

VÍKINGUR

S J Ó M A N N A B L A Ð I Ð

1. tbl. 2019 · 81. árgangur · Verð í lausasölu kr. 1490

Íslenskur stórsigur

Loðnan vöktuð sem aldrei fyrr

Kallinn í brúnni er Eiríkur Sigurðsson



SKIPAFJÓNUSTA SKELJUNGS

Alhliða þjónusta í sjávarútvegi, útgerð og vinnslu



Skeljungur

Sími: 444-3000
www.skeljungur.is

Jarðarvinir

Að undanfögnu hafa samtök sem ganga undir heitinu Jarðarvinir haldið uppi mikilli herferð gegn hvalveiðum og auglýst grimmt með heilsíðu-auglýsingum nú síðast í Fréttablaðinu í dag þegar þetta er skrifað, mánudaginn 11. mars. Þar er af mikilli „hógværð“ fjallað um tilefni til stjórnsrifa vegna stórfellds skaða sem VG, land og þjóð hafi orðið fyrir af hálfu hinna stjórnarflokkanna vegna hvalveiða okkar Íslendinga.

Í Morgunblaðinu sama dag bar aftur á móti að líta eftirfarandi frétt: Útkoma loðnuleitar er „stórt núll“. Væntanlega hafa þessi samtök að eigin mati ekki neinna hagsmuna að gæta hvað varðar fiskveiðar og sjávarútveg almennt og þar af leiðandi enga ástæðu til að láta sér detta í hug að gegndarlaus vöxtur hvalastofna hafi mark-tæk áhrif á vöxt og viðgang okkar helstu nytjastofna.

Dapurleg staða

Vafalaust má tína til ýmsar ástæður fyrir þeirri niðurstöðu að ekki fannst neitt umtalsvert magn af loðnu þrátt fyrir mestu leit sem um getur. Við blasir eftir sem áður að gríðarleg fjölgum ýmissa hvala-tegunda hefur þar afgerandi áhrif og morgunljóst að mikil hætta stafar af ört vaxandi ójafnvægi milli tegunda í lífríki sjávar.

Með sama hætti og skóglendi jarðar hefur verið eytt af manna-völdum í stórum stíl til stórkostlegs tjóns fyrir lífríki jarðar, þá veld-ur þessi risastóra óseðjandi hvalahjörð vaxandi skaða með hverju árinu sem líður. Ekki þarf að leita lengra en á Hornstrandir til að fá samlíkingu, þar sem refurinn hefur á skömmum tíma frá því hann var friðaður höggvið stór skörð í allt lífríki á þeim slóðum.

Upp úr aldamótum þegar ég hætti til sjós þótti manni meira en nóg um þá gríðarlegu aukningu hvala stórra og smárra, sem átt hafði sér stað á þeim 33 árum sem ég var á sjó. Þeir sem eru á svip-uðu reki og undirritaður og haldið hafa áfram skipstjórnarstörfum til þessa dags fullyrða að vöxtur hvalastofna frá þeim tíma sé veru-legt áhyggjufelnt.

Afdrifaríkar afleiðingar

Ljóst er að sá fjöldi hvala sem veiða má samkvæmt tillögum Haf-rannsóknastofnunnar er undir 1% af mati á stofnstærðum langreyða og hrefnu er þar af leiðandi fátíðlega fjarri því að duga til að við-halda jafnvægi í lífríki hafsins og leiða má sterkum líkum að því að nú þegar séum við farin að súpa seiðið af þeirri ófugþróun sem ráð-ið hefur för allt of lengi.

Ótaldar eru síðan aðrar hvalategundir sem hafa í ákveðnum til-vikum verið friðaðar áratugum saman svo sem hnúfubakur sem friðaður hefur verið frá 1955 og fjölgað hefur gríðarlega.

Auglýsingar Jarðarvina eru því virkilega dapurleg lesning fyrir íslenska sjómenn sem manna best þekkja ástandið á miðunum kring-um landið.

Jarðarvinir snúið ykkur að stærstu vandamáli mannkyns og jarðarinnar í stað þess að einblína á hvalveiðar sem svo sannarlega þyrfti að efla verulega sé ætlunin að fiskveiðar verði til framtíðar ein af undirstöðu atvinnuvegum þjóðfélagsins.

Árni Bjarnason

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 / netfang: katalaufey@gmail.com

Ritnefnd: Árni Bjarnason, Hilmar Snorrason og Jón Hjaltason.

Prentvinnsla: Áspret.

Aðstandendur Sjómannablaðsins Víkingur:

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

Sjómannablaðið Víkingur kemur út fjórum sinnum á ári

og er dreift til allra félagsmanna ofangreindra félaga.

ISSN 1021-7231



Forsíðumyndina tók Bergþór Gunn-laugsson. Skiptið er Stigurður VE 15.

Efnis-yfirlit

Sjómenn og aðrir lesendur Víkingur.

Sendið okkur línu um efni blaðsins, gagn-rýni eða hrós, tillögur um efnisþætti og hugmyndir um viðtöl við áhugaverða sjó-menn, jafnt farmenn sem hina er draga fisk úr sjó. Hjálpið okkur að halda úti þættinum „Raddir af sjónum“.

Netjið á jonhjalta@simnet.is

4

Birkir Bárðarson, Sigurður Þór Jónsson og Þorsteinn Sigurðsson: Aldrei loðnu jafn ítarlega leitað? Hvað er eiginlega orðið af henni?

8

100 ár liðin frá stofnun Stýrimannafélags Íslands, Guðlaugur Gíslason stýrimaður minnst þessara tímamóta.

12

Þá snerist lífið um að hafa í sig og á. Árni Björn Árnason rifjar upp lífsbaráttu kynslóðarinnar sem er að kveðja.

18

„Neglum fyrir gluggana.“ Birgir Aðalsteinsson gefur innsýn í líf hins gleymda loftskýtamanns.

20

Skepnan var stór og hennar varð vart á Pollinum við Akureyri. Og þar endaði hún sína ævídaga.

21

Þá er að svitna yfir krossgátunni.

22

Ólafur Ragnarsson vill ekki samkrull Sjómanna-dagsins við hátíð hafsins og veltir fyrir sér hvort ef til vill ætti að færa Sjómannadaginn örlítið fram á sumarið. Er þó tregur til Sjómannadagsbreytingar en vill umræðuna.

25

Brú og stjórnvallur, skrumskæling og misskilning-ur. Kristján S. Guðmundsson leiðir okkur í sann-leikann um réttan orðaskilning.

26

Gámar og skip. Páll Hermannsson útskýrir gámaævæðinguna og áhrif hennar um heim allan. Fyrsti hluti.

34

Tuttugasti og fimmti togari Íslendinga. Helgi Laxdal rekur söguna áfram.

38

Guðmundur St. Valdimarsson og Bergþór Gunn-laugsson tóku fyrsta og annað sætið í Norður-landakeppni sjómanna.

41

Sjómenn sveltir og sviknir um laun – og það í skjóli stjórnsvalda. Hilmar Snorrason segir fréttirnar sem ekki rata inn á fréttastofur hinna stóru á Íslandi.

44

Togvirinn sveri og glæpaverk. Raddir af sjónum.

45

Lausn krossgátunnar er hér að finna.

46

Kallinn í brúnni er Eiríkur Sigurðsson.

48

Hver var fyrsti íslenski stórútgerðarmaðurinn? Jón Þ. Þór svarar.

49

„Langi þig í Systrasel“. Frívaktin er að þessu sinni í höndum Ingibjargar R. Magnúsdóttur.

50

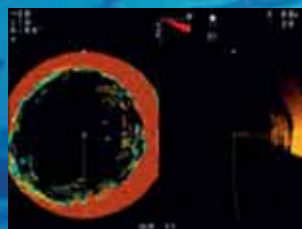
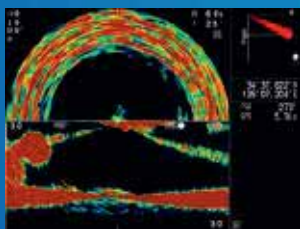
Konur segja álit sitt á körlum og hitta ótrúlega oft naglann á höfuðið.

CH-600 Sónar

Nýr búnaður og aukinn hraði

NÝTT

Sónar fyrir minni skip og báta. 12,1" LCD Furuno flatskjár eða "black box" útgáfa. Tækið er tveggja tíðna og hægt er að velja 60 og 153 kHz annars vegar og hins vegar 85 og 215 kHz og er drægið allt að 2400 m. Margskonar framsetning á skjá, hringmynd, sneiðmynd, dýptarmælismynd o.fl. Tengist GPS áttavítunum frá Furuno til veltustýringar en einnig er fánleg rafdrifin veltustýring.



Tækið hefur dýptarmæli sem skannar út til hliðanna líkt og stór fjölgeisla-mælir og er það sérlega hentugt til að greina botnlag og botnhörku, sem hentar mjög vel við hverskonar veiðiskap. Þá er hægt að hafa tvær myndir samtímis á skjánum, aðra þar sem sést allt í kringum skipið og hina þar sem skannað er út til hliðanna. Þannig er þetta í senn fiskileitartæki og botngreiningartæki. Tækið hefur sannað sig sem öflugt fiskileitartæki við allan veiðiskap. Við makrílveiðar (og er þá hærri tíðnin notuð (150 kHz)) eru dæmi um að menn hafi séð torfur í allt að 400 m fjarlægð.

Tveir nýir hringsónarar (omni) frá Furuno

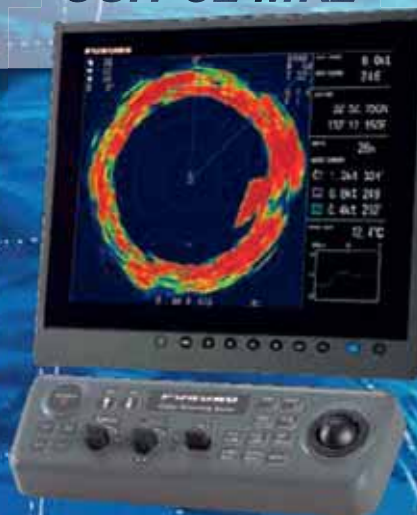
Allir helstu eiginleikar omni sönara eru í tækjunum

CSH-5L MK2

CSH-8L MK2



Tíðni: 55 eða 68 kHz
Sendiorka: 2kW
Langdrægni: Allt að 1600 m



Tíðni: 85 kHz
Sendiorka: 2kW
Langdrægni: Allt að 1600 m

Brimrún

Reykjavík - Sími 5 250 250 - Akureyri - Sími 5 250 260

MAREIND

Grundarfirði
Sími 438 6611

Loðnustofninn er í lægð

Ekki hefur verið farið í jafn umfangsmikla vöktun á loðnustofninum frá því að mælingar hófust. Niðurstöður allra leiðangra undanfarna mánuði eru á þann veg að stofninn sé í lægð og vel undir því marki að Hafrannsóknastofnun geti mælt með veiðum í vetur. Er sú niðurstaða í ágætu samræmi við mælingar á stofninum sem gerðar voru í september, að mestu við austurströnd Grænlands og í Grænlandssundi. Það er því ljóst að vonin um að finna nægjanlegt magn til að hægt verði að mæla með veiðum fer þverrandi.

Ítarleg vöktun síðastliðinn vetur

Varla hefur farið fram hjá þeim sem fylgjast með sjávarútvegi að Hafrannsóknastofnun, í samvinnu og samráði við útgerðir uppsjávarskipa, hefur staðið fyrir umfangsmikilli leit og mælingum á loðnustofninum.

Auk rannsóknaskipsins Árna Friðriksonar hafa 5 veiðiskip komið að mælingum á stofninum auk þess sem 2 norsk veiðiskip komu að leit í febrúar.

Til rannsókna voru auk rannsóknaskipa valin skip sem hafa samskonar bergmálmæla og skip stofnunarinnar og voru mælarnir sérstaklega kvarðaðir til að gera magnbundna mælingu mögulega.

Veiðistofn loðnu samanstendur ein-

ungis af kynþroska loðnu og í ljósi þess að nær öll loðna drepst að lokinni fyrstu og einu hrygningu þá er einn árgangur megin uppistaða hverrar vertíðar, en þennan veturinn er það 2016 árgangurinn. Fyrstu mælingar á þeim árgangi fóru fram haustið 2017, þ.e. um 18 mánaða aldur. Strax þá voru vísbendingar um að árgangurinn væri lítill og því var ráðgjöfin sem veitt var í nóvember það ár um að ekki yrði veitt upphafsflamark fyrir vertíðina 2018/2019 nema síðari mælingar gæfu tilefni til annars.

Ári síðar, þ.e. í september 2018 var farið í leiðangur þriggja skipa til mælinga á stofninum á hafsvæðinu norðan og vestan Íslands og með austurströnd Grænlands en undanfarna tvo áratugi hefur útbreiðsla loðnu að hausti verið að færast meira til vesturs og norðurs. Í þessum leiðangri mældust tæp 240 þús. tonn og því útlit fyrir að veiðistofn loðnunnar yrði mjög lítill á vertíðinni.

Til að menn átti sig á ástæðu þess að ekki var hætt við frekari leit og mælingar þegar tvær umfangsmiklar mælingar sýndu mjög lítinn stofn og líklegt að engin veiði yrði á vertíðinni er rétt að rifja upp að slíkt ástand hefur áður komið upp. Haustið 2016 mældist álika mikið og síðastliðið haust en í janúar 2017 mældist næstum tvöfalt það magn. Í kjölfar frekari mælinga á stofninum í febrúar 2017 kom í ljós að ný ganga hafði komið

inn á Norðurmið og í kjölfar mælingar upp á 815 þúsund tonna af kynþroska loðnu lagði Hafrannsóknastofnun til veiðar á um 300 þúsund tonnum. Í ljósi þessa þótti bæði sérfræðingum á Hafró sem og útgerðarmönnum að þörf væri á ítarlegri vöktun í vetur og hafa átt gott samstarf um þá vöktun og mælingar, þó það hafi því miður ekki enn skilað þeim árangri sem vonast hafði verið eftir.

Eins og fram hefur komið er loðnuleitin í vetur orðin sú umfangsmesta frá því að mælingar á stofninum að vetrarlagi hófust fyrir meira en 40 árum og mynd 1 sýnir yfirferð skipa sem þátt tóku í janúar, febrúar og allt fram í mars. Alls voru á þeim tíma sigldar vel yfir 20 þúsund sjómílur eða ríflega ummál jarðar á miðbaug auk þess sem farið var í leiðangur í desember og í mars.

10. – 18. desember

Markmið þessa leiðangurs var að fá sýn á útbreiðslu loðnunnar og þá sérstaklega hve austarlega hún væri gengin. Mælt var á einu skipi (Heimaey VE) með grófri yfirferð með fram og utan við landgrunnskant frá Héraðsdjúpi, norður um og vestur að Víkurál.

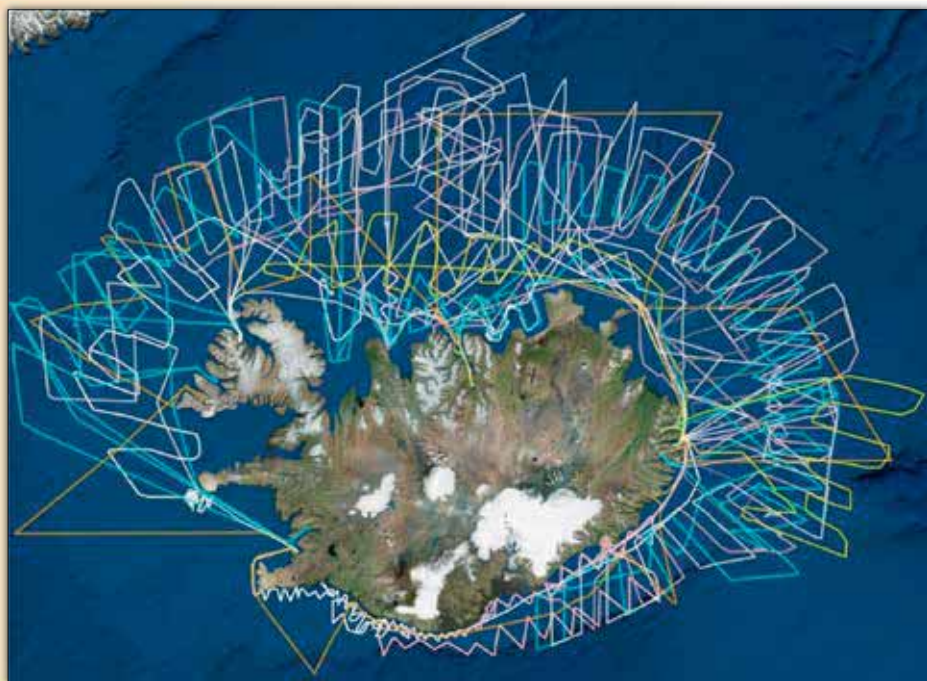
Loðna fannst eingöngu vestan Kolbeinseyjarhryggjar en einkum var ókynþroska loðna að finna út af Vestfjörðum. Þessi grófa yfirferð gaf vísbendingar um að svipað magn og mældist í september væri gengið inn á svæðið.

4. – 16. janúar

Rannsóknasvæðið var meðfram og utan með landgrunnssbrúnum frá Látragrunni, austur með norðurlandi og suður að Seyðisfjarðardjúpi, en landgrunnssvæðum norðanlands voru jafnframt gerð einhver skil. Árni Friðriksson mældi vestan frá, en Aðalsteinn Jónsson og Börkur austan frá.

Í Grænlandssundi hömluðu bæði hafís og slæm veður mælingum og fór það svo að lokum að skipin þrjú kláruðu sundið saman í kjölfar sólarhrings brælustopps.

Þrátt fyrir góða dekkun varð ekki vart við loðnu í neinu magni austan Kolbeinseyjarhryggjar, en kynþroska loðna mældist norðarlega á Kolbeinseyjarhrygg og þaðan til vesturs utan með landgrunnssbrúnum. Ókynþroska loðna var meira ráðandi eftir því sem vestar dró út af Vestfjörðum þó að á stöku stað væri þar einnig að finna kynþroska loðnu. Í þess-



Leiðarlínur skipa sem komu að loðnuleit og mælingum í janúar – mars 2019.

Vökvakerfislausnir einnig fyrir skip



Tæknibúnaður ætlaður til notkunar á sjó mætir erfiðustu skilyrðum. Álag óblíðrar náttúru, miklar hitabreytingar og stöðugur ágangur af söltum sjó, eykur þörf viðskiptavina fyrir áreiðanlegan og skilvirkan búnað.

Danfoss hefur háþróaðan gæða vökvabúnað og kerfissérþekkingu til að mæta kröfuhörðum viðskiptavinum um allan heim.

Vörulína Danfoss inniheldur m.a.:

- Háþróaða PVG álagsstýrða proportional stjórnloka og HIC/patronuloka.
- Öflugar H1 stimpildælur og mótora fyrir aukinn áreiðanleika og nýtni
- Þýðgengar Series 45 stimpildælur fyrir opin kerfi
- Hágæða vökvamótora á færibönd og spil
- State-of-the-art PLUS+1™ stjórnþúnað, örtölvur og hugbúnað.

Með Danfoss búnaði nærð þú stjórninni um borð.

Danfoss hf. Skútuvoði 6, 104 Reykjavík, Sími: 510 4100, www.danfoss.is

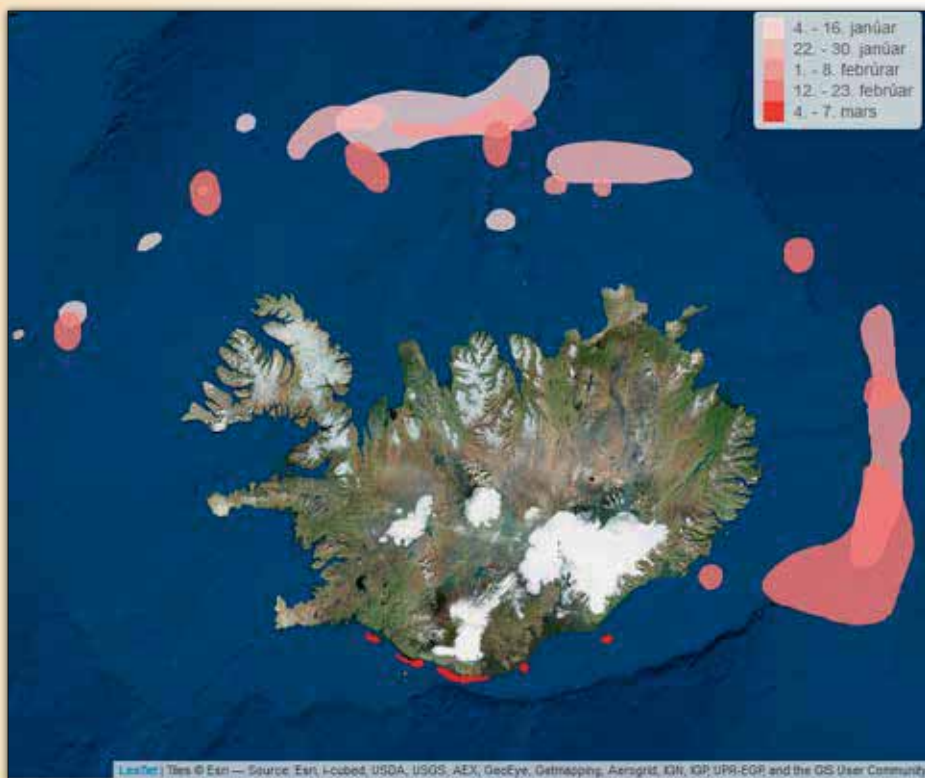


PLUS **E1**™

E1
COMPLIANT

ENGINEERING
TOMORROW

Danfoss



Megindreifing loðnunnar á mismunandi tímum frá því í byrjun janúar.

ari mælingu var hrygningarstofninn metinn riflega 200 þús. tonn.

