karlinn og rak upp hrossahlátur og sagði: Gáðu neðan í skóinn þinn og vittu hvað þú finnur.

Víti menn, þar var plásturinn í allri sinni dýrð. Ekki nema von að hann virkaði ekki.

Sævar og bjúgun

Eitt sinn fórum við inná Patró í brælu þetta var seinni part dags rétt fyrir kvöldmatinn. Karlarnir buðust til að gefa mér frí frá matseldinni það kvöldið, ætluðu bara að fá sér hamborgara í sjoppunni og kíkja um leið á lærin á dömummi sem afgreiðir þar. Við höfum nefnilega heyrt að konan sú sé með lærðari dömum á Vestfjörðum og er þá nokkuð mikið sagt. Nú ég var samt ekki alveg laus því skipstjórinn var um borð og ætlaði ekki í land svo ég varð að

elda eitthvað handa honum. Ákvað að henda bara bjúgun í pottinn, það er fljótlegt og afbragðs matur að mínu mati að minnsta kosti. Þegar karlarnir komust að því að ég ætlaði að elda bjúgu handa skipstjóranum, ráku þeir upp stór augu og sögðu: Ertu brjáluð kona, hann hatar bjúgu og borðar þau aldrei.

Því var ég þínu trekt á tauginni þegar ég rétti Sævari diskinn með bjúgunum um kvöldið. Mér til mikillar undrunar sagði hann oftast en einu sinni takk fyrir, takk fyrir, þetta er nefnilega upphalds maturinn minn. Svona voru þessir karlar þarna um borð sífellt að ljúga í mig en þar sem þetta gekk of oft allt of langt hjá þeim var ég steinhætt að trúna nokkru af því sem þeir sögðu.

Í daglegu tali gekk báturinn víst undir nafninu Súpur BA þar sem glöggir menn töldu að töluvert væri sopið um borð og þar færi fremstur á meðal jafningja skipstjórinn. Kann að vera rétt en það kom ekki fram á fiskiríinu því hann fiskaði allra manna mest og alveg afbragð að vera með honum til sjós og raunar áhöfninni allri þó stundum væru þeir full opinmyntir fyrir dannaða dömu úr stórborginni Akureyri.

Mér var sagt að með komu minni um borð hafi snyrtimennskan aukist til muna, það-



Næsta kokkapláss? Mynd: Helgi Laxdal

ferðum karlanna fjölgað svo ekki sé nú talað um rakstur og spíranotkun því sannast sagna angaði skipið stafna á milli af rakspíra ilmi. Allt þetta tilstand þeirra var nú alls ekki án markmiða því í staðinn ætluðust að minnsta kosti einhverjir þeirra til þess að ég legðist með þeim svona á milli máltíða um borð annað slagið.

Sumir klöppuðu mér allri utan hvenær sem færi gafst, af þessu hafði ég engan teljandi ama, frekar en um borð í Rauðanúpi, forðum daga, var um leið þínu stolt vegna allrar athyglinnar sem þeir sýndu mér sem í dag hefði trúlega leitt til skýrslutöku og jafnvel frelsissviptingar um skeið en á þessum tíma var réttlætið ekki komið svo langt að það berðist með oddi egg gegn þeirri frumskyldu hveftrar lífveru að auka kyn sitt sem mest má vera án þess að gera sér rellu út af því hvaða aðferð var notuð hverju sinni til að njóta lífsnautnarinnar frjóu.

Matur fyrir 700 manns – daglega

Ég flutti til Reykjavíkur um 1988 á liðinni öld. Vann fyrst hjá öðrum, var meðal annars stöðvarstjóri hjá Skeljungi og hjá fyrirtæki sem framleiddi matvöru af ýmsu tagi. Það var síðan selt, kaupandinn gerði það að skilyrði fyrir kaupunum að ég fylgdi með í þeim. Síðar keypti ég fyrirtækið sem framleiddi pitsur og eina gerð af salati þá. Skömmu síðar kynntist ég Einari Skagfjörð trésmið frá Sauðárkróki sem vann þá við trésmiðar í Reykjavík. Við tókum saman og eignuðumst eina dóttur fædda á árinu 1992.

Fljótlega eftir að við Einar tókum saman hætti hann í smíðunum en fór að vinna með mér í fyrirtækinu sem stækkaði ört. Hann gat allt, sannkallaður þúsund þjala smiður, Ég bætti við vörutegundum, seldi salatgerðina en hóf í staðinn veitingarekstur. Þegar mest var umleikis hjá mér rak ég tvö iðnaðareldhús sem framleiddu daglega mat fyrir 700 manns og var með

17 manns í vinnu. Á árinu 2007 festum við kaup á húsi í byggingu á Torrevieja á Spáni sem við fengum afhent á árinu 2008. Í upphafi ætluðum við að kaupa notað húsnæði en þar sem Einar var húsa-smíðameistari fannst honum ekkert nógu gott af því notaða sem við skoðuðum svo við enduðum á að kaupa hús sem var í byggingu, eins og áður sagði. Einar fell frá 2. júlí 2011, þá aðeins 49 ára gamall. Á Spáni er alltaf nóg að gera hjá mér. Ég er í tveimur nefndum á vegum Íslendingafélagsins, eldhúsnefnd og ferðanefnd. Sé um veitingar í félagsheimilinu okkar, Setrinu, eina viku í hverjum mánuði. Hér hef ég líka bakað brauð og selt á markaðnum okkar

í Setrinu.

Hér kann ég ósköp vel við mig, bæði er veður og verðlag mun betra en heima og alltaf nóg við að vera. Við spilum félagsvist að minnsta kosti tvisvar í viku, síðan efnir félagið til ferða um Spán sem hver getur tekið nokkra daga fyrir utan fagnaði af ýmsu tagi svo sem árlegan haustfagnað.

Vinir við veginn

Fyrir
gleðileg jól



Fyrir
farsælt komandi ár



olis



Gleðilega hátíð