22. – 30. janúar

Haldið var til mælinga á Polar Amaroq úr austri og Árna Friðrikssyni úr vestri. Með hliðsjón af slæmri veðurspá (langtímapá) var miðað við að skipin tvö næðu með frekar grófri og hraðri yfirferð að fylgja eftir breytingum í útbreiðslu loðnunnar og meta hvort einhvers staðar væri að finna nýjar göngur loðnu. Rannsóknasvæðið náði frá Norðfjarðardjúpi í austri að Látragrunni í vestri.

Kynþroska loðnu var að finna utan með landgrunnsbrúnum, annars vegar austan Kolbeinseyjarhryggjar austur að Rífsbanka, en hins vegar út af Strandagrunni. Alls mældust riflega 200 þús. tonn af hrygningarloðnu.

Að lokinni þessari yfirferð var veður-útlit ekki gott og leituðu bæði skip yfir grunninn fyrir norðurlandi áður en þau leituðu vars á Akureyri 30. janúar.

1. – 7. febrúar

Árni Friðriksson og Polar Amaroq héldu til mælinga með það að megin markmiði að mæla þann hluta göngunnar sem virtist vera að ganga austur fyrir land. Hins vegar, byggt á útbreiðslu loðnu austan Kolbeinseyjarhryggjar og breyttu veður-útliti varð úr að einungis Árni Friðriksson hélt austur en Polar Amaroq út með Kolbeinseyjarhrygg og þaðan vestur.

Austan lands mældist hrygningarloðnan með landgrunnskantinum austur af Langanesi og suður að Litladýpi, en norðan lands var kynþroska loðnu að

finna út með Kolbeinseyjarhrygg og þar vestur af.

Samtals mældust riflega 300 þús. tonn af hrygningarloðnu, þar af riflega 200 þús. tonn austan og sunnan Langaness.

12. – 23. febrúar

Farið af stað með 3 skip til mælinga (Árna Friðriksson, Polar Amaroq og Ásgrím Halldórsson) ásamt 2 norskum veiðiskipum (Aakeroy og Roaldsen) til leitar, með því markmiði að ná vestur fyrir gönguna sem komin var fyrir SA land og ná þar þéttri mælingu áður en haldið væri norður fyrir land. Rannsóknasvæðið náði frá ströndum landsins og út fyrir landgrunnsbrúnir rangsælis með landinu frá Ingólfshöfða að Látragrunni.

Alls mældust riflega 170 þús. tonn af

hrygningarloðnu í þessari yfirferð, þar af um 130 þús. tonn við SA-land.

4. – 12. mars

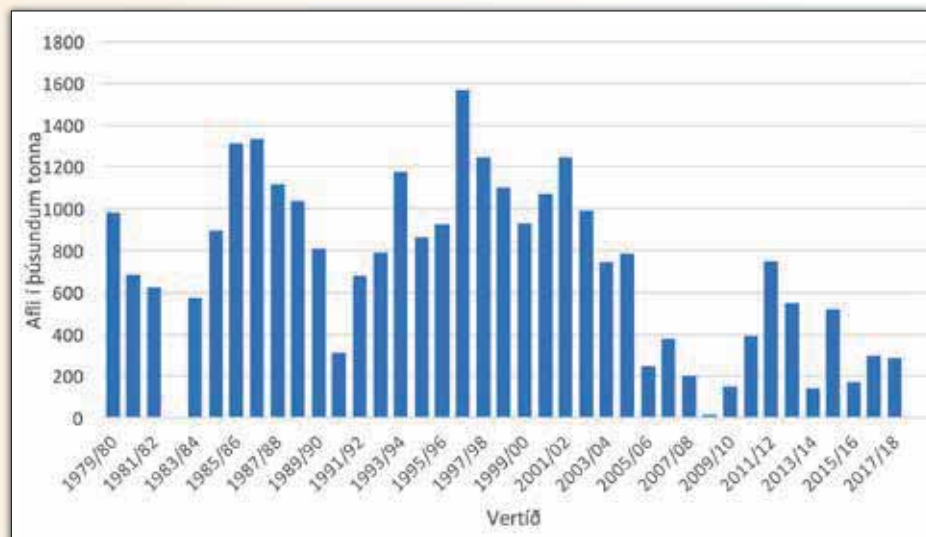
Dagana 4.-5. mars mældu Polar Amaroq og Ásgrímur Halldórsson loðnu á göngu vestur með Suðurlandi. Mest mældist beggja vegna við Eyjar, í Eyrarbakkaþug, Sandagrunni og í Fjallasjó. Ekki voru tekin sýni í tengslum við þessa yfirferð en með því að gera ráð fyrir svipaðri samsetningu og í fremstu sýnum í síðustu tveimur yfirferðum var slegið á að þarna gætu hafa verið rúm 200 þús. tonn á ferðinni.

Pólar Amarkok hélt að því loknu austur úr og skannaði Norðurmið og út af Vestfjörðum án þess að nokkuð umtalsvert fyndist. Í lok leiðangurs var Breiðafjörður og Faxaflói skoðaður og fannst þar litils háttar af loðnu sem komin var að hrygningu.

Af hverju á loðnan undir högg að sækja?

Tekið skal fram að samantekt niðurstaðna úr öllum þessum leiðöngurum er ekki að fullu lokið (enda hluti þátttakenda enn á sjó þegar þetta er skrifað) og því eru settir fyrirvarar við stofnstærðaráætlanir sem engu að síður eru nefndar hér í texta.

Það virðist ljóst að ástand loðnustofnsins er ekki gott um þessar mundir og hefur verið svo megnið af þessari öld, samanborið við áratuginna þar á undan, og endurspeglast í veiðum úr stofninum (Mynd 3). Nærtækast er að skella skuldinni á þær umhverfisbreytingar sem hafa verið að eiga sér stað síðan seint á tíunda áratug síðustu aldar. Hugsanlegt er að það hafi haft neikvæð áhrif á nýliðun í stofninn sem hefur svo leitt til þess að veiðistofn loðnu hefur undanfarn ár verið langt undir því sem var á níunda og tíunda áratug síðustu aldar.



Loðnuveiði vertíðarnar 1979/80 – 2017/18.

Sérhönnuð sjómannamappa

Atvinnuskírteini og önnur gögn á vísun stað



Hafsins hetjur vilja hafa sitt á hreinu.
Sjómannamappan er þeirra ökuskírteini.

Sjómannamappan fæst einnig
sem taska með rennilás

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



Sjálfsvirðing og sjálfstraust eflist með vinnu við vel metið handverk.

Mútalundur 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 Mútalund skapar þú störf fyrir fólk með skerta starfsorku - þá vinna allir!

100 ár liðin frá stofnun Stýrimannafélags Íslands

Á merktum tímamótum er gjarnan skyggst til fortíðar, lítið yfir farinn veg og mat lagt á hvernig til hefir tekist í tímans rás. Oft er sagt að þessi eða hinn árafjöldinn sé ekki langur í sögunni. Víst er um það að tíminn er afstæður og erfitt að gera sér grein fyrir atburðum sem gerst hafa.

Á fyrstu áratugum tuttugustu aldar voru miklir umbrotatímar í íslensku þjóðlífi. Þá hófst þróun íslenskrar farmannastéttar. Á þessum árum jóskt líka aðgreining annarra starfsstétta, sem leiddi til stofnunar fjölmargra stéttarfélag. Eitt þessara félaga var Stýrimannafélag Íslands. Félögin höfðu öll það háleita markmið, að vinna að bættum kjörum félaga sinna, hvert á sínu sviði.

Þegar lítið er til stofnunar Stýrimannafélagsins er ljóst að aðdragandi þess hefir verið allnokkur, enda var það ekki oft, sem þessir menn gátu hist og ráðið ráðum sínum, þar sem fjarvistir voru miklar. Þessi félagslegu vandkvæði voru reyndar alla tíð „Prándur í Götu“ blómlegs félagslífs. Ekki var heldur hægt að hafa samband milli skipanna eins og nú tíðkast. Þetta kemur glögt fram í viðtali við fyrsta formann félagsins á 20 ára afmæli þess.

Eins og búast mátti við voru margar hindranir sem yfirstíga þurfti eftir að félagið var formlega stofnað, enda var fyrsta verkefnið „að fá félagið viðurkennt“. Það er til marks um framsýni þeirra manna, sem sömdu lögin í upphafi, að mörg ákvæði þeirra stóðu óbreytt um langan tíma, sum orðrétt, önnur að efni til. Það er ljóst að félagið kom víða við og lét sig varða mörg málefni þótt hagsmunabaráttan væri alla tíð höfuðviðfangsefnið.

Um aldamótin 1900 áttu Íslendingar einungis þrjú kaupskip: Konnortuna Rósu, e/s Á. Ásgeirsson og e/s Mjölmi.¹

Um 1912 komst nýr skriður á stofnun íslensks „gufuskipafélags“. Viðtækur undirbúningur var hafinn af áhugasömum mönnum, sem endaði með stofnun, H.F. Eimskipafélags Íslands, þann 17. janúar 1914. Eftir að Eimskipafélagið reið á vaðið fjölgaði kaupskipum ört næstu árin. Landssjóður keypti líka nokkur skip, bæði til strandferða og siglinga til annarra landa og einstök verslunarfélög eignuðust þá kaupskip. Síðan komu varðskipin til sögunnar, það fyrsta 1920. Íslendingar réðu nú sjálfir kaupskipaflota, sem var skapaður af íslensku framtaki og mótaður af sjómannalífi og sjómannslund Íslendinga sjálfra.

Í 25 ára afmælisriti H.F. Eimskipafélags Íslands, segir Einar Jónsson magister:

„Það er mönnum enn í minni hver bjargvættur Eimskipafélag Íslands reyndist þjóðinni á heimsstyrjaldarárunum [fyrri]. Þegar aðrar þjóðir urðu að leggja árar í bát um siglingar hingað til lands, þá sigldu Íslendingar sjálfir á sínum eigin skipum til annarrar heimsálfu og héldu uppi flutningum og samgöngum við umheiminn af eigin rammleik með þeirri farsæld og giftu sem fágæt er“.

Ýmislegt í félagsstarfinu og umræðum innan félagsins, á fyrstu árum þess, bendir ótvírætt til, að þeir stýrimenn sem að stofnun félagsins stóðu hafi haft kynni af samtökum stéttarbræðra sinna erlendis, einkum í Danmörku, enda höfðu margir þeirra starfað á dönskum skipum, og sótt sér framhaldsmenntun þar.



E/s Gullfoss á Reykjavíkurhöfn, þegar skipið kom fyrst til Reykjavíkur, 16. apríl 1915 (Myndin er úr 25 ára riti Eimskipafélagsins).



„Reykskáli“ e/s Gullfoss á 1. farrými. (Mynd er úr 25 ára riti Eimskipafélagsins).

Það var úr þessum jarðvegi, sem Stýrimannafélag Íslands spratt árið 1919.

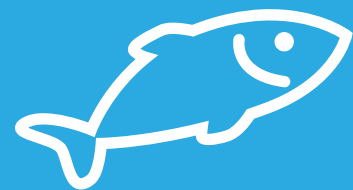
Stofnun félagsins

Eins og dregið er á hér að framan hafði undirbúningur að stofnun stéttarfélags stýrimanna á kaupskipum verið mikill á árinu 1918, og ef til vill lengur. Í raun og veru vantaði einungis upp á formlegheitin til að félagið yrði að veruleika. Þannig stóðu mál um áramótin 1918 - 1919. Það var því þann 19. febrúar 1919 að tíu stýrimenn af íslenskum kaupskipum lögðu leið sína um borð í e/s Gullfoss og stofnuðu Stýrimannafélag Íslands, stéttarfélag stýrimanna á kaupskipum.

Hér er ekki ætlunin að rekja aðdraganda að stofnun félagsins frekar né segja sögu þess í heild. Um það allt má lesa í STÝRIMANNINUM, 75 ára afmælisriti Stýrimannafélags Íslands árið 1994.

Því verður aðeins stiklað á stóru varðandi stofnfundinn sjálfan.

¹ Jón Eiríksson – Skipstjórar og skip II bls. 18.



wisefish
sjávarútvegslausrir

Fullbúin sjávarútvegslausrir í áskrift Microsoft Dynamics NAV

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

Þú færð sjávarútvegslausrir
í áskrift á navaskrift.is

kr. **24.900** pr. mán.
án vsk.

Þjóðum einnig Office 365 í áskrift.

 **Office 365**



wise

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

„Fundargjörð

Stofnfundur fyrir Stýrimannafélags Íslands, haldinn um borð í e/s Gullfossi 19. febrúar 1919

1. Félagslögin lesin upp af formanni félagsins² og rædd. Ýmsir tóku til máls og ræddu lögin fram og aftur. Loks voru þau samþykkt í einu hljóði.
2. Kosinn formaður Jón Erlendsson með öllum atkvæðum.
3. Kosnir 2 meðstjórnendur: Ásgeir Jónasson með 7 atkvæðum og Pálmi Loftsson með 6 atkvæðum.
4. Ásgeir Jónasson bar upp 3 tillögur sem fundurinn samþykkti eftir að hafa rætt þær og breytt lítilsháttar.
5. 1. Tillaga að fá félagið viðurkennt.
2. Að fá upplýsingar um kaupgjald hjá útlendum stýrimannafélögum, einkum í Danmörku.
3. Leitast við að gjöra samninga við íslensk útgerðarfélög.
6. Kosnir 2 endurskoðunarmenn; Jón Ólafsson og Jón Eiríksson, með öllum atkvæðum.

Alls sóttu fundinn 10 meðlimir af 19, sem skrifað höfðu undir lögin.

Kl. 11 síðdegis var fundi slitið³.

[Engin undirskrift]

„Lög fyrir Stýrimannafélag Íslands

1. gr.

Félagið heitir Stýrimannafélag Íslands og er heimili þess í Reykjavík

2. gr.

Tilgangur félagsins er að auka félagslíf og samvinnu milli stýrimanna þeirra sem í félagið ganga, aukabekkingu á starfinu og áhuga fyrir nýjum og þarflegum umbótum innan þeirra verkahringis, efla hag þeirra og sjá um, eftir mætti, að þeim sé ekki óréttur ger í því sem að starfi þeirra lýtur. Ennfremur skal félagið stuðla að því, að lögum um atvinnu við siglingar, er við koma stýrimönnum, verði ekki breytt án tilhlutunar þess. Einnig skal félagið vinna að því, að á öllum íslenskum skipum verði sem fyrst íslenskir yfirmenn, og hafa eftirlit með að enginn sigli sem stýrimaður á íslenskum kaupskipum, sem ekki hafa rétt til þess samkvæmt gildandi lögum.

3. gr.

Meðlimir félagsins geta þeir einir orðið, sem hafa öðlast réttindi til að sigla sem stýrimenn á íslenskum kaupskipum í millilandaferðum, að skipstjórum þó undanskildum. Þó getur enginn orðið meðlimur félagsins, sem ekki hefur siglt minnst 12 mánuði sem háseti eða stýrimaður á kaupskipi⁴ [Alls eru greinarnar 24].

Frumkvöðlarnir 19 sem undirskrifuðu lögin fyrir og á stofnfundinum: Ásgeir Jónasson, P. Beck, Jón Eiríksson, Á. Sigurðsson, Stefán Pálsson, Pétur Maack, Ófeigur Guðnason, Bjarni Jónsson, Sigurður Gíslason, E. Magnússon, Pálmi Loftsson, Loftur Bjarnason, Gunnlaugur Magnússon, Einar M. Einarsson, Rafn Sigurðsson, Kristján H. Ólafsson, Eymundur Magnússon, Einar Jónasson og Friðrik V. Ólafsson.

Jón Erlendsson stýrimaður, sem kosinn var fyrsti formaður Stýrimannafélags Íslands, var fæddur 6. október 1878 á bænum Rjúpnafelli í Mýrasýslu, sonur hjónanna Erlendar Ólafssonar og Þuríðar Þórarinsdóttur, sem þar bjuggu þá. Hann vann þar til 25 ára aldurs, en flutti þá til Reykjavíkur og bjó þar meðan hann lifði. Jón lauk fiskimannaprófi frá Stýrimannaskólanum í Reykjavík árið 1905, og farmannaprófi frá sama skóla 1908. Skipstjóra-
prófi frá Bogó í Danmörku lauk Jón árið 1913. Eftir það var

² Líklega er átt við formann undirbúningsnefndar, sem þó er hvergi nefndur.

hann stýrimaður á skipum Thorefélagsins. Hann var fyrsti 1. stýrimaður á Gullfossi og gegndi þeirri stöðu þar til hann tók við skipstjórastöðunni á e/s Willemoes 33 (síðar Sel-foss), þegar landssjóður keypti það skip, um mitt ár 1917. Jón veiktist síðar á árinu og hætti siglingum. Hann varð þá afgreiðslumaður og verkstjóri hjá Eimskipafélagi Íslands og gegndi því starfi þar til hann hætti störfum vegna aldurs. Hann var formaður Stýrimannafélagsins í tvö ár, til 1921.



Jón Erlendsson stýrimaður – fyrsti formaður Stýrimannafélags Íslands.

Stýrimannafélag Íslands átti ekki nema 78 ára sjálfstæða sögu því 31. maí árið 1997 sameinaðist það Skipstjórafélag Íslands, og til varð Skipstjóra- og stýrimannafélag Íslands (SKSÍ). Síðan tók SKSÍ þátt í viðtækri sameiningu stéttarfélaga skipstjórnarmanna og stofnað var Félag skipstjórnarmanna árið 2004. Þar eiga íslenskir stýrimenn á kaupskipum nú félagsaðild.

Nauðsyn að sigla

Til að minnast þessa atburðar, þ.e. stofnunar Stýrimannafélags Íslands, komu saman á Hrafnistu í Reykjavík, þeir stýrimenn sem gegnt höfðu formennsku í félaginu á einhverjum tíma og á lífi eru, að einum undanskildum, sem var erlendis (sjá mynd).

Að lokum er kannski rétt að spyrja: „Hvað er þá orðið okkar starf? ... Höfum við gengið til góðs götuna fram eftir veg“?⁴

Það er ljóst að í tímans rás hefir félagið fitjað upp á mörgu. Sumt hefir tekist og orðið félögunum til ávinnings, annað miður. Það verður ekki rakið hér frekar. Það ber þó að harma, virkilega, að nú skuli svo komið að eyþjóðin Ísland eigi ekki lengur kaupskip sem sigli um heimshöfin undir eigin fána og að íslenski fáninn skuli ekki lengur blakta við hún í erlendum höfnum meðal þjóðfána annarra siglingaþjóða.

Þrátt fyrir allt verða þó áfram í fullu gildi hin fleygu orð Forn-Grikkja: „*Það er nauðsyn að sigla*“. – Þau skulu vera lokaorð þessa pistils.



Á myndinni eru þeir sex stýrimenn, af sjö, sem á lífi eru 19. febrúar, 2019 og kosnir voru formenn Stýrimannafélags Íslands. Talið frá vinstri: Örn S. Danielsen (1990-1992); Sverrir Guðvarðarson (1965-1968); Guðlaugur Gíslason (1976-1980); Páll Hermannsson (1980-1982); Baldur S. Halldórsson (1982-1984); Albert H. Gunnarsson (1988-1990). Á myndina vantar Ara Leifsson (1984-1988). Myndina tók Guðmundur Guðlaugsson stýrimaður og greinarhöfundur.

³ Blaðið Frón 1. árg. 25. tbl. 1918.

⁴ Jónas Hallgrímsson – úr kvæðinu Ísland.

Scanbas 365 brúarkerfi frá Scanmar



- Nákvæmari og enn betri úrvinnsla gagna
- Skýr og auðveld framsetning
- Endalausir möguleikar á uppsetningu skjámynda
- Hver notandi með sinn aðgang
- Íslenskt viðmót



Sökk- og hæðarnemi



Hleranemi



Dýpis-, halla- og hitanemi



Aflanemi



Flæðinemi



Trollauga

Scanmar búnaður er þekktur fyrir áreiðanleika, endingu og lága bilanatiðni sem á sér ekki hliðstæðu.



SCANMAR

www.scanmar.is



Árni Björn Árnason

Það fennir í sporin

Lagt að Torfunefsbyggju á Akureyri með smásild úr Pollinum. Sildin þótti afbragðs góð beita.

Mynd: Minjasafnið á Akureyri

Þá huganum er rennt aftur í tímann þá verður maður þess fljótt var að fennit hefur í sporin. Sumt man maður nokkuð vel en annað ekki. Ég hef verið að velta því fyrir mér hvort nútímamaðurinn geri sér nokkra grein fyrir því hvernig lífshættir voru fyrir nokkrum áratugum. Sennilega ekki enda þjóðfélagið gjörbreytt. Spurningin er því sú hvort það þjóni yfirleitt nokkrum tilgangi að rifja upp þessa tíma. Ef til vill má þó af honum læra og hafa til hliðsjónar því sem nú er.

Sá sem þessar línur ritar er alinn upp á Grenivík við Eyjafjörð fyrir miðja síðustu öld. Hann telur sig þess því umkominn að geta upplýst þá sem eru honum miklu yngri um hvernig kaupin gerðust á eyrinni í þá daga.

Lífið snerist alfarið um að hafa í sig og á og væntingar um annað og meira

ekki uppi á borðum. Fiskur og búfénaður gegndi lykilhlutverkum í lífi fólks.

Sjávarsíðan

Þó að til Grenivíkur sé horft hér á eftir má líta á plássið sem samnefnara allra sjávarplássna við Eyjafjörð og jafnvel landsins alls.

Porskurinn var sú fiskitegund sem sótt var í þar sem hann var gjaldgengur til útflutnings, flattur og saltaður. Sá þorskur sem náði ekki máli til að komast í flokk þeirra sem út voru fluttir var notaður til heimabruks og þá etinn nýr, siginn eða saltaður.

Saltaður smáfiskur, dálkskorinn framman gotraufar, nefndist bútungur

Meðafli var etinn af heimamönnum og allt fram á miðja síðustu öld. Hann var gefinn neytendum fram til þessa

tíma en eftir það var hann seldur. Til meðafli taldist nánast allur annar fiskur en þorskur svo sem steinbítur, koli, rauðspretta, smálúða og ýsa.

Ýsan hætti snögglega að vera meðafli þegar Eyjafjörður fylltist af henni um og upp úr 1950. Þá var hún flött og söltuð og flutt úr landi með tilstilli Kaupfélags Eyfirðinga á Akureyri.

Hefðbundin vertíð stóð frá vordögum og fram á haust. Fiskurinn var veiddur á línu og handfæri. Línan var beitt og hringuð ofan í bala í svokölluðum beitningakúrum sem stóðu ofan sjávarbakkans.

Beitan var meðal annars smásild sem veidd var á Akureyrapolli. Hún var flutt með mótorbáti á verstöðvar við utanverðan Eyjafjörð og til Ólafsfjarðar. Báturinn sem í þessum flutningum stóð nefndist Beitubátur.



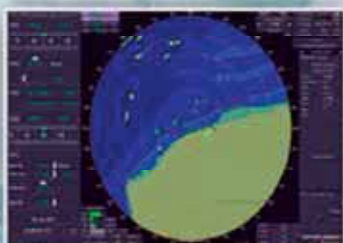
KONGSBERG



K-Chief 600 viðvörðunarkerfi

NORTHROP GRUMMAN

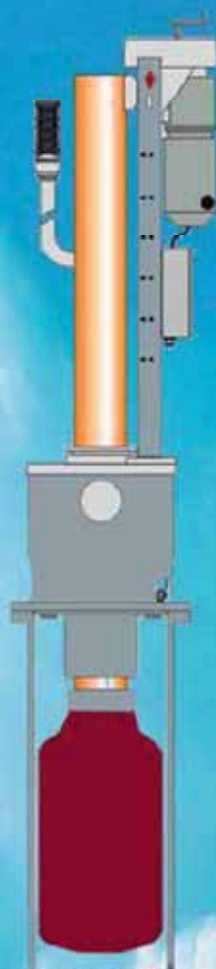
Sperry Marine



VisionMaster FT ratsjá



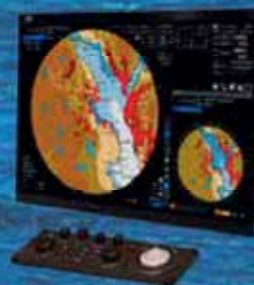
Navigat 100 gýrókompás



Simrad
Lågþiðni sönar



JRC JLN-652 Straummælir



JRC JMR-6400 Ratsjá

SIMRAD



Omni Höfuðlínusönar

Hytera



Zodiac
Seacom 200



Hytera MD 785



Askalind 2
201 Kópavogur

Simberg
Sími: 414-4414

www.simberg.is
simberg@simberg.is



Karlarnir tveir pikka upp fiskinn með sting.

Mynd: Minjasafnið á Akureyri

Mælieiningar voru ein tunna, trekvart tunna, hálf tunna og kvart tunna.

Svo fastar voru þessar mælieiningar í málinu að þegar einum kaupandanum var tilkynnt að þarna væri hans einn fjórði úr tunnu svaraði karl:

„Ég vil engan fjandans einn fjórða, ég vil bara kvart.“

Á vorin kom loðnan einnig við sögu.

Fryst hafsild var mikið notuð til beitu og var hún þá klofin að endilöngu og helmingarnir skornir niður í hæfilega stóra bita.

Fyrir daga rafmagnsins var sildin geymd frosin sumarlangt í svo kölluðum ískofum (íshúsum) en það voru hús með þykkum torfveggjum og torfþaki. Hús þessi voru hálfyllt með ís og snjó á vetrum sem dugði til að halda kulda í beitu-síldinni og matvælum yfir sumarið.

Kúfiskur var mikið notaður en hans var aflað með því að plægja kúskelina upp af botninum og nota fiskinn úr henni í beitu. Plógurinn var ferköntuð járngrind með áföstum netapoka og tönnum á neðri langhlið sem grófu sig niður í botninn.

Kúskelina var að finna út með Látra-strönd svo sem undan Svínárnesi, Jaðri og á fleiri stöðum.

Plógnum var sökt í sjóinn nokkuð langt frá landi og hann dreginn til lands með gangspili. Gangspilið var trébúkki með lóðréttum öxli sem tóg var undið upp á. Öxlinum var snúið með rám sem

stungið var í gegnum gót, á lóðréttan öxlinum, sem á honum voru ofan búkkans. Þessi athöfn var nokkuð tímafrek því láta mun nærri að fyrir hvern hring sem öxlinum var snúið hafi plógurinn færst til um einn metra.

Áður en plógurinn kom í fjöru var hann hífður um borð í bátinn sem að þessari beituöflun stóð og tæmdur þar. Einnig þekktist að draga plóginn eftir veiðislóðinni með litlum mótorbáti, trillu. Bestur árangur náðist við plægunguna með því að draga plóginn eftir botninum eins hægt og mögulegt var.

Eftir að beitningu línunnar lauk var bølunum ekið á handvögnum fram bryggjur og þeir handlangaðir ofan í bátana. Handvagn var farartæki á tveimur hjólum með tveimur kjálkum sem einn maður ýtti á undan sér. Með línuna sigldu bátarnir á miðin og lögðu hana í sjóinn þar sem hún var látin liggja í einna til þrjár klukkustundir.

Í upphafi 20. aldar var línan beitt í bjóð en það var ferkantaður aflangur kassi með skilrúmi á milli skammhliða. Beittum önglum var raðað öðru megin við skilrúmið en línustrengurinn lykkjaður niður hinu megin þess. Ekki var hægt að láta línuna renna óhindrað úr bjóðunum og var notað prik til að kasta henni fyrir borð um leið og lagt var.

Bylting í línuveiðum

Upp úr 1920 fann Kristinn Kristjánsson í Nýhöfn á Sléttu upp línurennuna. Hún var smíðuð úr blikki eða þunnu plötustáli og komið fyrir á skut bátanna. Rennan olli byltingu í línuveiðum þar sem gerlegt var að láta línuna renna óhindrað upp úr bølunum og því hægt að leggja á meiri hraða en áður.

Eftir að línun hafa legið tilskilinn tíma í sjó var hún dregin um borð á spili eða handaflí. Aflinn var blóðgaður og settur í stíu á þilfari, ef um dekkbát var að ræða, en einnig ofan í lest þá vel fiskaðist.

Að röðri loknum og í land komið var fiskinum hent upp á bryggju með sting en stingur var tréskaft með járnteyni á enda sem stungið var í fiskinn. Af bryggju var fiskurinn pikkaður með stingnum upp á aðgerðarborð þar sem hann var afhausaður, slógdreginn og fluttur. Engu var hent nema sjálfru slóginu. Dálkar og hausar voru þurrkaðir og þessi afurð seld til mjölvinnslu í verk-smíðjuna á Hjalteyri.

Lifrin var seldi til bræðslu en tvær slíkar voru stofnsettar á Grenivík. Þá fyrri stofnaði og rak einstaklingur en þá síðari KEA sem bauð betur í lifrina þannig að rekstrargrundvöllur þeirrar fyrri brast. Eftir að KEA var orðið eitt um hituna lækkaði lifrarverðið fljótt og þá niður fyrir það sem fyrri bræðslan hafði greitt fyrir hráefnið.

Flatti fiskurinn var fluttur upp í salt-hús, sem oftar enn ekki var sambyggt beitningarskúrunum. Í salthúsunum var fiskurinn saltaður í stæður og honum síðan umstakkað einu sinni eftir ákveðinn tíma. Umstökkun fólst í því að rífa fiskinn úr upphaflegri stæðunni og leggja hann aftur niður í nýja og strá salti á milli laga.

Pegar fiskurinn var orðinn nægjanlega staðinn var hann vaskaður (þvegin) og síðan breiddur í fjöruna eða á þar til gerðar grindur til sólþurrkunar.

Allur flutningur á fiski var framkvæmdur með handvagni eða handbörum. Handbörur voru tveir kjálkar með palli í miðju. Tveir menn voru um þetta flutningstæki sitt hvoru megin við pallinn sem fiskinum var staflað á.

Þar sem sól og þurrkur er ekki sjálfsgefið veðurfar á Íslandi þá þurfti oftar en ekki að margendurtak breiðsluna á fiskinum áður en fullnægjandi árangri var náð.

Eftir að fiskurinn var fullþurrkaður var honum komið í hús, hann metinn þar og flokkaður. Fyrsti flokkurinn var verðmætastur og því allt kapp lagt á að vanda vel til verka. Minna fékkst fyrir flokk sem nefndist Labri en það var undirmálsfiskur og ekki fullverkaður.

FLOTFATNAÐUR - fyrir allar aðstæður

Þjóðum upp á frístunda- og atvinnufatnað frá Regatta.
Hafðu samband og kynntu þér vöruúrvalið og þjónustuna



Komdu við og skoðaðu úrvalið í sýningarsal okkar á Óseyrarbraut 28, Hafnafirði

isfell.is

520-0500

isfell@isfell.is



Flattur fiskur saltaður í stæður.

Fiskurinn var síðan vigtaður í vissar þyngdir, bundin saman í knippi og pakk-
aður inn í hessianstriga.

Að þessum frágangi loknum var af-
urðinni ekið á handvögnum um borð í
mótorbáta sem sigldu með hana að milli-
landaskipi sem lestaði á hinum ýmsu
stöðum í firðinum.

Laust fyrir miðjan fimmta áratugnum
kom Farkall Cubb traktor á Grenivík og
leysti hann þá handvagnana að mestu
leyti af hólmi en handbörurnar héldu
velli á meðan sólþurrkað var.

Grásleppan engin happafengur

Á vorin synti rauðmaginn upp á grunn-
slóð og hélt sig skammt undan landi.
Sótt var í þetta nýmeti og voru þá fleiri
en sjómenn um hituna.

Á mínu heimili voru vetrarmánuðirnir
notað til að riða rauðmaginetin. Efnið til
þessarar netagerðar var hampur og kom í
hespum. Hespurnar voru undnar upp í
hnykla og af hnyklunum fór garnið á
heimasmíðaða netanál úr timbri. Riðill
var flöt tréþjöl sem tekin var niður í núll
á köntunum og ákvað riðillinn möskva-
stærðina.

Riðun netsins fór þannig fram að

bandið var tekið yfir riðilinn og síðan
brugðið undir hann og í gegnum næsta
möskva og að honum hnýtt. Ef hnútur-
inn lenti framan möskvans sem hnýta
átti kallaðist það hlaupalykkja. Hlaupa-
lykkjan var illa séð og rembdist maður
því við að gera sitt besta.

Eftir hverja umferð voru 12 til 14
möskvar á riðlinum og ákvarðaði
möskvafjöldinn dýpt netsins. Þannig
var netið riðað möskva fyrir möskva þar
til slangan var orðin um 60 metra löng.

Næsta skref var að fella netið á teina
og var það gert þannig að efstu og
neðstu möskvarnir voru settir upp á
rör og kappmella (Línubragð, Hesta-
hnútur) sett á 3 til 4 hvern möskva.
Netin voru felld til helminga þannig að
60 metra löng slanga varð að 30 metra
löngu neti.

Til að halda netinu við botninn voru
kljástear tándir í fjörunni en kljástearnar
voru aflangir seinar sem gott var að
bregða bandi á. Á efri teininn var bensl-
aður korkur til að halda þeim teini uppi
og strekkja á netinu

Rauðmaginn var alla jafnan fyrsta ný-
meti ársins eftir langan vetur og þótti al-
gjört hnossgæti. Þó verður að segjast

eins og er að leiðigjarn gat hann orðið ef
oft og mikið var af honum etið. Sjálft
holdið og lifrin voru étin beint úr pottin-
um en hveljan var að öllu jöfnu soðin og
súrsuð áður en hún var borin á borð.

Einnig var rauðmaginn reyktur og
þannig notaður sem álegg ofan á brauð.
Lítið var gert af því að salta rauðmagann
en þekktist þó. Haus, kambur, innnyfli og
annað sem af gekk fór í kindurnar sem
ekki voru síður gráðugar í nýmetið en
mannfólkið.

Grásleppan (hrygnan) þótti ekki
neinn sérstakur happafengur þótt seinna
yrðu hrogn hennar verðmæt útflutnings-
vara og nú seinustu árin allur búkurinn
með haus og hala. Haus, kambur, hvelja
og innnyfli var kindanna eins og af rauð-
maganum en búkurinn var langskorinn
að stirtlu og hver helmingur síðan þver-
skorinn. Þannig unninn var grásleppan
hengd upp og látin síga en sigin var hún
herramannsmatur.

Þó að netin væru að sjálfsögðu aðal-
veiðarfærin þá taldi maður sig leggja
heimilinu lið með því að veiða rauðmag-
ann á sting. Stinginn bjó maður til með
því að rétta upp kneyf (stór öngull) og
festa hann á enda stangar. Með þennan
búnað að vopni dólaði maður á árabáti
með fjörum á logndögum og stakk rauð-
magann þar sem hann lá við botn. Yfir-
leitt gáfu þessar veiðiferðir lítið annað af
sér annað en að þjóna veiðieðlinu.

Reyktur og saltaður

Fleira gaf sjörinn en fiskinn því að á yfir-
borðinu synti fuglinn. Það var fyrst og
fremst svartfuglinn sem var skotinn til
matar. Það er að segja langvía, stuttnefja
og álka. Einnig var teistan skotin svo og
skarfur ef svo bar undir.

Svartfuglinn var plokkaður, (fiðrið
reitt af honum) sviðinn og soðinn.
Einnig var hann hamflettur og steiktur.

Þessi bráð var oftar en ekki sótt á
árabátum þó að trillur hafi vissulega
komið við sögu þá fram í sótti. Trillurnar
voru settar upp í sliskjubraut vestan
Hlaða og upp hana dregnar með
gangspili.

Pegar mikið fékkst af fuglinum var
hann bæði reyktur og saltaður.

Hnísa og selur voru skotin til fæðuöfl-
unar og var þetta raun eina nýmetið af
kjöti, ásamt fuglinum, sem í boði var á
milli sláturtíða haust hver því að engin
var frystigeymslan.

Þó að sjávarfangið gegndi mikilvægu
hlutverki í fæðuöflun sjávarplássu þá
komust þau ekki af án smá búhokurs en
það er önnur saga.



UMBÚÐIR & MERKING ERU OKKAR FAG



FERSKFISKKASSAR SEM ERU 100% ENDURVINNANLEGIR

CoolSeal kassinn er umhverfisvænn og því
góður valkostur í stað frauðplastkassa

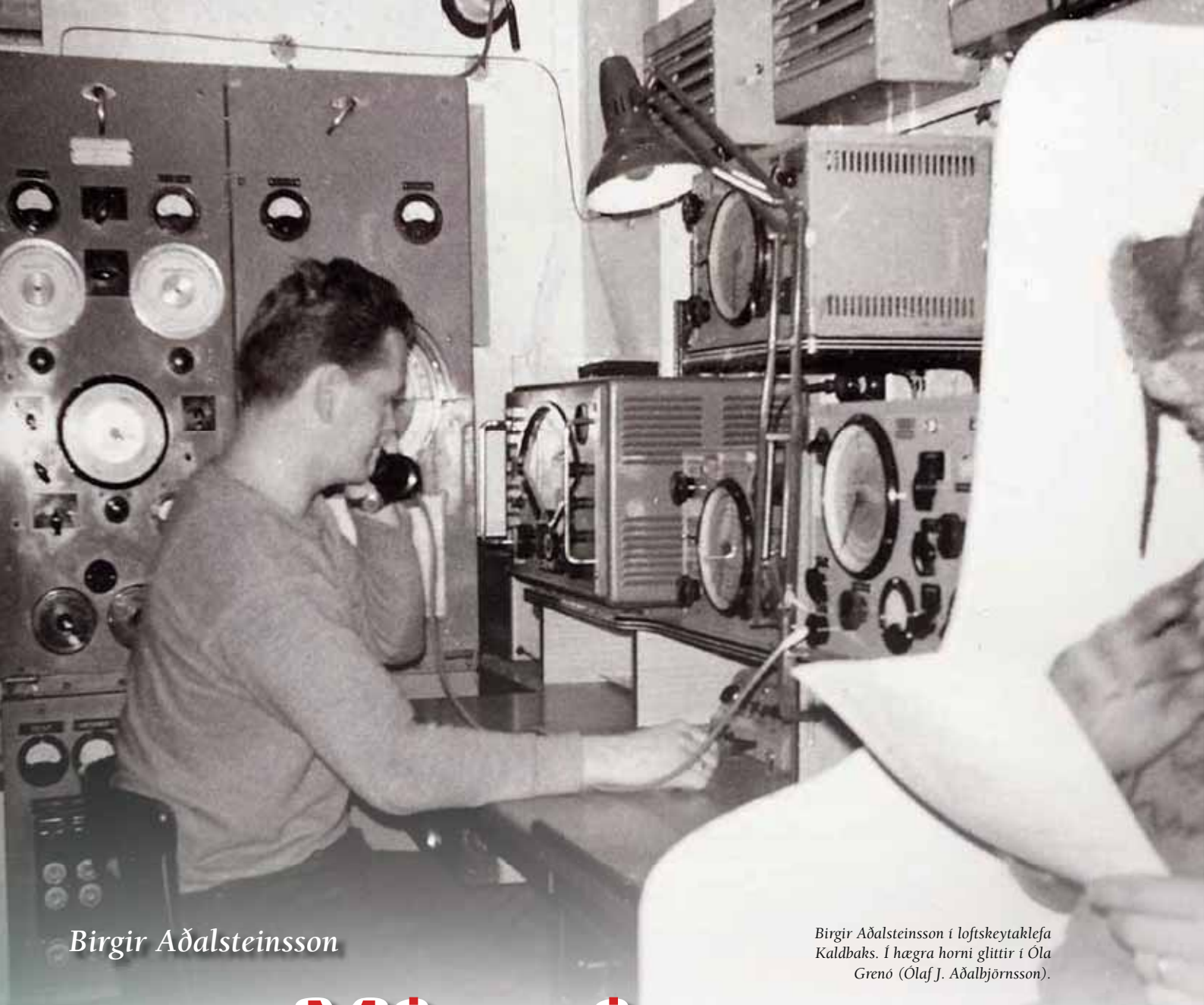
- Hagkvæmari aðflutningur
- Betri nýting á bretti
- Betri nýting gáma



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

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





Birgir Aðalsteinsson

*Birgir Aðalsteinsson í loftskeytaklefa
Kaldbaks. Í hægra horni glittir í Óla
Grenó (Ólaf J. Aðalbjörnsson).*

Minningar loftskeytamanns

Laugardagur 23. apríl 1960. Kaldbakur fór frá Akureyri kl. 15.30 á leið til Nýfundnalandsmiða. Í febrúar árið áður hafði togarinn Júlí frá Hafnarfirði farist á þeim slóðum og spurðist aldrei til áhafnarinnar. Auðvitað setti óhug að mönnum en þetta voru auðug karfamið og íslenski flotinn hélt áfram að sækja fisk þangað.

Úranus hverfur

Um jólin 1959 átti Reykjavíkurtogarinna Úranus að fara á Nýfundnalandsmið en brottför var frestað því ekki fékkst mannskapur á skipið. Mannekla háði togarafлотanum á þessum tíma, karlarnir réðu sig á bátavertið eða fóru í frystihús frekar en að láta ginnast um borð í togar.

Loks lét Úranus þó úr höfn en ekki tók betra við. Að vísu held ég að veiðarnar hafi gengið ágætlega hjá þeim en á heimleiðinni hreppti skipið ofsaveður og varð sambandslaust við

land. Þeir voru þá hálfnaðir á leið til Íslands en Þormóður goði, sem heyrði síðast í þeim, hafði tygjað sig heim tveimur klukkustundum á undan Úranusi en bæði skipin voru á Nýfundnalandsmiðum.

Þegar ekkert heyrðist til skipsins fór leitarflugvél frá varnarliðinu í loftið, en þar voru um borð Guðmundur Kjærnested og Guðjón Jónsson, og fundu þeir Úranus síðdegis 13. janúar 1960 um 490 sjómílar frá Reykjanesi.

Stýrimaður á Úranusi var Jóhannes Sólbjartur Sigurbjörnsson. Hann kallaði í sína menn: „Strákar mínir, sækid þið spækjur og við neglum fyrir gluggana.“

Þetta sagði mér skólabróðir minn Þórður Jónasson sem var loftskeytamaður á Úranusi, þarna í sínum fyrsta túr, og var á vaktinni þegar ölduhnútur reið yfir skipið, braut gluggarúður í brúnni og sjór flæddi um loftskeytatakin.

280 tonn af karfa

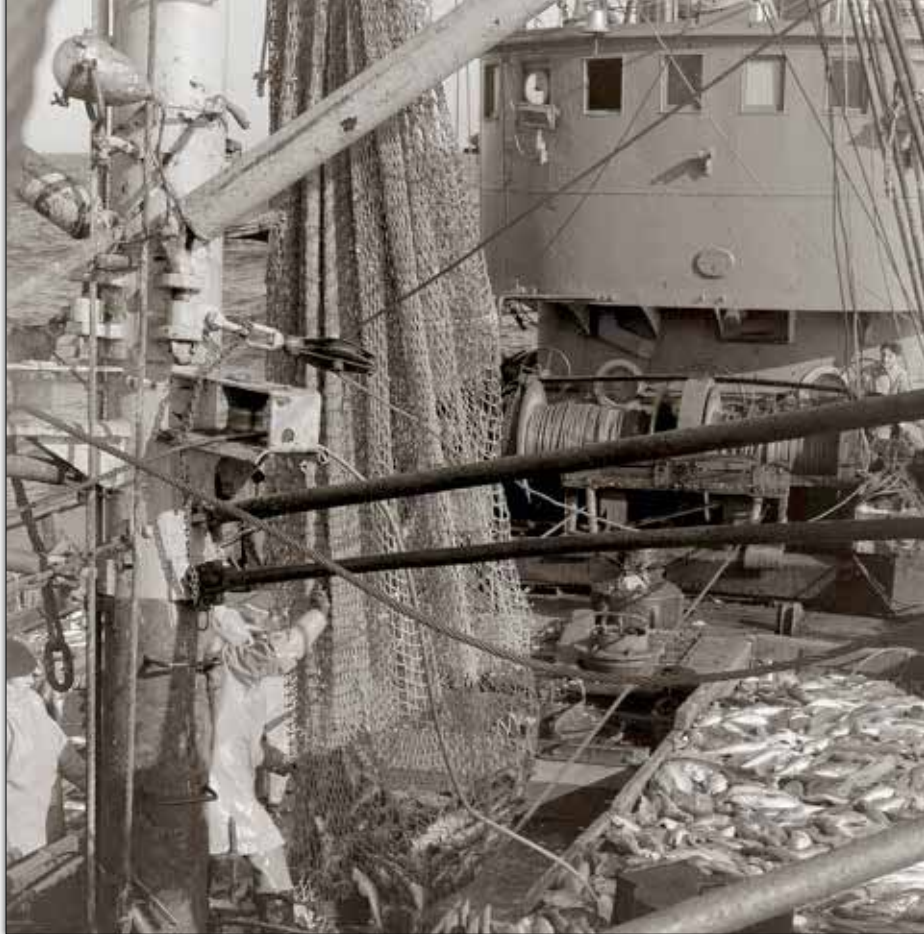
Miðvikudaginn 27. apríl var gerð staðarákvörðun með loran A tæki og var hún 55.30 N og 44.35V. Þess má geta að ekki var einfalt að gera þessa staðarákvörðun. Niðurstaðan var ekki í breidd og lengd, heldur þurfti að breyta niðurstöðunni úr tækinu í tölur sem hægt var að setja út í kort.

Kl. 22.35 var stoppað á Ritubanka og kastað. Þá sýndi vegmælirinn (loggið) 1.256 sjómílur.

Vikurnar á undan hafði ég tekið ís-fréttir á morsi frá Kanada. Þær sýndu staðsetningu ísjaðarsins og voru talnarunur. Ef skakkar um eina tölu í breidd, til dæmis 5 í stað 6, munar það miklu í staðsetningu. Þess vegna varð maður að vanda sig. Labradorstraumurinn flytur mikinn ís suður á bóginn. Mestu ísmánuðirnir eru að öllum jafnaði mars, apríl og maí. Fiskimiðin þarna heita Hamiltonbanki, Sundáll og syðstur er Ritubanki á 52N og 51V.

Eins og segir hér að framan gerði ég eina staðarákvörðun með A lóran á leiðinni vestur og þætti það ekki mikið nú til dags þegar haft er kveikt á staðarákvörðunartæki allan sólarhringinn.

Við vorum þarna einskipa því að



Pokinn losaður í pontið sem var fyrir aftan forgálgann. Myndin sýnir að visu ekki karfa af Nýfundnalandsmiðum heldur þorsk af Íslandsmiðum.

Mynd: Ásgrímur Ágústsson

enginn hafði farið á þessi mið síðan Úranus týndist fyrir á árinu.

Var nú togað á svipuðum slóðum til miðvikudags en þá var hætt veiðum. Ein loran A staðarákvörðun var gerð á miðvikudaginn og á fimmtudaginn og var hún 53.50 N og 46.55 V.

Mánudaginn 9. maí var komið til Akureyrar og landað. Aflinn var tæp 280 tonn af karfa.

Siglingatúr til Þýskalands

Sunnudagur 6. nóvember 1960. Verið að veiðum á Halamiðum. Kl. 13.40 trollið tekið inn fyrir og haldið áleiðis til Þýskalands. Fimmtudaginn 10. október 1960 kom vélstjórinn að máli við skipstjórnann og sagði að skipið væri að verða olíulaust.

Ekki veit ég hvernig á því stóð og veit það ekki enn þann dag í dag. Samt hef ég talað bæði við Jónas Þorsteinsson skipstjóra og Magnús Lórenzon yfirvélstjóra en þeim ber ekki saman um orsakirnar. Ég talaði við Jónas skömmu fyrir andlát hans og taldi hann að mótvindur hefði orsakað þetta en samkvæmt leiðarabók var veðrið gott.

Var nú ákveðið að reyna að komast til Esbjerg og taka þar olíu. Jónas skipstjóri bað mig um nákvæma staðsetningu svo hægt væri að sigla stystu leið en frekar erfitt var að fá nákvæma staðsetningu í Norðursjónum á þessum tíma.

Hafði ég samband við þýska strandstöð og bað um miðun. Þjóðverjarnir miðuðu okkur og gáfu upp nákvæmisniðurstöðu A, B eða C flokk. Við lentum í flokki A. Síðan var stefnan sett út stefnan á Esbjerg. Miðaði ég radióvita sem var skammt frá Esbjerg. Jónas skipstjóri breytti stefnu eftir þessum miðunum. Ég vonaði að ég væri að gera þetta rétt en reynsla mín var ekki mikil þá enda lauk ég prófi frá Loftskýtaskólanum í maí 1959.

Þetta lukkaðist nú allt vel og komum við til Esbjerg kl. 10.10 föstudaginn 11. október og tókum 25 tonn af olíu. Var síðan siglt eftir baujum nálægt landi alla leið til Cuxhaven, landað og tekin olía í Brunsbuttelkog.

Heim komum við sunnudaginn 20. október kl. sjö um morguninn.



Birgir hugar að loftneti á brúarþaki Harðbaks EA 3. Mynd: Ásgrímur Ágústsson



Fiskurinn mikli er allur, strandaður á Leirunni. Trausti Jónsson og Jóhann Sigtryggsson (sporðmegin) rannsaka skepnuna nánar.

Mynd: Baldur Jón Baldursson, Minjasafnið á Akureyri

Beinhákarl á Pollinum við Akureyri

Snemma í nóvember 1955 gerði afskaplega stór skepna vart við sig á Akureyrarpólli. Þetta var á sunnudegi og margir á ferli þótt heldur væri kalt í veðri og skæni á Pollinum. Allt í einu reis risavaxinn uggi á breiðu baki upp úr sjónum og skænið tvístraðist í allar áttir. Dýrið ógurlega stefndi inn á Leirur.

Í landi var ekki laust við að óttahrollur færi um vegfarendur en allir veltu fyrir sér hvaða skepna þetta væri.

– Þetta er augljóslega beinhákarl, sögðu fullorðnir karlar sem vissu lengra nefi sínu og brátt fengu þeir staðfestingu orða sinna.

Fiskurinn stóri lét ekki af sundi sínu fyrr en hann stóð fastur á Leirunum þar sem hann barðist fyrir lífi sínu, hálfur upp úr sjónum. Ekki fór lengur á milli mála að þetta var beinhákarl.

Eftir nokkra hríð tókst fiskinum að losa sig og hvarf þá aftur sjónum manna. Hann fór þó ekki langt en hringsólaði um Pollinn sunnanverðan sem fór ekki fram hjá strákum sem fylgdust

spenntir með úr landi. Enginn vogaði sér að róa út og vega að skepnunni. Þeir dagar voru löngu liðnir að Akureyringar dræpu hákarl til að auðgast á hákarlalýsi.

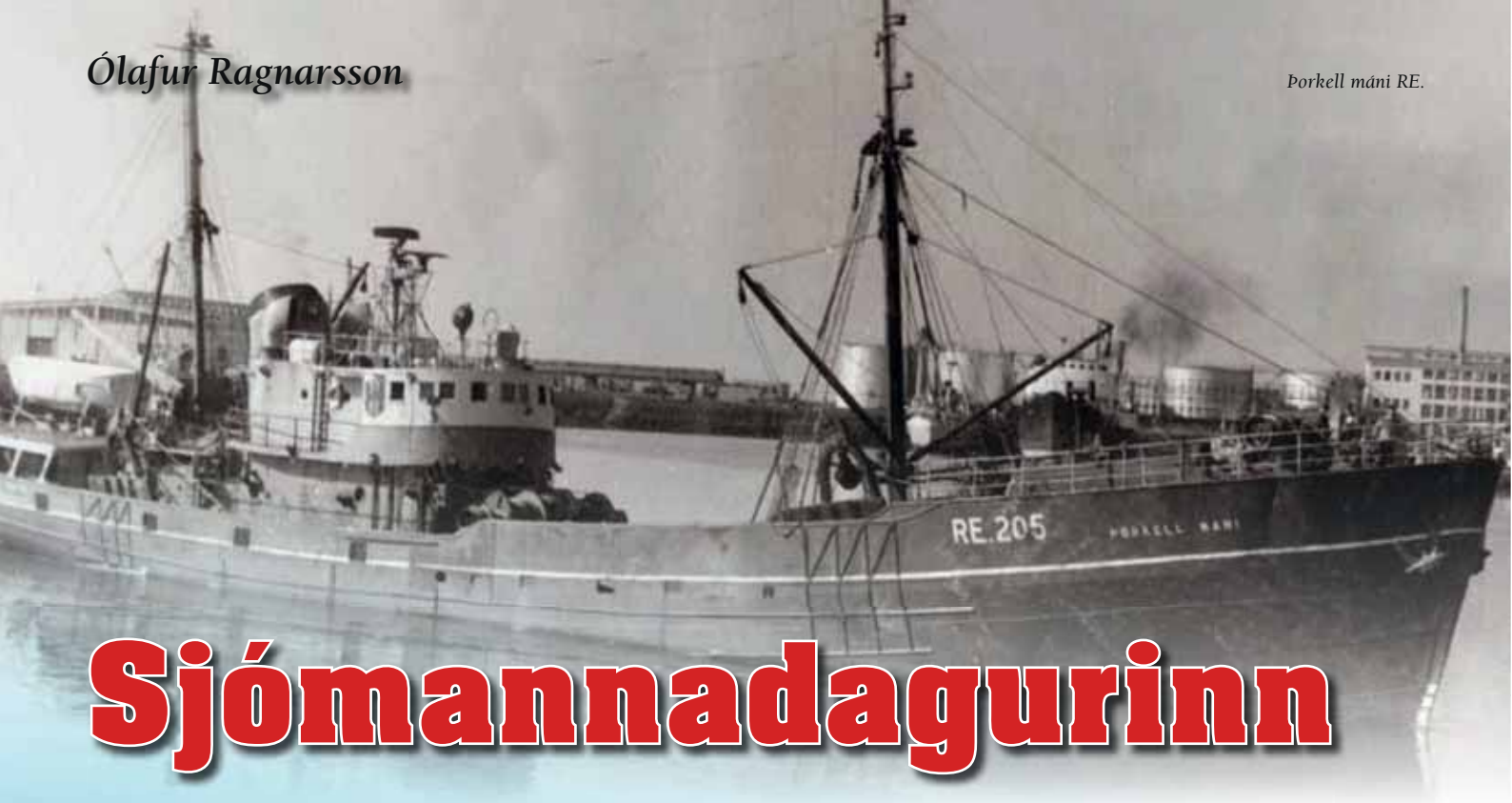
Morguninn eftir varð uppi fótur og fit og lá við að skólastarf félli niður þegar sást hvar skepnan lá öðru sinni strönduð á grynningunum við Leirugarðinn. En nú var hún dauðadæmd. Það fjaraði ört út undan hákarlinum sem var nær dauða en lífi. Strákar hentu í hann grjóti en fiskurinn hreyfði sig ekki þar sem hann lá í hnédjúpum sjó nema rétt til þess að skella saman skoltunum.

Þegar nánar var að gáð og beinhákarlinn örugglega dauður sáu menn að hann var allur skorinn, bakuggar voru blóði drifnir og ljótir skurðir um allt bak hákarlsins sem reyndist sjö metra langur.

– Ísskænið hefur leikið hann grátt, sögðu vísir menn og bættu við: – En líka má ætla að hið saltlausa vatn hér í Pollinum hafi dregið mátt úr þessum stóra fiski.



		Sund Skordagr	Tregan	Párar	Saðlan- danna Baksar	Mann	Eins Brúka	Stjórn Ílát
Rán- fugl- anna								
Reimar					>			
Konung					3.		v	
Þjód- flokk- inn								v
Baksa	1.				Jökull Maður Limi			
H. E.	Ill- gengur	Aftar	'Att	Föln- abi	'Ons Tonn Vond	>		
Fjall					Svarar Staup			
Frá			Rúllega Breistir Fugi Tala Ríki		>			'Att Hugu- legt
Hnupp- laði Bæti					sorg Frá	V		
Ætt- gólfgi				Híta Hiði Samhl. Ósetta	5.	> 2.		
Grafðu				4.	Leifar Vor- kennali		V	
Samhl.	páll- tak- endur Hrekks	V				Virða Grugg Áhaldið	7.	
	Imynd- un Orðtak	8.		b.	Maðk Gömud			Tala Strík
Frjó- korn			sligar Ljá			Bors Sveiflu		
Brölti				Inhjoli			Frag	Alpast
Keyri Kind- anna Rekna								
Flýtti ser Efirsja		10.v				9.		
Duft Ainn Meida							11.	



Sjómannadagurinn

Föðurland vort hálft er hafið, hetju-lífi og dauða skráð. Stendur ein-hvers staðar. Árið er 1938. Fyrsti sjómannadagurinn var haldin hátíðlegur mánudaginn 6. júní það ár (annan hvítasunnudag). Í leiðara Moggans þann dag segir meðal annars: „Það er mjög vel til fallið að láta sjómanninn fá sinn dag. Ekki til þess sérstaklega að nota daginn til að ausa yfir hann væmnu lofi heldur hins, að minnast þess, hvað hægt er að gera til þess að tryggja líf hans í baráttunni við hin óbliðu nátt-úruöfl.“

Svo segir blaðið frá hátíðarhöldum Sjómannadagsins þann 8. júní með stærsta letri í fyrirsögn: „Stórfengleg hátíðarhöld sjómanna“ – og svo með svolítið smærra letri: „Virðulegasta og mesta skruðganga sem hér hefur sést.“ Svo liðu árin og dagurinn festi sig í sessi.

Óþekkti sjómaðurinn

Ég geri nú ekki ráð fyrir því að margir núlifandi Íslendingar viti hver hvíllir undir minnismerki óþekkta sjómannsins í Fossvogskirkjugarði. Þetta er kannski ekki rétt til orða tekið, en sá sem hvílir þar er sannarlega óþekktur en svo er mál með vexti að nokkru eftir að b/v Skúli fögeti fórst 1933 við Grindavík rak óþekktanlegt lík ekki fjarri strandstað Skúla og jarðsetti séra Árni Sigurðsson líkið í Fossvogskirkjugarði 27. maí sama ár sem óþekkta sjómanninn.

Gripum aðeins niður í frásögn af þeim atburði sem birtist í Lesbók Morgunblaðsins í maí 1960: „Já, það mátti ekki miklu muna. Það var síðasta linan, sem náðist í. Við áttum ekki fleiri. Það var

seinasta skotið, sem hægt var að skjóta. Við voru svo heppnir, að vindurinn bar línuna upp að mastrinu, þar sem þeir sátu á hvalbaknum, og einn gat teygst sig í hana. Þeir voru sumir mjög þrekaðir, skipbrotsmennirnir, en einn var þó ótrúlegt hraustmenni, og var hann ekki nema 16 ára gamall. Hann hljóp eins og krakki þegar hann kom upp á kambinn, hreint eins og ekkert hefði í skorist. Það var mikið tekið eftir því. Það var Sæmundur Auðunsson, sem síðar varð skipstjóri á Akureyrartogurunum. Þeir fórust 14 á Skúla, en 24 var bjargað, svo ver hefði getað farið þar, ef síðasta linan hefði brugðist.“

Sjómannadagurinn að deyja?

Ég leyfi mér að fullyrða að aldrei hefur Sjómannadagurinn átt eins erfitt upp-

dráttar og nú um stundir. Þegar sá fyrsti var haldinn hátíðlegur hafði skolið á heimskreppa nokkrum árum áður, en menn voru farnir að sjá til lands hvað kreppuna varðaði. Og á árdegi hans var jú önnur vá fyrir dyrum. Styrjöld yfirvofandi í Evrópu. Og hún byrjaði 1. september 1939. Þessi styrjöld kostaði mörg líf íslenskra sjómanna (kring um 300). Einnig skapaði hún erfiðleika við að afla nauðsynja til landsins. Íslenskir sjómenn veiddu fisk sem þeir síðan sigldu með til Englands. Brutu hafnbann Þjóðverja og sigldu á einum af hættulegustu svæðunum í orrustunni um Atlantshaf.

Bændurnir sáu okkur svo fyrir þeim nauðsynjum sem þeir sköpuðu. Já það lyktaði allt af slori og kúaskít. Og því miður fengu sumir þefinn af þúðrinu líka. Grimmðin í styrjaldaraðilum hlífði



Strandferðaskipið Súðin var eitt þeirra íslensku skipa sem varð fyrir árásum Þjóðverja í seinna stríði. Skipið náði landi en tveir sjómenn féllu.

engum. Árásir voru gerðar á óvopnuð íslensk fiski- og farskip og þeim sökkt fyrirvaralaust eða fyrirvaralítið.

Það hafa margir haldið því fram að Íslendingar hafi þénað alveg „gömmu“ af peningum á stríðinu en sú þénusta skiladi sér ekki til stéttanna sem öfluðu fjárins. Þetta síðasta á ekki síst við um sjómenn sem eiga enn óuppgerða reikninga við stjórn og þing í ríkari mæli en önnur stétt. En einmitt því fremur sýna sjómenn þegnskap sinn og drenglund með því að ganga ótrauðir fram fyrir skjöldu um öflun og aðdrætti í þjóðarbúið á þrengingartímum. Sjómenn hafa lagt líf og limi í hættu og fengið minni þökk en skyldi. En vera kynni að augu þeirra, sem kaldrifjaðastir eru í garð sjómanna-stéttarinnar íslensku opnast ekki í annan tíma betur en nú fyrir því hvar þjóðin væri stödd ef atorku sjómanna hefði ekki notið við.

Að mínu áliti ætti aldrei að hleypa stjórnvöldum í ræðustól á Sjómannadegi. Engir nema forsvarsmenn sjómanna sjálfra eiga þá að kveðja sér hljóðs. Virðast stjórnvöld enn þá jafn fáfróð um „merkimiða“ alla og þau áður voru. Þegar embættistaka fyrsta þjóðkjörna forseta íslenska lýðveldisins fór fram hinn 1. ágúst 1945 var fjöldi manns boðið. Í þeim hópi voru meðal annars formenn Verslunarráðs, Bandalags íslenskra listamanna, Vinnuveitendafélagsins, Kvenfélagasambandsins, Íþróttasambands Íslands og Alþýðusambands Íslands. Hins vegar „gleymdust“ sjómanna-samtökin eins og fyrri daginn. Forseta Farmanna- og fiskimannasambandsins var ekki boðið.

„Fiskiflotinn naut ekki stríðsgróðans“

Við skulum gípa niður í grein sem Ásgeir Jakobsson skrifaði í Sjómannadagsblaðið 54 árg. 1991: „Endurnýjun fiskiflotans fyrstu árin eftir styrjöldina er kennd við stjórn, sem þá sat að völdum og nefnd var Nýsköpunarstjórn og sat frá október 1944 - febrúar 1947 og lagði drögin að kaupum á nýjum flota, en nýsköpunin hélt áfram eftir daga þeirrar stjórnar og það er í raun ekki hægt að ákveða skilin á þeirri endurnýjun. Með orðinu Nýsköpun er í sambandi við fiskiflotann venjulega átt við árin 1946-50. Á þeim árum var allur gamli togaraflotinn lagður fyrir röða og umskiptin litlu minni í bátaflotanum.“

Og Ásgeir hélt áfram: „Íslenska þjóðarskútan hlaut að stranda strax að stríðinu loknu. Ákafi stjórnvalda og þjóðarinnar var mikill við að koma stríðsgróðanum í lóg. Hann fór ekki allur í skipakaup, eins og oft hefur verið klif-



Í guðanna bænum ekki setja Háttið hafsins á Sjómannadaginn, biður greinarhöfundur

Mynd: Jón Kr. Friðgeirsson

að á, heldur mestur í ýmsar aðrar þarfir, svo sem bættan bíla- og húsakost og ýmsar framkvæmdir í landi svo sem uppbyggingu frystivinnslu, og svo auðvitað að hluta í sukk og óráðsú, þessa fylgikvilla íslensks þjóðlífs. Þjóðin, sem aldrei hafði séð pening í kreppunni, þegar stríðið skall á, svalg í sig stríðsgróðann, eins og sá maður, sem að dauða er kominn af þorsta, svelgur vatn, og ekki undarlegt, en hitt undarleggra, að því meira sem drukkið hefur verið, því meiri er þorstinn.

Fiskiflotinn naut ekki stríðsgróðans, þótt hann hafi að stórum hluta myndað þær inneignir, sem ríkið átti í Bretlandi. Útgerðin í landinu átti þar engar inneignir. Hennar gróði hafði verið tekinn af henni hér heima jafnharðan og hann myndaðist. Það var strax á öðru stríðsárinu tekið að skattleggja útgerðina stórlega og hún fékk ekki að leggja nema lítinn hluta af ágóða í Nýbyggingarsjóð, en í hann mátti ekki leggja nema helming af leyfilegu varasjóðstillagi, sem var skattfrjálst, en það var svo séð fyrir sköttunum, að varasjóðstillagið var ekkert sum árin, og þá ekki heldur neitt til að leggja í sjóð.

Smíðaverð hækkaði náttúrlega gífurlega á styrjaldarárunum en smíði nýs togara fullbúins kostaði um 3,5 milljónir.

Þegar Finnur Jónsson, ráðherra, fór að

telja upp úr Nýbyggingarsjóði togaraútgerðarinnar undir lok stríðsins, eða 1944, hafði ekki safnast í hann nema 14 milljónir, eða sem svaraði kaupverði 4 togara af þeim 30, sem ríkisstjórnin pantaði í Bretlandi 1945.

Einstaka útgerð í landinu átti eina milljón í sjóði, svo sem útgerðir þeirra Einars Þorgilssonar og Tryggva Ófeigssonar, sem svaraði til fyrstu útborgunar í einn togara, enda gerðust margir tregir til kaupanna. Stærstu útgerðarfélagin, eins og Alliance og Kveldúlfur keyptu aðeins sinn togarann hvort. Mestallur flotinn, sem dreifðist um landið var keyptur af bæjarútgerðum eða nýjum hlutafélögum með bæ eða ríki með í kaupunum.

EKKI tókst betur til um Nýbyggingarsjóð bátaútgerðarinnar. Þar voru ekki nema 2 milljónir í sjóði, en kaupverð þess flota, sem pantaður var í Svíþjóð, taldi Finnur vera um 24 milljónir.

Hér er aðeins verið að ræða um fyrstu pöntun ríkisins, 30 togara í Bretlandi og 45 báta í Svíþjóð. Auk þessa voru nokkru síðar keyptir 6 togarar, þar af 3 diesiltogarar og 1950-51 enn keyptir 10 togarar og nokkrir bátar, sem einstakir útgerðarmenn létu smíða í Svíþjóð.

Til Reykjavíkur komu á þessum árum 21 togari og allmargir bátar, sem fyrr er lýst.“

Á að færa til Sjómannadaginn?

Ég hef fjasað yfir að fólk sæki ekki hátíðarhöld Sjómannadagsins og sný ekki til baka með þær skoðanir mínar. En það eru aðrir vinklar svo maður noti nútíma orðfæri, á því máli.

Í fyrsta lagi mætti kannski skoða tímasetningu dagsins. Júní getur stundum verið kaldur og hryssingslegur. Ég get vel skilið margra barna feður með hóp sinn á hátíðarhöldunum. Litlu greyin hafa lítinn áhuga á ræðum og þessháttar. Það er engin Baldur og Konni eða svoléiðis til lengur. Eða eitthvað þessháttar til að skjóta inn í til að halda athygli þeirra. Svo er kannski slagveðurs rigning og kalsaveður og smáfólkið vill láta pabba halda á sér helst öll í einu af því að nú er pabbi heima. Þó komnir séu einhverjir „hoppukastalar“ og því um líkt nær það skammt. Það skilur engin smábörn eftir eftirlitslaus í þeim.

Mér finnst satt að segja að það mætti endurskoða tímasetningu dagsins. Svo er 17. júní oftast um helgina á eftir eða þar næstu. Dagsetning Sjómannadagsins var ákveðin á sínum tíma út frá útgerðarháttum. Vertíð lokið og síldveiðar ekki hafnar. Einnig var oft stopp hjá togurunum eftir vertíð í þá daga.

Að vísu er ég nú svo vanafastur að ég myndi samþykkja svona breytingu með semingi en það má að minnsta kosti



Höfundurinn, Ólafur Ragnarsson, er efins um hvort færa eigi til Sjómannadaginn en vill engu að síður ræða hugmyndina. En næsta Sjómannadag vill hann helga minningu sjóslysanna miklu er urðu í febrúar 1959. Þá fórust 42 íslenskir sjómenn við skyldustörf sín og yfir 50 börn urðu föðurlaus.

velta málinu fyrir sér og rökræða fram og til baka um hvort við ættum ef til vill að færa daginn nær júlí. Hvernig væri það?

Ekki setja saman Sjómannadaginn og hátíð hafsins

Ég skil satt að segja ekki Sjómannadagsráð að taka þátt í þessari „hátíð hafsins“ endaleysu. Mig er farið að gruna að

„menningarvitar“ úr vissu póstnúmeri séu farnir að hafa þarna áhrif Og finnst þetta „hátíð hafsins“ kjaftæði hálfgerð móðgun við þá menn sem lutu í lægra haldi í baráttunni við Ægi.

Og á næsta Sjómannadegi ætti svo sannarlega að minnast sérstaklega þeirra miklu sjóslysa er urðu í febrúar 1959 þegar 42 íslenskir sjómenn fórust við skyldustörf sín og yfir 50 börn urðu föðurlaus Við eigum þá líka að minnast áhafnarinnar á b/v Porkeli Mána sem fyrir mikið kraftaverk slapp við illan leik úr krumlum hafsins. Sjómannadagurinn á að vera helgaður minningu þeirra sem ekki komu aftur (ekkert bundið við árið áður) og fagna komu þeirra sem hafið náði ekki að hremma, til dæmis Porkels Mána-manna 1959, Sigrúnar-manna 1952, Bjargar-manna 1948, Kristjáns-manna 1940, svo tekin séu bara smá dæmi sem upp í hugan kom.

Færum „hátíð hafsins“ eitthvað í burtu frá Sjómannadeginum. Eða daginn sjálfan burt frá umræddri hátíð. Það má alltaf halda hátíð hafsins á Grandanum og sýna úrvalið af gjöfum þess í plastkörum. En í guðanna bænum blandið þessu ekki saman. En þetta eru bara mínar hugleiðingar skreyttar gömlum blaðagreinum um Sjómannadaginn. Þótt maður sé flokkaður sem gamall neikvæður og úrillur leyfi ég mér að hafa þessa skoðun.

KÄRCHER



Háprýstistöðvar



Öflugur hreinsibúnaður



Ryksugur



Gufudælur



Sópar



Háprýstidælur



RAFVER

KÄRCHER SÖLUMENN

Skelfan 3E-F • Sími 581-2333 • rafver@rafver.is • www.rafver.is

Saga stjórnþalls sem kallaður er brú

Saga þess hlutar skips sem kallað er brú á skipi á sér ekki lengri sögu en frá tilkomu skipa sem knúin voru áfram með gufuafl og og voru með stór skófluhjól á síðum skips. Hefur merking á orðinu brú (sem stjórnþallur) orðið fyrir skrumskælingu á síðustu áratugum. Virðist ástæðan vera misskilningur hjá mönnum eða það þykir fínt að geta kallað það brú sem áður gekk undir heitinu stjórnþallur. Er brengr-unin orðin slík að stjórnþallur á smábátum sem er fyrir neðan borðstokk bátsins er kallaður brú af vanþekkingu manna eða mönnum finnst upphéð í því að hafa brú á skipi sínu að eigin mati. Væri það skrumskæling á skipshluta að kalla skutlutann á tölfæringi brú en þaðan var bátnum stjórnað og sæti fyrir formanninn á bátnum.

Á þeim tíma seglskipaaldar þegar stjórnþallur var færður upp á skutlyftingu var talað um stjórnþall en ekki brú. Lítið var um þilfarshús á skipum fyrir tilkomu gufuskipa nema skutlyftingin og þar með flutningi á stjórnþalli á þilfar ofar aðalþilfari.

Orðið brú fyrir stjórnþall skips kom fyrst til sögunnar við tilkomu gufuknúinna skipa sem voru útbúin með stórum hjólum (skófluhjólum) á síðum skipsins sem knúðu skipið áfram með krafti gufuþrýstings og var stjórnþúnaði komið fyrir á þalli (brú) á yfirbyggingu skipsins á milli skófluhjólanna. Orðið brú er tilkomið vegna þilfarsbúts á milli skófluhjólanna (þilfar sem var stutt miðað við lengd skipsins) sem var brú (gangflötur) fyrir stjórnendur skipsins borðstokka í milli. Stýrishús á skipi sem ekki nær yfir fulla breidd skips borðstokka í milli er ekki brú.

Orðskýringar í óbirttri orðabók um sjómennsku og siglingar

Brú – í upphafi (fyrir 2000 til 2500 árum) var gerður gangur á stoðum eftir endilöngu skipi (galeiðum) og myndaði þannig brú á milli stafna (stefnis og skuts).

Á sumum skipum eru göngubrú langskipa á milli skipshluta, er þar einkum um skip sem eru lág á sjó þegar þau eru full-lestuð s.s. olíuflutningaskip og er til öryggis fyrir skipverja. Sjá þó hvalveiðibáta (sjá mynd nr. 853).

– göngubrú þvert yfir skip borðstokka á milli.

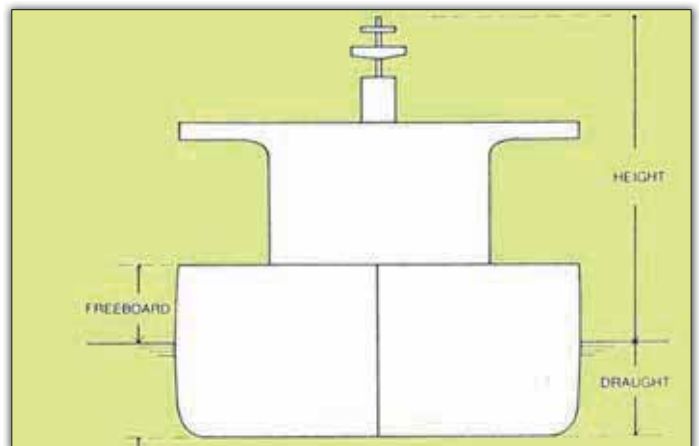
– brú á skipi – er efsti hluti yfirbyggingar (sjá þó sum af stærstu og nýjustu farþegaskipum þar sem tvö eða þrjú þilför geta verið ofar brúnni sem siglingu skips er stjórnað frá) þar sem stjórnþæki til siglingar skipi eru (stjórnþallur) og varðstaða er allan sólarhringinn þegar skip er laust. Brú skips nær þvert yfir skip frá síðu í síðu (borðstokka í milli) og getur verið að hluta til eða að öllu leyti yfirbyggð (stýrishús) og að hluta til opin (brúarvængirnir). Í stærri farþegaskipum getur brúin náð

út fyrir mestu breidd skipsins og eru dæmi um glugga í gólfinu þar til að horfa niður með síðu skipsins þegar verið er að leggja því að bryggju (sjá myndir nr. 519 og 880).

Brú getur talist stýrishús (er stjórnþallur) en ekki eru öll stýrishús sem teljast brú.

– brúin – hálfþilfar eftir endilöngu skipi ofar ræðurum frá tímum galeiða.

Í von um að þessar skýringar gefi ljósa mynd af merkingu orðsins brú sem stjórnþall skips. Eins og fram kemur er stjórnþallur bæði brú og stýrishús en stýrishús er ekki brú nema stjórnþallurinn nái borðstokka á milli og er ofar aðalþilfari.



Mynd nr. 519, sneiðmynd af brú.



Mynd nr. 880, brúarvængir.



Mynd nr. 853, göngubrú þvert yfir skip borðstokka á milli.



Stjórnþallur er bæði brú og stýrishús.



Páll Hermannsson

GÁMAR OG SKIP

Gámavæðingin og áhrif hennar

1. hluti

Formáli

Grein þessi varð til þegar ég var beðinn um að flytja fyrirlestur um gámavæðinguna á fundi Félags skipa og báta áhugamanna. Efnið er víðtækt og ég vildi vinna frá tveimur sjónarhornum, kynning, sem þarf að vera miðuð við þann tíma sem gefinn er og þarf að vera auðskilin, – og texti sem leyfði mér að fara dýpra í efnið. Smám saman tók textinn völdin og varð megin viðfangsefni vinnunnar.

Ég hef lengi haft áhuga á meiri umræðu á Íslandi um flutninga, umræða sem er kritísk og fræðandi. Sem dæmi um ókritíska umræðu nefni ég ráðstefnu flutningahóps Sjávarklasans 2017 sem byrjaði með erindi meðal annars þar saman flutningskostnað fyrir fisk frá Íslandi og Noregi til meginlandsins, þar sem kostnaður íslensks útflytjenda var umtalsvert hærri. Næsta erindi fjallaði um hafnir og meðal um annars þann vanda (mikla?) að ekki kæmust stærri skip en 5-700 TEUs til Sauðárkróks. Þá var minnst á fleiri/ betri hafnir til að koma útflutningsvörum á markað.

Síðan tók forstjóri Eimskips yfir sviðið og talaði um flutningasamvinnu við ríkisrekna flutningafélagið Royal Arctic Line sem hefur einkaleyfi á flestum flutningum milli Grænlands og umheimsins.

Ef vel hefði verið hefði hafnarstjórinn geta svarað útgerðarkonunni um þátt hafnargjalda í flutningskostnaði, gjarnan með samanburði við Noreg. Svo vel vill til að Eimskip er í samkeppni bæði á Íslandi og Noregi og er með reglulegar viðkomur í Álasundi, sem var viðmiðun útvegsmanna, og hefðu verið hæg heimatökin fyrir forstjóra Eimskips að svara því af hverju þessi munur er.

Þá hefði verið fróðlegt innlegg um samspil flutninga með skipum og flutninga á vegum, þar sem margir þættir koma inn í, þó aðallega tímaþátturinn, hversu fljótt kemst varan á markað, og kostnaðarþátturinn, hvað kostar að senda skip á Sauðárkrók í samanburði við að senda vöruna til Akureyrar eða á Grundartanga til að lestast um borð í skip.

Í riti Global Shippers Forum 2016 er talað um nauðsyn umræðu um flutningamál með fulltrúum vörueigenda og skipafélaga vegna mikilvægis flutninga fyrir samkeppnishæfni og alþjóðaverslun. Þá vil ég bæta við að umræðan þyrfti að vera almennari, með fræðasamfélaginu, sem er falið að Íslandi en þess öflugra á heimsvísu og tekur mikinn þátt í umræðum um hafnir, skipaflutninga og virðiskeðjuna. Ljóst er af því sem fram kemur í þessari grein að umræðuna hefur skort, eða máttur hennar verið of lítill.

Vandinn við þessi skrif er að ég og sennilega flestir sem tala um málefni tengd flutningum nota oft aðeins alþjóða heiti yfir fyrirbæri eins Feeder, Lashing Bridges, Conferences, Consortium til að nefna 4 hugtök.

Ég reyni stundum að þýða en þegar ekki er augljós íslenskt hugtak þá nota ég það alþjóðlega. Ég reyni þó að nota Siglinga-Samráð eða Samráð um Conferences og Siglingasamvinna um Consortium.

Að lokum, þetta verk er í vinnslu og á ég eftir að bæta við og breyta meðan ég hef ekki lokið því og sennilega á ég eftir að skrifa meira.

Sagan fram að ISO 668

Saga sjóflutninga er löng. Framan af voru einungis dýrar og vandfundnar vörur fluttar heimsálfa á milli, enda óvissa, mikil áhætta og ferðatími langur. Flestar vörur til notkunar og eða neyslu voru framleiddar ekki langt frá notkunarstað. Má segja

að þróun flutninga fjalli um aukna fjarlægð milli framleiðslu og neyslu og þar má bæta við, þriðju víddinni, þ.e. hráefninu, en upphaflega var varan framleidd nálægt uppruna hráefnisins. Flutningar og sérstaklega skipaflutningar hafa gert kleift að framleiða einhvers staðar milli uppruna hráefnis og þar sem

vörunnar er neytt. Þetta er mikil einföldun en samt grunnpunktar í því sem hér fer á eftir.

En það voru framfarir oft samfara landvinningum og yfirráðastefnu, sem leiddu til stórra seglskipa sem sigldu suður yfir Afríku á leið milli Asíu og Evrópu. Var til umtalsverður floti slíkra skipa.

Þegar Suez skurður er opnaður 1869 eru gufuskip farin að leysa seglskip af hólmi. Flutningar aukast og stærð stærstu skipa jókst frá 3800 BRT á árinu 1871 til 47,000 BRT árið 1914. Á svipuðum tíma féll verð flutninga um 70%¹.

Offramboðið leiddi til samráðs skipafélaga um verðmyndun sem var leyfð viðast hvar, og til 2008 í Evrópu, þó með sífellt minnkandi áhrifum undir lokin, en í Bandaríkjunum höfðu tennurnar verið dregnar úr þessu samráði að verulegu leyti 1988 með Ocean Shipping Reform Act. Helstu rök fyrir þessu samráði var að óheft samkeppni mundi leiða til verða sem væru undir framleiðslukostnaði og því ekki hægt að halda þeirri grundvallar forsendu línusiglinga, að útgerð bauð upp á reglulegar siglingar samkvæmt áætlunum og skipakomur á meginhafnir væri ekki háðar flutnings-magni. Afleiðingin yrði fákeppni sem væri mun hættulegri hagsmunum frakt-kaupenda en verðsamráð.

Hér er gerður greinarmunur á flutningum milli heimsálfa og innan álfa og innanlandsflutninga. Almenn um flutninga, þá er mestur flutningur vöru í tonnum talinn innan sveitarfélags, þá innan héraðs, landshluta, lands og álfa svona um það bil.² Meðhöndlun vöru við sjóflutninga, tjón og þjófnaður hafði lengi verið vandamál. Það þurfti flutningseiningar til að flyta meðhöndlun. Trékassar af hinum ýmsu stærðum voru notaðir til að verja vöruna. Í eina tíð voru bílar fluttir í slíkum kóssum, og var þökkunarkostnaður verulegur hluti af verði vörunnar og því var minna flutt. Trépallar eru fyrstu flutninga fyrirbærið sem var ætlað að auka hraða við losun og lestun, ekki bara í sjóflutningum, heldur frá verksmiðju til dreifingaraðila í annarri heimsálfa ef svo bar við og var varan á pöllum meðan á bíl eða járnbrautarflutningi stóð. Pallarnir voru margnota og varð að vera hægt að færa þá úr stað á lyftaragöfllum.

Í Evrópu urðu til stöðluð bretti sem miðaðir voru við járnbrautarvagna, og kallaðir Eur bretti 80*120 cm, EUR1, ISO1. Vara ætluð til flutninga á pöllum var í kóssum sem pössuðu nákvæmlega á pall og neytendaumbúðir voru staðlaðar til að passa í kassana. Því var haldið fram að stærð sykurmola miðaðist við neytendaumbúðirnar sem miðuðust við kassana sem miðuðust við pallana. Svipuð þróun átti sér stað í Bandaríkjunum en þar var grunneiningin öðru vísi 1016 mm* 1219 mm. Sú eining var forsenda endanlegrar stærðar staðlaðra gáma.

Í seinni heimsstyrjöld varð stórum hluta flutningaskipa heimsins sökkt, meðan Bandaríkjamenn byggðu 2710 flutninga-



Fyrsta kynslóð járnbrautargáma (WP&YR).

þurfti að byggja skipastólinn upp á nýtt og voru Svíar og Danir framarlega, meðan slíkur iðnaður eflist um alla Evrópu. Svíar og Danir smíðuðu flest kaupskip Íslendinga fram undir 1970. Þau skip sem voru ætluð til almennra vöruflutninga voru með millidekk og bómur.

Á sama tíma og Liberty skipin voru byggð, voru smíðuð tankskip sem höfðu um 16000 tonna burðargetu. Fyrstu 2 „gámaskip“ heims voru 2 slík tankskip með timburfestingar fyrir gáma á dekki. Annað þeirra var Ideal X.

Malcolm McLean hafði efnast af eigin dugnaði við rekstur flutningafyrirtækis á austurströnd Bandaríkjanna. Þegar mest var átti hann 1776 flutningabíla og 37 farmstöðvar.

Hann eins og aðrir flytjendur þurfti að fylgja lögum um öxulþunga og hafði ýmsar aðrar takmarkanir og kostnað við rekstur. Hugmynd hans var að lyfta kóssunum um borð í skip, þar sem hægt væri að hlaða þeim, og í móttökuhöfn lyfta kóssunum á grindur þar sem þeim yrði ekið til móttakenda eða farmstöðva. Ekki gekk að hafa kassana óbreytta og lét hann hanna í byrjun 33 feta kassa þar sem 33 gekk upp í lengd plássins á dekki Ideal X. Seinna komu svo 35 feta kassar, sem var mesta lengd sem leyfð var á vegum í þá tíð (nú 53 fet). Kassarnir urðu að vera nægilega sterkir til að þola sjóflutninga og að hægt yrði að hlaða þeim í meira en 2 hæðir. Til þess voru hannaðar horn festingar (corner casting) og lyftibúnaður sem byggðist á að málmsstykki á enda stangar var snúið eftir að hafa verið lækkað í hornfestingarnar sem þannig geta haldið þunga gámsins (fjórðung, því það eru horn festingar á öllum fjórum hornum kassans). Þannig var kassi ekki lengur kassi af tengivagni heldur gámur sem hægt var að flytja á öllum slíkum grindum sem við getum þá kallað gámagrind.

Forsendan var að hafa aðgang að höfnum þar sem hægt var að lyfta gámunum í land og geyma um stund. Lengi vel voru gámar settir beint á grindur í eigu flutningafyrirtækjanna og dráttarbílar, oftast óskildir útgerðinni eða eigendum grindanna, öku þeim á áfangastað.

Fyrsta brottförin var frá Newark í New Jersey til Houston hafnar í Texas.

Flotin jókst, en fyrst í stað var þessi gámaavæðing hugsuð sem öðruvísi innanlandsflutningar í Bandaríkjunum, á sjó í stað á vegum. 1958 er Puerto Rico bætt við. Deilur heima fyrir, við skipafélög, járnbrautir og stéttarfélög seinkuðu fyrstu siglingunni til Evrópu með Fairland, til 1966, frá New York til Rotterdam, Bremerhaven og Grangemouth (sem er milli Edinborgar og Glasgow í Skotlandi). Ári síðar er fyrirtækið komið í flutninga fyrir herinn til Vietnam³.

Það sem er merkilegt við þessa þróun, er að henni er stjórnað af manni sem sér ferlanna og búnaðinn sem öðru visu landflutninga, ekki skipamaður sem vildi breyta verklagi innan síns fags.



Staðlað EUR bretti.

skip, sem kölluð voru Liberty skip. Mörg þeirra fórust, sum vegna smíðagalla. Yfir 2000 skip voru til reiðu eftir stríð og engir hvatar til frekari skipasmíða í Bandaríkjunum. Í Evrópu

¹ Jean-Paul Rodrigue, 2017; The Geography of Transport Systems, 4. útgáfa.

² Sænsk tölfraði.

³ Wayne K Talley, Ocean Container Shipping, Impact of Technological Improvements, Journal of Economic issues Vol XXXIV N 4 December 2000.



Gámar lestaðir á dekk Ideal X.

Skipin sem notuð voru framan af voru gamall stríðsbúnaður sem fékkst fyrir lítið, smíðaður í Bandaríkjunum og mönnuð Bandaríkjamönnum. Þessi innanlandsflutningur er aflagður, hluti hans kominn á járnbrautir, en meginhlutinn fluttur með flutningabílum um þver Bandaríkin. Ein ástæða þessa er að vegna laga sem kennd eru við Jones, Jones Act, þá má ekki flytja vörur milli hafna þar í landi á skipi sem ekki er byggt í Bandaríkjunum, að minnsta kosti 75% í innlendri eigu og mannað að mestu af heimamönnum. Þetta hefur gert bandaríska skipasmíða-iðnaðinn ósamkeppnishæfan enda hefur hann fáa en fasta kúnna (sem fá ekki að versla annars staðar) og dýrar áhafnir. Einu innanlands-flutningarnir eru milli meginlandsins og Alaska og eyja eins og Hawaii, Puerto Rico og Guam. Í þessu sambandi má geta þess að þegar Panama skurðurinn var opnaður 1914⁴ var hann gerður til að mæta þörfum fyrir sjóflutninga milli austur og vestur stranda Norður Ameríku. Í dag eru slíkir flutningar hverfandi. Spurning er hvort ef þessum sérhagsmunum hinna fáu sem fást við skipasmíðar og siglingar verða afnumdir til hagsbóta fyrir allan almenning og fyrirtæki í Bandaríkjunum, að maður tali nú ekki um útblástur flutningabíla sem eru allt að 145 sinnum meiri en ef skip væru notuð, hvaða markaðshlut sjóflutningar myndu þá ná. Til samanburðar má geta þess að 40% flutninga innan Evrópu eru með skipum, meðan aðeins 2% innan Bandaríkjanna.⁵

Stöðlun

Pó að oft sé minnst á fyrstu siglingu Ideal X í apríl 1956, með gáma sem byrjun gámaævðingarinnar, eru flestir fræðimenn á því að sú gámaævðing eins og er í dag hefði ekki orðið það breytingarafl sem við þekkjum án þeirra breytinga sem urðu 1968. Þá var settur heimsstaðall um stærð og búnað gáma, þannig að gámar voru ekki lengur lokað kerfi innan hvers skipafélags, heldur var hægt að flytja staðlaðan gám með hvaða gámaskipi sem var, og losa og lesta hann í hvaða gámahöfn sem var, og hægt að festa við hvaða gámagrind eða ökutæki með gáma festingum. Parna varð bylting sem heitir á útlensku intermodalism, fjölþáttaflutningur. Sama ár var fyrsta skipið með gáma-sellur tekið í notkun, Hakone Maru. Það tók 752 TEU og hafði burðargetu fyrir 15.800 dwt, gert fyrir 26 hnúta hraða með 19.725 kW vél.

Síðan þá hafa ISO staðlar ráðið för um stærð, gerð og getu gáma. Grunneining eru 8 fet í breidd og flestir gámar voru í byrjun 20 eða 40 fet á lengd og enn er yfirgnæfandi meiri hluti af þessum lengdum. Í byrjun voru gámar 8 fet á hæð vegna takmarkanna járnbrautajarðganga en von bráða var staðallinn hækkaður um 6 tommur, 8'6".

1992 er kynntur staðall fyrir 9'6" háa 40' gáma, HC, ekki án andmæla, vegna meðal annars hæðatakmarkanna í Evrópu.

Ein aðferð til að mæta þeim vanda var ný gerð gámagrinda á minni hjólum, og lægri dráttarbílar. Í desember 1992 er 1.3% gámaflotans 8 fet á hæð, 94% 8'6", 9.4% HC. Í dag er meira en helmingur gáma 40'HC og fyrir hvern einn 20' gám væntanlega 8'6" eru byggðir 2.2 40'HC. Leyfður heildarþungi gáma, bæði 20' og 40' er nú 32.5 tonn

Útgerðir lærðu með tímanum að viðskiptavinurinn var ekki tilbúinn að borga meira fyrir 40'HC en 40' standard, þrátt fyrir að HC gefi 13% meira rými. Sem dæmi um verðlagningu má nefna að tilboð frá 5 skipafélögum til fyrirtækis í Kuwait 2013 þá var frakt fyrir 40'HC 60% herra en fyrir 20'standard, þó að flutningsgeta stærri gámsins væri 2.3 sinnum þess minni.

Tæknilega er ekkert rangt við að hafa 20'HC gáma sem henta mjög vel fyrir þunga vöru eins og plastefni, sem fyllir gáminn undir þungamörkum.

Vandinn er ekki bara að menn borga ekki meira, heldur að fullunnar vörur taka meira pláss, nota 40'HC meðan hráefni eru þétt í sér og kemst vel fyrir í 20'gámum. Lönd eins og Kína flytja út fullunnar vörur og inn hráefni, sem stundum er alls konar efni til endurvinnslu eins og brotamálmur og pappír. Það verður að koma eins mikið af þessari vöru í 40'gáma til að minnka flutning tómrar gáma í báðar áttir.

Mjög stór hluti gáma eru tæmdir og fylltir fjarri höfnum. Því er almennt talað um að heildaflutnings-kostnaður er frá dyrum sendanda til dyra móttakenda. Mjög verulegur kostnaður er við akstur frá höfn til vöruhúss. Kostnaður er sá sami eða mjög svipaður hvort er um að ræða 20' gám eða 40'HC. Þá eru gáma-upp og útskipunargjöld, THC, þau sömu í Evrópu hvort sem um er að ræða 20' eða 40' gáma enda sama vinna að mestu hvor stærðin sem er flutt. Reyndar geymslurýmispörf meiri fyrir stærri gerðina, en geymslutími að jafnaði stuttur.

Eins og áður segir var gámalengd fljótlega miðuð við heimilaða lengd ökutækja í Bandaríkjunum. Núorðið leyfa flest lönd 45'gáma á vegum. Slíkir gámar (HC) hafa 27% meira rými en standard 40'gámar og því upplagðir fyrir flesta unna vöru. En útgerðir eru tregar til að bjóða upp á þennan möguleika, væntanlega vegna þess að þeir óttast að kunninn vilji ekki borga fyrir auka plássíð um borð.

American President Line bauð upp á 53' gáma frá Asíu til Ameríku. Þessu hefur verið hætt enda er ekki leyfileg að nota ökutæki í Kína af þeirri lengd sem þarf til að flytja 53'gáma, þó það sé leyft á heimaslóðum.

Í Evrópu hefur af umhverfisástæðum verið lagt mikið upp úr sjóflutningum í gámum, þar sem slíkt er umhverfisvænna en sami flutningur á aftanívögnum með ferjum. Til að vera samkeppnishæfar bjóða útgerðir upp á 45'palletwide gáma sem rúma 89 m³. Stærstu 13,6 m aftanívagnar rýma 100 m³.

Í Írlandi fara gámar halloka og hefur hlutfall þeirra gagnvart vögnum fallið úr 41% í 32% af heildar vörumagni sem flutt er venjulega í gámum eða á vögnum á undanförunum 10 árum. Það getur haft áhrif ef viðskipti við Bretland hafa aukist í neysluvörum en það er fljótlega að flytja með vögnum en gámum.

Compindex

Til að geta greint betur flutningsgetu gámaskipa, er reiknað Compindex fyrir skipið með því að draga 5% frá DWT og deila í niðurstöðuna með uppgöfin TEU fjölda skipsins. Þessi 5% eru áætlað eldsneyti, vistir og vatn.

Í því sem hér fer á eftir er stundum minnst á Compindex. Eftir því sem uppgöfin TEU fjöldi eykst er líkleggra að Compindex lækki. Hugsanleg skýring er gefin seinna.

⁴ Jean-Paul Rodrigue and The Notteboom, 2015, The Legacy and the Future of the Panama Canal, TR News jan. – feb. 2015.

⁵ Economist 5. okt. 2017. How protectionism sank America's entire merchant fleet.



Priam, byggt 1966. Varð fyrir flugskeyti í Persaflóa 1985 og tekið úr notkun.

Næstu ár

Gámar voru komnir til að vera. Á næstu árum breyttust sjóflutningar með „stykkjavöru“. Gámaskip komu í stað eldri skipa sem voru með millidekk og stúfun í lest oft mikil líkamleg vinna.

Margar þeirra línuútgerða sem voru í áætlunarflutningum tóku upp gámaflutninga og fjárfestu í nýjum skipum og gámum, því venjulegir sjóflutningar voru ekki lengur samkeppnishæfir. Venjulegt skip í langsiglingum (Priam Class 22.000 DWT, byggt 1966) var 149 daga í höfn meðan gámaskip (Liverpool Bay, 2.961 TEU, 47.000 DWT (CompIndex 15,1) byggt 1972) var 64 daga í höfn.

Priam var 171.6 metrar að lengd, 23.8 m breitt og risti 9,1 m. Liverpool Bay var 290 m langt, 32.34 í breidd og risti 13 m, þarna erum við með Panamax skip.



Liverpool Bay byggt 1972, alls 2.961 TEU.

Aukin burðargeta og afgreiðsluhraði leiddi til að miðað við sama magn þurfti 1 gámaskip fyrir 6 eða fleiri venjuleg skip.

Það varð því ekki bara fækkun á skipum heldur var mjög algengt að fyrirtæki sameinuðust eða hyrfu af markaði, sum eftir að hafa reynt fyrir sér um margra ára skeið.

Á Norðurlöndum voru öflug skipafélög í áætlunarsiglingum sem voru misfljót að gámaavæðast. Broström í Gautaborg var framarlega í nýjungum og tók þátt með EAC í Kaupmannahöfn og Wilhelmsen í Oslo að smíða 4 skip sem voru með hraðskreiðari skipum, Nihon, Jutlandia, Selandia og Toyama. Johnson Line í Stokkhómi hafði verið framarlega í siglingum á vestuströnd Ameríku gafst upp 1988. 4 bresk fyrirtæki sameinuðu línurekstur sinn í OCL á árinu 1965, sem varð P&O á árinu 1986 sem sameinaðist Nedlloyd 1997 og var tekið yfir af Maersk 2005. Í Kanada keypti CP Ships upp Cast, Contship, Lykes Lines of 3 aðrar útgerðir til að vera tekin yfir af Hapag Lloyd 2005. Hapag Lloyd varð til 1970, við samruna tveggja útgerða sem voru stofnaðar um 120 árum áður.⁶ Hapag Lloyd hef-

ur síðan keypt CSAV útgerðina í Cíle, sem hafði áður keypti Norasia sem í eina tíð var framarlega í tækniframförum; „Ship of the future“ verkefnið, og UASC.

Það var ekki bara að útgerðir hyrfu heldur bættust nýjar við. Evergreen fór í gámarekstur 1975, og Yang Ming árið 1972, eru báðar á lista yfir stærstu gámaútgerðir heims. MSC bættist við 1977 og verður gerð skil seinna.

Eins og sést að ofan eru fyrstu gámaskipin mun stærri en þau skip sem þau leystu af hólmi. Og þau þurftu annars konar hafnaraðstöðu með stærri snúningsráðius, og meiri dýpi. Einnig gámakrana og gámaavöll og góða aðstöðu fyrir gáma. Þess konar hafnaraðstaða var oftast utan við megin kjarna bæja eins og Sundahöfn, eða hafnirnar í New Jersey.

Eldri skipin lögðust gjarnan að bryggjum þar sem vöruhús voru „innan seilingar“ eins og vöruhús Eimskips á Sundabakka voru. Þá voru víða „finger“ út í höfnina eins og Ægisgarður í Reykjavík.

Það fækkaði mjög starfsmönnum í höfnum enda gáarnir teknir beint til viðtakanda. Sem dæmi, þá voru árið 1970 30.000 hafnarverkamenn í New York/New Jersey höfnum. 16 árum seinna hafði þeim fækkað í 7.400 verkamenn.⁷

Það voru færri skip, oft með minni áhafnir og stoppuðu stutt, lengra frá miðbæjum. Meðan hafnir voru nær, og lengra stoppað voru hverfi ekki langt frá höfnunum með hafnarknæpur og skemmtanalíf sem ekki var lengur tími fyrir. Þá varð seinna önnur þróun að útgerðir mönnuðu skip sín með áhöfnum sem höfðu mun minni tekjur en evrópskar áhafnir.

Á þessum árum var heimsverslun að aukast, í og með vegna minni innflutningshafta. Gámaavæðingin sem slík leiddi ekki bara til ódýrari sjóflutninga heldur bauð hún upp á að lesta gám við verksmiðjudyr í einu landi og losa við vöruhúsadyr í öðru landi. Sendingar- og móttöku stöð gátu verið langt inn í landi eða í öðru landi en því sem viðkomandi höfn var í og gámur fluttur frá höfn með bíl, lest eða pramma. Ekki þurfti að óttast þjófnað, og skemmdir vegna meðhöndlunar voru afar fá-tíðar, þá vegna ófaglegar stúfunar í gám. Þetta leiddi til mikið meiri sparnaðar en lægri frakt, t.d. minni umbúðir og lægri tryggingar, auk upp- og útskipunargjalda. Þá voru skipin fljót í förum, eyddum litlum tíma í höfn og héldu áætlun þökkalega vel, alla vega mun betur en gömlu skipin, sem leyfði minna birgðahald. Þetta ýtti enn undir meiri heimsverslun sem var gerð möguleg með gámaavæðingu.

Á fyrsta áratug gámaavæðingar, frá 1970 til 80 var mesta traffikinn milli Ameríku, Evrópu aðallega norðanverða, Eyjaálfa og Japan og Hong Kong.⁸ Áratuginn á eftir bættust aðrir heims hlutar við, eftir þróunarstigi og viðbúnaði. Hér má nefna Afríkulönd, Suður-Ameríku, Persaflóa, suður hluti Evrópu. Á þriðja áratug gámaavæðingar fjölgaði höfnum og þær stækkuðu,



City of Edinburgh byggt 1973, 2.952 TEU. Tekin yfir af Maersk við kaup á EAC. Úr notkun 2002 eftir 29 ár.

⁷ Ocean Container Shipping, Wayne K. Talley Journal of Economic issues, vol XXXIV No. 4, des. 2000.

⁸ The Waves of containerization: Shifts in Global Maritime Transportation David Gurrero, Jean Paul Rodrigue, Journal of Transport Geography Volume 34, jan. 2014, bls. 151-164.

⁶ The Evolution of Containerization and its Impact on Globalization, James Frost, MA, MBA IOI, Dalhousie University, 9. júlí 2010.

og við sjáum á árinu 1994 Shanghai komast á topp 10 listann yfir stærstu hafnir heims, þó einungis með einn tíunda þess gámafjölda sem fór um Hong Kong.

Mest af gámum var flutt með þar til gerðum gámaskipum með sellum í lest og þegar fram í sótti festinga grindur á dekki (lashing bridges). En framan af voru gámar um borð í venjulegum línuskipum og var sumum þeirra breytt til að geta flutt gáma. En líf slíkra skipa var stutt. Priam og systurskip þess voru smíðuð 1967 og tekin úr notkun eftir 17-19 ára rekstur, enda ekki samkeppnishæf. Á sama tíma verða til ekjuskip fyrir úthafssiglingar sem voru með gáma á dekki og farm á hjólum í lest. Mikið hefur fækkað í þessum flota en eitt nafn, Atlantic Container Line, ACL, er komið með 5 skip af þriðju kynslóð slíkra skipa á árinu 2015, sem hafa áttfalda burðargetu fyrstu kynslóðar frá 1967 og tvöfalda annarrar kynslóðar frá 1984 sem fór í ofninn þegar nýju skipin komu. Önnur kynslóðin kom með gámasellum á dekki sem var nýlunda þá og þótti djarft vegna stöðugleika. Sú þriðja er eins búin. Útgerðin segist ekki hafa misst einn einast a gám í sjóinn undanfarin 30 ár.⁹ Skipin voru með bíladekk efst í skipinu aftan við yfirbyggingu því bílar eru hlutfallslega léttir. Stór kúnni lengi vel var Volvo með flutning frá Gautaborg til Bandaríkjanna.

ACL var samstarf þriggja sænskra útgerða og einnar hollenskrar, seinna bættust frönsk og ensk útgerð í eigendahópinn.

Í upphafi gámaavæðingar, sem og nú, var samstarf útgerða nauðsynlegt til að halda uppi reglulegum siglingum á helstu

⁹ JOC 301015: ACL receives first of four innovative con-ro ships.

hafnir. Þá voru 3 megin siglingahópar, TRIO, ScanDutch og Ace Group sem hver um sig hafði sína siglingaáætlun. Eftir 20 ára samstarf var komin þreyta í samvinnuna, enda áttu sumar útgerðir í rekstrarerfiðleikum. Þannig hafði EAC í janúar 1993 keypt upp línuhluta samstarfsaðila sinna í Noregi og Svíþjóð, Wilhelmsen Lines og Transatlantic. Þá hafði EAC keypt BEN Line í Bretlandi. En allt endaði þetta í mars sama ár þegar Maersk keypti upp þennan sameinað rekstur og þau skip sem ekki voru seld öðrum. Tvö þeirra skipa sem voru seld út úr pakkanum voru stolt EAC, Jutlandia og Selandia. Þau voru seld til US Military Sealift Command og heita USNS Gordon og USNS Gilliland. Þess má geta að SL7 sería 8 skipa sem Malcolm McLean lét Sea Land byggja 1972 sem hraðskreiðustu skip heims rétt áður er olíuverðið snar hækkaði voru 1981 seld til bandaríska flotans sem birgðaskip.

Feeding

Gámaskipin voru á föstum áætlunum sem voru vegna meiri afgreiðsluhraða í höfnum áreiðanlegri en áætlun línuskipanna áður. Þar sem gámaskipin voru stærri, dýrari og lofuðu fljótari flutningum var ekki lengur hægt að fara inn á allar hafnir. Þess í stað urðu til umskipunarhafnir og feeder skip. Fyrstu slíkar hafnir voru Singapore og Algeciras á Spáni. Skip fóru um Singapore á leið frá Evrópu til Suðaustur-Asíu sem í byrjun voru aðallega Japan, Kórea og Taiwan. Hong Kong var aðalhöfn fyrir Suður-Kína, en í byrjun var gámum frá Norður-Kína umskipað í Kóreu. Í Singapore var umskipað til m.a. Tailands, Filipseyja og Indónesíu og seinna til Ástralíu og Nýja-Sjálands. Í Algeciras



FRÍÐRIK A.
JÓNSSON ehf.

Tækin í brúna frá FAJ
Fyrir allar stærðir skipa og báta



Simrad sjálfstýringar

Góður aflestrarskjár.
Snúningshnappur.
Samhæfð útistýri.
STBY, WORK og AUTO
Notendamánni.



Dýptarmælar



Botnstykki



Radarskjár



Breðbandaradar



Kortaplotter



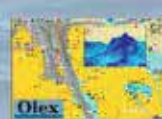
Neyðarsíðvar



Hjálmahöfuðtöl



Talstöðvar



Þrívíddarplotter

Friðrik A. Jónsson ehf
Miðhrauni 13 - 210 Garðabæ
S. 552 2111 - www.faj.is

Siglinga, fiskileitar og rafeindatæki



Fyrrum forystuskip í þróun gámvæðingar var breytt í birgðaflutningaskip fyrir bandaríska flotann, væntanlega vegna mikils hraða skipanna. Efri röð til vinstri, Selandia og Jutlandi á siglingu og sem birgðaflutningaskip til hægri. Neðri röð, líka af skipi í 7 SL 7 seríunni til vinstri og sem birgðaskip til hægri. Skipin smíðuð um 1970.



Allt fyrir nýsmíðina

YANMAR aðalvél
YANMAR hjálparvél
REINTJES niðurfærslugir
BERG skiptiskrúfa

STAMFORD ásrafali
SCANTROL autotroll
NORSAP skipstjórstólar



BJÖRG EA 7

YANMAR aðalvél
MEKANORD niðurfærslugir
VULKAN ástengi
KORSØR skiptiskrúfa

SLEIPNER bógskrúfa
SEAMECH vélstýring
NORIS viðvörðunarkerfi



HAFBORG EA 152

YANMAR aðalvél
ZF niðurfærslugir
ZF stjórnþæki
SIMRAD sjálfstýring
CENTA ástengi

SIDE-POWER hliðarskrúfur
8" hljóðkútur
EUROPAFILTER smursía
SEPAR forsiur
PRESTOLITE alternator



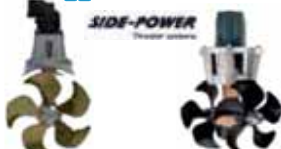
SANDEFELL SU 75

YANMAR



Aðalvélar í skip og báta

SIDE-POWER



Hliðarskrúfur



Stjórnþæki og girar

TOIMIL MARINE



Löndunarkranar

KOHLER
IN POWER. SINCE 1920.



Rafstöðvar og ljósavélar

Poly Flex



Mótorþúðar fyrir flestar vélar



Sjókopar - sjóinntök - sjósiur - lokar - zink

ROLLWAY



Allar gerðir af legum

Prestolite



Alternatorar og DC rafalar

rule



12V og 24V lensidælur

rule



Skrúfur

Marás ehf.
Miðhrauni 13 - 210 Garðabæ
Sími: 555 6444 - Fax: 565 7230
www.maras.is - postur@maras.is

Fagleg ráðgjöf, sala og þjónusta
Bjóðum aðeins viðurkenndan búnað

mættust austur-vestur leiðir og norður-suður leiðir milli Evrópu og vestur strandar Afríku. Þannig var gámum frá til dæmis Jakarta til Lagos fyrst umskipað í Singapore og síðan Algeciras. Seinna var byggð höfn í Salalah í Óman til að tengja norður suður frá Persaflóa og Indlandi til Austur-Afríku við austur-vestur strauma.

Hugmyndfræðin hefur lengst af verið að hafa stór skip á fáar hafnir og láta minni skip um dreifinguna. Þannig átti SL7 sería SeaLand, meðan Malcolm McLean var við stjórn, einungis að hafa viðkomu í Port Elisabeth í New Jersey, Rotterdam og Bremerhaven. Þaðan átti að dreifa gámunum með feederskipum til Baltimore, Norfolk og Boston í Bandaríkjunum og í Evrópu til allra helstu hafna.¹⁰

Sama hugmyndfræði gildi hjá US Lines í „Umhverfis jörðina“ siglingum. Það var ýmist að meginútgerðir væru með eigin feederskip, eða notuðu þjónustu sérstakra feederútgerða.

Í byrjun voru feederskipin smá, nokkur hundruð TEU að stærð, en hafa smátt og smátt stækkað. Í Asíu er floti skipa 1.700 -2.500 TEU's sem eru einnig hluti af innan-Asíu flutninganeti fyrir höfn til hafnar gáma.

Flest feederskip í förum til og frá Dublin eru 750-1.000 TEU's. Þó sjást þar 1.700 TEU's skip. Maersk er með 3.596 TEU íssterkt gámaskip í smíðum fyrir Austursjó og Norðursjó. Er ekki ólíklegt að Maersk ætli sér frekari landvinninga en bara flytja fyrir eigin skip.

Nýju skipin sem urðu 12 og voru smíðuð fyrir lítið í Kóreu (meðan SL7 voru smíðuð í Bremen, Rotterdam og Emden 1972-3). Verðið fyrir 20' pláss (slot) var það lægsta sem hafði sést, \$ 11.000.

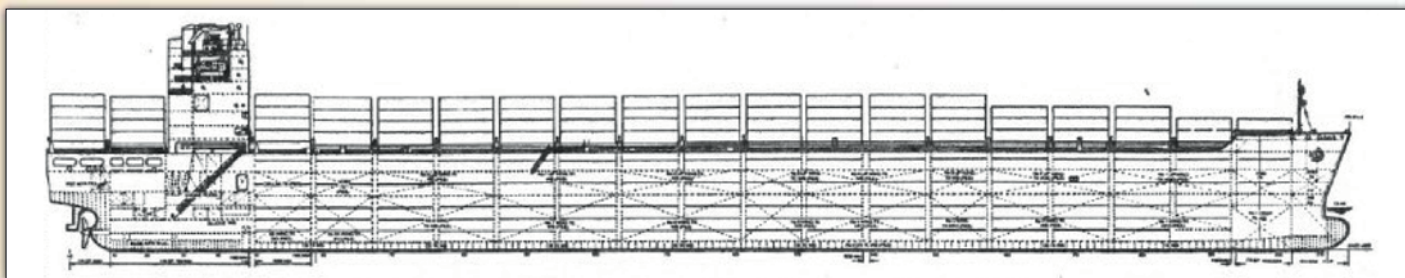
Þau gátu borið 4.438 TEU en þar sem hin nýja áhersla var á 40' gáma þá voru þau kynnt sem 2.219¹¹ FEU skip. Þar sem olíuverðið hafði gert út af við SL7 þá voru þessi skip einungis gerið fyrir 17.5 hnúta hraða, sem jafnvel á tímum slow-steam-ing þætti allt of hægt, meðan á þessum tíma héldu skip á meginleiðum yfir 20 hnúta hraða. Einungis var siglt til vesturs, 19 hafnir; Hong Kong, Kaohsiung í Taiwan, Pusan í Kóreu, Yokohama í Japan, Oakland, Long Beach í BNA, Cristobal í Panama, Savannah, Norfolk, New York, Le Havre í Frakklandi, Felixstowe, Rotterdam, Hamborg, Jeddah, Khor Fakkan í Sam-einuðu Arabísku Furstadæmunum, Colombo í Sri Lanka, Singapore og til baka til Hong Kong, eftir 27.000 sjómílna siglingu¹².

American New York sem Sealand Florida. Var brotið upp í Kína í mars 2009, eftir 25 ára þjónustu.

RTW þjónustan átti að gefa betri nýtingu á skipunum þannig að tómunum gámum væri haldið í lágmarki þar sem það var enginn, „backhaul leg“, bakaleið, heldur var haldið áfram milli mismunandi markaða í vestur átt.

Þá var skokklagið miðað við hámarks nýtingu innan lengdar og breiddar og siglingu á aðeins 17.5 hnúta hraða.

En olíuverðið féll snarlega og á þessum tíma þótti of mikið að fá 53 þúsund gáma getu inn á markaðinn sem leiddi til um-



USLines „Super-econ“ skipið American New York.

Umhverfis jörðina hugmyndir (Round the World, RTW)

Þó Malcolm McLean hefði sagt skilið við sköpunarverk sitt SeaLand þá var sköpunargleði enn til staðar, prófa eitthvað nýtt og breyta viðteknum hugsunarhætti.

Upp úr 1980 kaupir hann United States Lines og hefst handa um að láta byggja allt öðru vísi skip en SL7 seríuna sem hafði verið síðasta stórverk hans hjá Sea Land. SL7 gátu borið samvarandi 1.978 TEUs og áttu að sigla með 32 hnúta hraða. Þá hækkaði olíuverðið og rekstur var allt of dýr. USLines „Super-econ“ skipið American New York.

talsverðrar lækkunar tekna skipafélaga. Kostnaður við feedering og umstöflun gáma var mikil og því varð mikið tap á rekstri og félagið varð gjaldþrota í lok árs 1987.

Á sama tíma var Evergreen útgerðin í Taiwan að byrja með sínar RTW siglingar. Evergreen var stofnuð af Yung-Fa Chang sem hafði unnið sig upp frá háseta til skipstjóra og kunni því vel til skiparekstrar þegar hann byrjaði með eitt skip í september 1968, þá 41 árs. Hann var maður sem setti sig inn í alla hluti og hafði sem slagorð „Customer and good service should come first“.

Evergreen var frá 1984 til 1991 stærsta gámaútgerð heims,



USLines „Super-econ“ skipið American New York.

¹⁰ Cudahy, Brian J, Box Boats How Containerships changed the world, 2006 Forham University Press.

¹¹ Fairplay 280385, bls. 33.

¹² Seok-Min Lim, Round-the-world-service: The rise of Evergreen and the fall of U.S. Lines, Marit. Pol. Mgmt., 1996 Vol 23, No 2 119-144.

hafði 4 ár þar á undan verið í um tíunda sæti og virðast hafa haft sama skipastól, sem allt í einu nær þrefaldaðist 1984 úr 28.968 TEU í 74.132 TEU, mestur hluti aukningarinnar virðist hafa verið fyrir umhverfis jörðina siglingar.

Þjónusta Evergreen var bæði í austur og vestur og var með flota af 24 skipa sem komu með 10 daga millibili á 80 dögum á 18 hafnir. Skipin höfðu 2.728 TEU burðargetu og gengu 20,5 hnúta. Þessi þjónusta tók breytingum, höfnum fjölgað og farið var á vikufresti. En markaðurinn breyttist og RTW þjónusta var leyst af hólmi með venjulegum austur vestur leiðum auk norður suður leiða.

Að sigla í báðar áttir sparaði kostnað fyrir Evergreen. Þeir

höfðu þá 16 manna asískar áhafnir sem ekki voru dýrar, meðan USL sigldi með 24 Ameríkana um borð sem voru á umtalsvert betri kjörum. Þá hafði Evergreen komið sér upp skrifstofum og hjálfaðu starfsfólki sem þjónaði öðrum leiðum meðan starfsfólk USL kom héðan og þaðan og gekk ekki of vel að fá það til að vinna saman og tengjast þeim mörkuðum sem unnið var á.

Fróðleiksfúsir lesendur Víkings ættu að leggja leið sína inn á vefsíðu höfundar, www.pallhermannsson.com - þar er sannarlega ekki í kot vísað.

Ár	Kyrrahafið		Asía Evrópa		Norður Atlantshaf		Austur	Vestur
	Asía til BNA Austur	BNA til Asíu Vestur	Asía til Evrópu Vestur	Evrópa til Asíu Austur	BNA til Evrópu Austur	Evrópa til BNA Vestur		
1997	4,660	3,610	3,290	2,730	1,270	1,556	8,660	8,456
		77%		83%	82%			
2007	6,130	3,540	4,150	3,050	1,410	1,800	10,590	9,490
		58%		73%	78%			
2014	15,800	7,400	15,200	6,800	2,800	3,900	25,400	26,500
		47%		45%	72%			
2017	17,900	8,200	15,500	7,600	2,900	4,500	28,400	28,200
		46%		49%	64%			

Prósentutölurnar vísa til nýtingu skipa á bakaleið, miðað við að sú leið sem hefur meiri nýtingu er aðalleið, þannig á árinu 2017 er nýting frá BNA til Asíu 46% af því sem flutt var til BNA frá Asíu. Stærð skipa er miðuð við fulla nýtingu á aðalleið. Á þessum tíma hefur misvægið aukist á öllum leiðum, ekki bara til og frá Kína.

Tafla 1. Fjöldi gáma sem fluttir voru á meginleiðum á 20 ára tímabili í þúsundum TEU. Ekki eru handhægar upplýsingar frá tíma RTW siglinganna en upplýsingar í töflunni gefa hugmynd um straumana.



Við látum dæluna ganga



- Dælur
- Dæluviðgerðir
- Áspétti
- Rafmótorar
- Vélavarahlutir



Viðgerðir • Tæringarvarnir Keramikhúðun



Fyrstu togararnir í eigu Íslendinga

Að þessu sinni beinir Helgi Laxdal sjónum að átta togurum sem komu til landsins á árunum 1915 til 1919. Þetta er fjórða greinin í þessari fróðlegu samantekt Helga.

nafnið Earl Hereford GY 147. Lengd 37,95 m., breidd 6,55 m., dýpt 3,84 m., brl. 273,02. Knúinn 450 hö gufuvél.

Fór til Færeyja, eigandi Christian M. Evensen Þórshöfn. Keyptur af Fiski-

Frakklandi til ársins 1942 þá keyptur af Þjóðverjum sem nýttu skipið í þágu sjóhersins til 1944. Rifinn í brotajárn árið 1951.

– 26 –



Earl Herford RE-157.

– 25 –

Tuttugasti og fimmti togarinn í eigu Íslendinga, **Earl Herford RE-157**, skráður hér á landi 22. október 1915, smíðaður hjá Cook Welton & Gemmell Ltd í Beverley á Englandi árið 1906 fyrir Earl Steam Fishing Co Ltd í Grimsby, fékk

veiðahlutafélaginu Eggert Ólafssyni í Reykjavík, hélt nafninu Earl Hereford, fékk skráningarstafina RE 157. Skipstjóri Halldór Kr. Þorsteinsson Reykjavík. Seldur til Frakklands árið 1917.

Var í þjónustu Franska sjóhersins til ársins 1919. Gekk kaupum og solum í

Tuttugasti og sjötti togarinn í eigu Íslendinga, **Jarlinn ÍS-356**, skráður hér á landi 10. nóvember 1915, smíðaður hjá Cochrane & Sons Ltd í Selby á Englandi árið 1906. Kom til landsins í ágúst 1913, eigandi Fiskveiðahlutafélagið Græðir Ísafirði. Lengd 38,04 m., breidd 6,55 m., dýpt 4,15 m., brl. 277,49. Knúinn 465 hö. gufuvél. Skipstjóri Þorgrímur Sigurðsson, ættaður af Vatnsleysuströndinni.

Í október 1916 keypti Fiskveiðahlutafélagið Hákon Jarl í Reykjavík skipið og gaf því nafnið Jarlinn RE-189, sami skipstjóri. Á árinu 1917 var skipið selt til Frakklands.

Fiskveiðahlutafélagið Græðir á Ísafirði var stofnað árið 1912, aðalhvatamaður var Einar Jónsson frá Garðsstöðum, sem var þá skipaafgreiðslumaður á Ísafirði. Hann sinnti formennsku og framkvæmdastjórn allt til dauðadags, á árinu

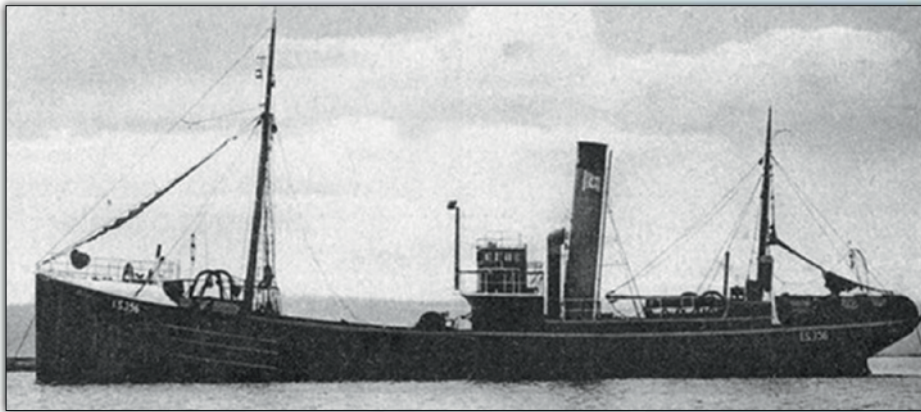
Viðtal við skipstjórann, við komu skipsins til Reykjavíkur

Vér áttum í gær viðtal við Guðmund Jónsson, skipstjóra á botnvörpunum „Earl Hereford“. Kom skipið hingað í gærmorgun beina leið frá Grimsby. Spurðum vér Guðmund fréttu frá stríðinu. – Vér komum til Hull þ. 14. þ.m. Á Humberfljótinu kom til okkar brezkur tundurbátur, sem spurði oss hvaðan vér kæmum og hvað vér hefðum meðferðis. Var yfirmanni bátsins sérstaklega ant um að vita hvort nokkrir væru þýzkir eða austurrískir sjómenn á skipinu. Tjáði hann oss að vér eigi mættum halda áfram upp fljótið fyr en dagaði og þá eigi lengra en að tilteknu vitaskipi á fljótinu. Þegar þangað kom var oss enn sagt, af öðru brezku herskipi, að hafa uppi svo tiltekin merki og halda ekki lengur fram ferðinni en að tveim beitiskipum, sem lágu ofar á fljótinu, og var oss gefinn vari um að halda ekki á hlið við þau.

Straumur var í fljótinu og bar skip vort upp fljótið, þegar að beitiskipunum kom, nær þeirri línu, sem bannað var að fara yfir. Fremra beitiskipið var þá farið að skjóta og skullu kúlurnar skamt fyrir framan skip vort. Vér snerum þá við, en síðar var mér tjáð, að hefði oss eigi tekist að stöðva skipið, þrátt fyrir strauminn, þá hefði beitiskipið skotið á »Earl Hereford«. Þegar til Grimsby kom láu þar nær allir botnvörpungar frá þeim bæ. En þann dag, var nokkrum leyft að fara út á fiskiveiðar til Íslands og Færeyja. Í Norðursjónum fá þeir eigi að fiska. Sagt var í Grimsby að um 60 botnvörpungar væru að draga á fyrir þýzkum sprengiduflum í Norðursjónum. Black útgerðarmaður í Hull, hafði meðal annars leigt brezku stjórninni öll sín skip til þessa. Aðdrættinum haga þeir þannig, að tvö skip fara saman og hafa vírstreng á milli sín svo neðarlega í sjónum, að hann lendir undir duflinu á taug, sem liggur ofan í stjórann.

Guðmundur kvað ágætis markað fyrir fisk í Bretlandi og siglingu þangað hættulausa með öllu.

Morgunblaðið. 23. ágúst 1914.



Jarlinn IS-356.

1914, þá tók Sigurjón Jónsson, skólastjóri barna- og unglingaskólans á Ísafirði við, síðar bankastjóri Landsbankans og þingmaður. Auk þeirra var Árni Jónsson verslunarstjóri í fyrstu stjórninni. Sömuleiðis mun Karl Olgeirsson framkvæmdastjóri hafa komið að stofnun félagsins. Fyrsti skipstjóri skipsins var Þorgrímur Sigurðsson en sonur hans var Þorgrímur Þorgrímsson, sem stofnaði byggingavöruverslunina Þ. Þorgrímsson & Co í Reykjavík árið 1942.

Fiskveiðahlutafélagið Hákon jarl var stofnað í Reykjavík í október 1916, að frumkvæði Þorsteins Jónssonar kaupmanns frá Seyðisfirði, stundum nefndur Þorsteinn borgari, sem varð fyrsti framkvæmdastjóri félagsins. Með honum í stjórn voru Carl Proppé sem var formaður og Olgeir Friðgeirsson kaupmaður og konsúll, varamenn, Þorsteinn Júl. Sveinsson skipstjóri og Elías Lyngdal kaupmaður.

Um Þorsteinn borgara kemur eftirfarandi fram í Sögu Borgarfjarðar eystri sem út kom árið 1995, skráð af þeim Magnúsi H. Helgasynti, Ármanni Halldórssyni, Sigríði Eyjólfsdóttur og Sigurði Óskari Pálssyni.

„Sumarið 1905 reyndist örlagasumar í öllum atvinnurekstri Þorsteins. Ári áður hafði hann veðsett allar húseignir sínar Thor E. Túliniysi sem hafði m.a. verslun á Seyðisfirði, auk hluta úr íshúsi því sem hann hafði látið reisa í byrjun aldarinnar, og 9 hundruð úr landi Bakkagerðis (sbr. þinglýsingarskjöl).

Veturinn 1904-1905 tók Þorsteinn mikilvæga ákvörðun og lagði þá í raun allan atvinnurekstur sinn undir. Hann fór til Lofóten í Noregi og hugðist ráða til sín 75 bátshafnir eða um 250 manns til þess að stunda fiskveiðar við Austurland þá um sumarið. Þorsteinn leigði gufuskip til að flytja Norðmennina til Íslands.“ (Saga Borgarfjarðar eystra bls. 99).

Ekki gat hann þó ráðið jafnmarga Norðmenn og hann ætlaði, þó fjöldinn væri mikill, en mennirnir voru ráðnir

upp á hlut. Þetta sumar gerði Þorsteinn út 45 báta frá Borgarfirði og 23 báta frá Seyðisfirði. „Alls hafði hann 76 Norðmenn á Borgarfirði þetta sumar. Á Borgarfirði fiskaðist lítið þetta sumar og höfðu Norðmennirnir ekki fyrir úttekt og uppihaldi á staðnum.“ (Saga Borgarfjarðar eystra bls. 99-100). Síðar var þetta sumar kallað Norðmannasumarið.

– 27 –

Tuttugasti og sjöundi togarinn í eigu Íslendinga, **Rán RE-54**, skráður hér á landi 26. janúar 1916 smíðaður hjá



Rán RE-54.

Frétt í Ægi frá 1915, um komu Rán, takið eftir orðalaginu:

Hinn 20. þ. m. að kveldi, hafnaði sig hjer hið nýja botnvörpuskip Ægisfjelagsins. Skipið heitir »Rán«. Skip þetta er smíðað í Þýskalandi og er hið vandaðasta í alla staði, er raflýst, hefir yfirhitunartæki, sem eflaust munu reynast betur hjer, þar eð vjelin er til þess gjörð, heldur en þar sem þau eru sett í skip löngu eftir að þau eru smíðuð.

Miklar framfarir má það kalla, að á skipinu eru lifrarbræðslutæki. Tveir stórir jarngeymarar eru í klefa á þilfarinu fyrir ofan vjelina, lifrin látn í þá og brædd þar við gufu og síðan látið renna á tunnur. Þetta er hið fyrsta íslenska botnvörpuskip, sem smíðað hefir verið í Þýskalandi, og mun eitt af beztu skipum, sem hingað hafa komið. Framkvæmdarsljóri »Ægisfjelagsins« er hr. M. Th. Blöndahl í Reykjavík.

Ægir. 3 tbl. 1915.



Síld landað úr Rán á Akureyri eftir að skipið var selt til Hafnarfjarðar árið 1924 og fékk einkennisstafina GK-507.

Schiffsbau Gesellschafts Unterweser í Lehe (Bremerhaven) í Þýskalandi árið 1915 fyrir Fiskiveiðahlutafélagið Ægi í Reykjavík. Lengd 30,80 m., breidd 6,95 m., dýpt 3,75 m., brl. 262,57. Knúinn 400 hõ gufuvél. Skipstjóri, Finnbogi Finnbogason.

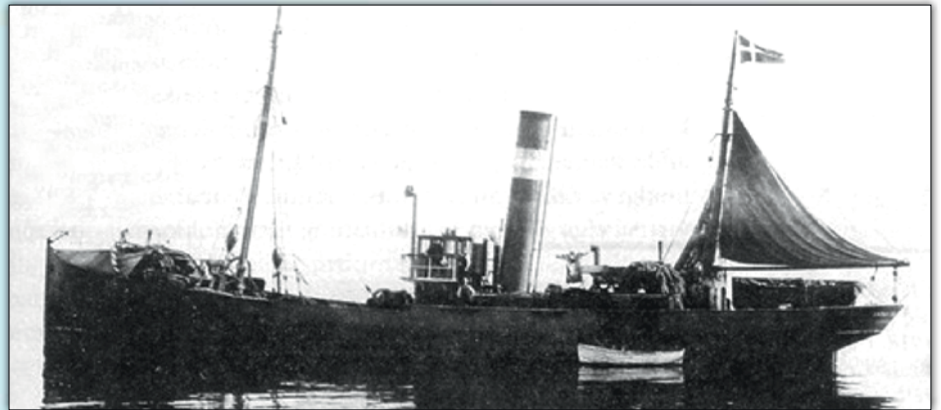
Leigt Kanadastjórn árið 1918, stundaði veiðar við strendur Kanada um eins árs skeið. Selt á árinu 1919, Ásgeiri Péturssyni útgerðarmanni á Akureyri, hélt nafninu en fékk skráningastafina EA 386.

Fiskiveiðahlutafélagið Höfrungur í Hafnarfirði keypti skipið 23. janúar 1924, sem hélt nafninu en fékk skráningarstafina GK-507. Sama ár, í febrúar keypti h/f Rán í Hafnarfirði skipið, sama nafn og skráningarstafir. Selt á árinu 1935, Rán h/f í Reykjavík, sem aftur seldi það 23. júní 1939, Hlutafélaginu Djúpvík í Djúpvík, Strandasýslu, fékk nafnið Rán ST 50. Selt 26. febrúar 1946, Kongshafnar Trolarafélag (J.E. Simonsen) í Færeyjum, fékk nafnið Urd FD 440. Fór í brotajárn til Englands og rifinn þar árið 1952.

á landi 11. mars 1916, smíðaður fyrir Stoomvisscherji Mercurius í Hollandi árið 1904, fékk nafnið Donald IJM 103. Lengd 39,01 m., breidd 6,43 m., dýpt 4,05 m., brl. 264, knúinn 375 hõ gufuvél. Eigandi, Defensor h/f í Reykjavík, sem stofnað var á árinu 1915.

Matthías Þórðarson frá Móum var einn af stofnendum félagsins, um það segir svo í endurminningum hans. Félagið var þannig til komið, að hann ásamt fleirum keyptu flak af skipi, sem rekið

til þess að reisa fiskverkunarstöð við Rauðará sem þeir nefndu Defensor eftir skipinu. Eigendur voru þessir; Matthías Þórðarson fiskifélagsráðunautur, kenndur við Móa, Magnús Magnússon og Jón Ólafsson, báðir hluthafar í Alliance, Jól Jónsson skipstjóri, sem var fyrsti skipstjóri skipsins, og Geo Copland kaupmaður, sem áttu togarann í aðeins rúmt ár, eða til ársins 1917 er hann var seldur til Frakklands.



Snorri Sturluson RE-134.



Þór RE-171.

– 28 –

Tuttugasti og áttundi togarinn í eigu Íslendinga, **Þór RE-171**, var skráður hér

hafði á land við Rauðará í Reykjavík árið 1911. Létu þeir rífa skipið, sem bar nafnið, Defensor, þeir notuðu andvirðið

– 29 –

Tuttugasti og níundi togarinn í eigu Íslendinga **Snorri Sturluson RE 134**, skráður hér á landi 27. júní 1916, smíðaður hjá Cook Welton & Gemmell Ltd í Beverley á Englandi árið 1900. Lengd 37,00 m., breidd 6,40 m., dýpt 3,44 m., 228 brl., knúinn 400 hõ gufuvél. Skipstjóri, Snæbjörn Stefánsson. Seldur P.J. Thorsteinsson & Co. h/f Reykjavík og Kaupmannahöfn, 10 júní 1907 (Milljónafélagið). Togarinn var seldur h/f Snorra Sturlusyni í Kaupmannahöfn í mars 1914. Keyptur aftur til landsins í apríl 1915, eigandi var Thor Jensen (h/f Kveldúlfur). Togarinn var seldur til Englands árið 1919. Þetta er annar togarinn sem ber þetta nafn, hinum fyrri voru gerð skil í 2. tbl. Víkingisins 2018.

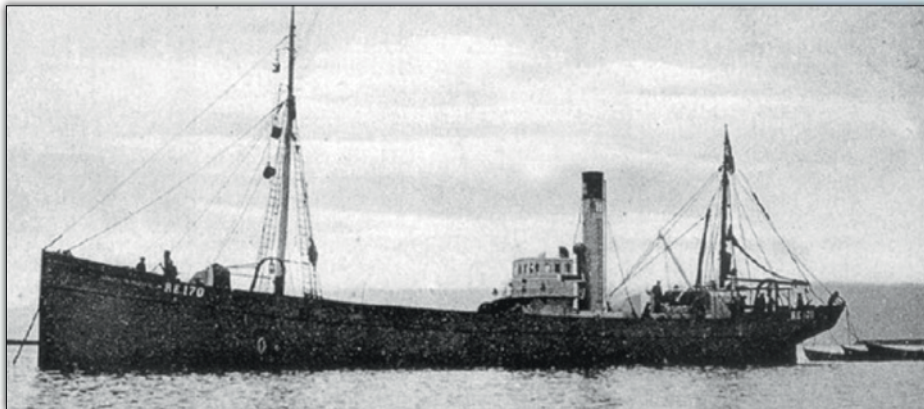
Ögn um forsögu milljónafélagsins

Árið 1907 var Útgerðarfyrirtækið P. J. Thorsteinsson & Co stofnað sem var með höfuðstöðvar í Viðey frá stofnun til ársins 1914. Hlutafé þess átti að vera 1 milljón króna sem þá var gríðarleg upphæð, sem félagið var síðan nefnt eftir og kallað Milljónafélagið. Helstu stofnendur þess voru Pétur J. Thorsteinsson og Thor Jensen.

Miðstöð félagsins var á austurenda Viðeyjar og á skömmum tíma myndaðist þar reisulegt þorp með fjölda íbúðar- og fiskverkunarhúsa. Þar var einnig besta höfnin við Faxaflóa. Milljónafélagið varð gjaldþrota árið 1914 en fiskverkun var áfram á Sundabakka.

Árið 1924 gerði Kárafélagið eyjuna að útgerðarstöð sinni. Þá fjölgaði þorpsbúum og urðu þeir flestir 138 talsins árið 1930. Ári síðar lagði félagið upp laupana. Eftir það tók íbúum þorpsins að fækka og árið 1943 fór það í eyði. Búskapur var stundaður í Viðey fram á sjötta áratuginn en þá lagðist búseta af í eyjunni.

Árið 1968 var Þjóðminjasafninu falin umsjón með Viðeyjarstofu og kirkjunni, en þá voru húsin orðin illa farin. Íslenska ríkið gaf Reykjavíkurborg húsin árið 1986 og lauk endurbótum á þeim árið 1988.

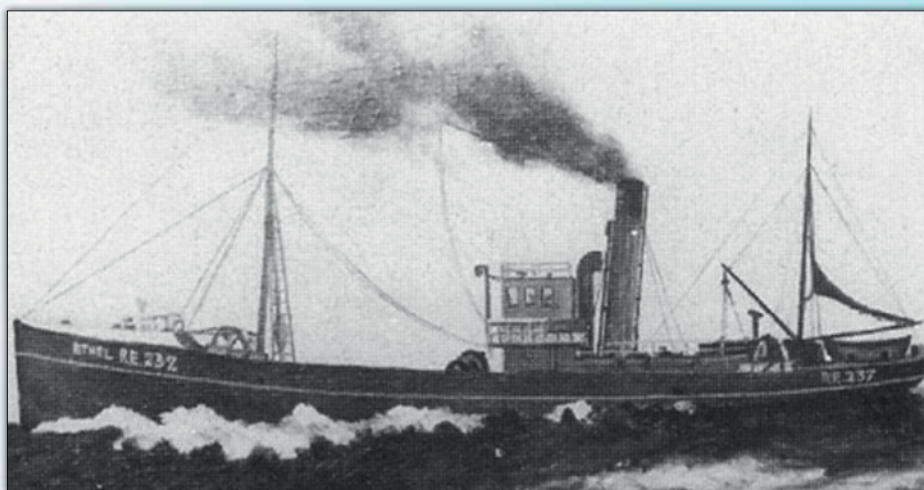


Porsteinn Ingólfsson RE-170.

– 30 –

Þrítugasti togarinn í eigu Íslendinga, **Porsteinn Ingólfsson RE-170**, skráður hér á landi 24. febrúar 1917 smíðaður hjá M.van der Kuijl de Slikerveer fyrir Van de Stoomvisserij Maatschappij Mercurius í IJmuiden í Hollandi árið 1904, fékk nafnið Silvain IJM 102. Lengd 39,01 m., breidd 6,43 m., dýpt 3,05 m., brl. 265, knúinn 375 hö. gufuvél. Skipstjóri, Gunnlaugur Illugason.

Á árinu 1916 keypti Fiskiveiðafélagið Haukur í Reykjavík (P. J. Thorsteinsson) skipið. Alliance h/f í Reykjavík keypti skipið í mars 1922 og nefndi Tryggva gamla RE-2. Seldur til Danmerkur í brotajárn 1955.



Ethel RE-237.



Vinland RE-226.

– 31 –

Þrítugasti og fyrsti togarinn í eigu Íslendinga, **Vinland RE 226**, skráður hér á landi 24. janúar 1919, smíðað hjá H. J. Coopman & Co í Dordrecht í Hollandi árið 1917 fyrir Th. Thorsteinsson í Reykjavík. Lengd 40,23 m., breidd 6,98 m., dýpt 3,81 m., brl. 304,59, knúinn 550 hö. gufuvél. Skipstjóri, Guðmundur Jóhannsson. Seinna á sama ári keypi H.P. Duus í Reykjavík skipið og nefndi Ásu RE-226. Togarinn strandaði á Dritvíkurtanga á Snæfellsnesi, 20. desember 1925. Áhöfnin komst í björgunarbátanna og var bjargað um borð í þýskan

togara og fisktökuskipið La France sem flutti skipbrotsmenn til Hafnarfjarðar. Togarinn eyðilagðist á strandstað.

– 32 –

Þrítugasti og annar togarinn í eigu Íslendinga, **Ethel RE 237**, skráður hér á landi 19. desember 1919, smíðaður hjá Goole Shipbuilding & Repairing Co Ltd. í Goole á Englandi árið 1907.

Lengd 38,40 m., breidd 6,68 m., dýpt 3,63 m., brl. 270,93. Eigandi Atlanta h/f Reykjavík (Elías Stefánsson), knúinn 75 hö. gufuvél. Skipstjóri, Ólafur Pétursson.

Fyrsti eigandi Louis Cohen í Fleetwood, nafn Ethel FD 173. Seldur 24 júní

1912, The Active Fishing Co Ltd í Fleetwood. Var í þjónustu breska flotans frá júní 1915. Skilað 12. mars 1919. Seldur í desember 1919, h/f Atlanta í Reykjavík (Elías Stefánsson), fær nafnið Ethel RE 237. Seldur í desember 1923, J.Marr & Son Ltd í Fleetwood, hét Irvana FD 430. Seldur árið 1925, Comissariado Gereal dos Abastecimentos í Lissabon, Portúgal, hét Apolo. Seldur í janúar 1927, Sociedade Comercial Maritima Ltda í Lissabon, hét Cabo Juby. Fór í brotajárn á árinu 1958.

**Ryðfrír
stálbarkar**

fyrir

**Hitaveitur • Pústkerfi • Vatnslagnir
Olíulagnir • Frystikerfi • Loftlagnir
Viðgerðir og smíði á þenslumúffum**

Barkasúða Guðmundar ehf.

Hvaleyrarbraut 27

220 Hafnarfirði

Sími: 564 3338



Íslenskur stórsigur!



Norðurlandakeppni sjómanna fór fram í Siglingasögusafninu í Stokk-hólmi 8. febrúar sl. en þar tóku þátt ljósmyndir sjómanna sem valdar höfðu verið í ljósmyndakeppnum í heimalöndum þeirra.

Íslenska keppnin fór fram í byrjun desember og var sagt frá henni í síðasta tölublaði Sjómanna-bladsins Víkings. Það voru 75 ljósmyndir sem kepptu um fimm verðlaun en alls bærust í allar undankeppnirnar 825 ljósmyndir frá 111 sjómönnum frá Danmörku, Noregi, Svíþjóð, Finnlandi og Íslandi.

Það land sem heldur Norðurlandakeppnina hverju sinni velur sér dómara og að þessu sinni voru blaðljósmyndarinn Stefan F. Lindberg og ljósmyndarinn Oliver Lindkvist sem skipuðu dómnefndina. Dómararnir settu sér ákveðin grunnatriðið við að velja vinningsmyndirnar. Þeir lögðu upp úr því hvaða áhugaverða sögu myndir sögðu bæði að formi og innihaldi. Myndirnar skyldu túlka aðstæður eða innihalda frásögn. Þeir vildu sjá andrúmsloftið, viðveruna, ljóðið og stemmingu í myndunum. Þá væri lýsing og formið einnig mikilvægt í vali þeirra. Dómararnir leituðu eftir ástriðunni á bak við myndavélina og að það væri mikilvægt að þeir gætu séð að ljósmyndarinn hefði góða tilfinningu fyrir myndefninu. Um þær 75 myndir sem kepptu að þessu sinni sögðu dómarnir að þetta hefði mörgum ljósmyndaranna tekist og að þeir hefðu fundið fyrir nærveru þeirra.

Niðurstaða dómara var sú að fyrsta og annað sæti kom í hlut íslenskra sjómanna, þriðja sæti kom í hlut Svía, fjórða sætið til Dana og Norðmaður rak lestina.

– 1 –

Fyrsta sæti hlaut Guðmundur St. Valdimarsson bátsmaður á varðskipinu Tý fyrir mynd sína sem hann kallar „Gömul visindi“. Um þá mynd sögðu dómarnir að hún væri vel lýst og að ljósmyndarinn hefði náð vel að staðsetja einkennin í myndinni. Skuggamyndin af manninum með sextantinn gefur ljóðrænar tilfinningar sem og að sýna ljóðrænar tilfinningar. Myndin sýnir vel hið rólega líf til sjós. Góð lýsing, gott form og nærvera ásamt að vera opin túlkun er einkenni myndarinnar og að hún innihélt allt það sem þeir settu sér sem markmið við val á myndunum.

Mynd Guðmundar vann einnig íslensku keppnina. Fyrir mynd sína hlýtur hann verðlaun upp á 5000 kr. danskar sem Ulykkessforsikringsforbundet for Dansk Søfart gaf.

– 2 –

Önnur verðlaun komu í hlut Bergþórs Gunnlaugssonar skipstjóra á Gnúp GK. Um myndina sögðu dómarnir að hún segði mikið um lífið á sjónum. Biðin eftir afla er saga ákveðins hóps sjómanna. Öldurnar, veltingur skipsins og mávarnir í forgrunni myndarinnar gera hana dramatíska. Parna mætast tveir kraftar, skipið og hafið. Aldan er há og æðir í átt að skipinu sem gefur þá tilfinningu að tíminn stoppi þrátt fyrir að menn viti að skipið ráði við hana.

Í verðlaun hlýtur Bergþór 5000 kr. norskar sem norska Siglingamálastofnunin (Sjøfartsdirektoratet) gefur.

– 3 –

Í þriðja sæti var Svíinn Johan Byström sem er á ísbrjótnum Ymer. Dómararnir

sögðu að hún væri góð ljósmynd af vinnu manns. Myndin hefur gott andrúmsloft en er samt ekki skot á augnabliki vinnunnar. Hún túlkar umhverfið mjög vel og er afar ljóðræn. Tæknilega er hún vel hugsuð hvað varðar ljósið sem kemur inn og það virkar vel. Þeir sem hafa reynt að mynda við svona aðstæður vita að það er mjög erfitt. Ljósmyndarinn hefur sýnt mikinn dugnað við að ná þessari mynd. Verðlaunin, 5000 kr sænskar, gaf sænska skipatímaritið Sjöfartstidningen.

– 4 –

Fjórða sætið kom í hlut Danans Claus Jacobsen, sem er á dráttarbátinum Svitser Madeira. Í umsögn dómara um myndina segir að ljósmyndarinn hefði unnið vel með liti og form en einnig náð góðu augnabliki við vinnu sjómanns. Mikið jafnvægi er í myndinni með tilliti til formsins, lita og tákna auk þess sem saga er í myndinni.

Fjórðu verðlaun gaf Þorbjörninn í Grindavík sem eru 450 €. Þakkar Sjómanna-bladið Vikingur Þorbjarnarmönnum um fyrir að styrkja keppnina og þar með hvetja sjómenn til dáða í tómstundastarfi sínu.

– 5 –

Norðmaðurinn Frode André Koppang, yfirvélstjóri á Skandi Buchan, vann fimmtu verðlaun fyrir mynd sína sem dómurinum þótti vera dramatísk sem nýtir vel skipið, klappirnar, hafnargarðinn og vitann. Brimið sem rís er fangað á réttu augnabliki og á réttum stað á milli garðs og skips. Myndin lýsir ástandinu í hafinu sem skipið er að leggja og hefur hún góða frásögn. Vel heppnuð mynd sem er vel formuð. Fyrir mynd sína hlýtur Frode Andre 300 € sem finnska útgerðin Finnlines gaf.

*

Sjómanna-bladið Vikingur þakkar öllum þeim fjölda sjómanna sem þátt tóku í íslensku keppninni og óskar jafnframt vinningshöfum innilega til hamingju með árangurinn.

Norðurlandakeppni sjómanna 2019 fer fram hér á landi í byrjun næsta árs en undankeppnum í öllum löndunum mun ljúka fyrir lok þessa árs. Eru allir sjómenn hvattir til dáða með myndavélar sínar því glæsilegir vinningar eru í boði sem og að efling tómstundastarfs sjómanna er sannarlega skemmtileg áskorun.



Dómarar og aðstandendur Norðurlandakeppni sjómanna 2019.

1



Ríffjum upp mynd Guðmundar St. Valdimarssonar sem vann heima og einnig Norðurlandakeppniina í ár og birtist í jólablaði Vikings.

2



Bergþór Gunnlaugsson, skipstjóri á Gnúp GK, hreppti annað sætið með þessa mynd.

3



Í þriðja sæti var hinn sænski Johan Byström.



4



Fjórða sætið kom í hlut Danans Claus Jacobsen.

5



Norðmaðurinn Frode André Koppang hreppti 5. sætið.

Ker Umbúðamiðlunar eru eingöngu ætluð undir matvæli.

 Umbúðamiðlun ehf.
Sími: 5556677



Utan úr heimi

Ráðist um borð á legu

Í byrjun desember sl. réðust fimm vopn-aðir glæpamenn um borð í gámaskipið Cap San Marco þar sem skipið var á ytri legunni í Santos í Brasilíu. Skipið var að bíða eftir bryggjuplássi þegar mennirnir komust um borð en þeir komu á hraðbát og náðu að koma fillipínskum háseta sem var á vakt á þilfari á óvart. Bundu þeir hann og dvöldu síðan um borð í skipinu í um 45 mínútur. Lögreglu var gert viðvart og þegar skipið kom að bryggju hófst rannsókn á því hvaða tilgangi heimsókn þessi þjónaði. Hafa þeir grunsemdir um að glæpamenn hafi gert nokkrar tilraunir til að koma kókaíni fyrir í gámum þeirra skipa sem þeir ráðast til uppgöngu í. Við rannsókn kom í ljós að farið hafði verið inn í einn gám um borð en engin eiturlyf fundust í honum. Hins vegar fundust 402 kíló af kókaíni í öðrum gámi í skipinu en sá var inni í stæðu sem ekki var mögulegt að komast í nema að losa aðra gáma fyrst. Sá gámur hafði verið lestaður í síðustu viðkomuhöfn skipsins, Paranagua, en grunsemdir voru um að í gámnum gætu verið eiturlyf sem ætlað var mörkuðum í Evrópu.

Kaupskipastóll yngist

Meðalaldur danska kaupskipastólsins féll verulega í október sl. eftir að grænenska strandferðaskipið Johanna Kristina var tekið af skipaskránni eftir að það kom til Jatop niðurrifsstöðvarinnar í Frederikshavn. Skipið hefur að mestu verið í strandsiglingum við Grænland auk þessa að sigla nokkrar ferðir yfir Norður-Atlantshafið síðastliðin 58 ár.

Johanna Kristina var sjósett hjá Aarhus Flydedok & Maskinkompagni fyrir Konunglegu Grænlandsverslunina í Kaupmannahöfn til strandsiglinga við Grænland. Við sjósetningu 28. ágúst 1959 fékk þetta 35 metra langa skip nafnið Avoq með heimahöfn í Kaupmannahöfn og var það jafnframt fyrsta strandferðaskipið sem byggt var úr stáli en áður var notast við tréskip í þessum flutningum en þau voru talin standast betur þá pressu sem hafisinn getur sett á innilukt skip í ísnum. Þessi aldna kempa var í siglingum frá Godthåp til byggðanna á vesturströndinni en annað hvert ár þurfti skipið að sigla til Danmerkur vegna slíptöku enda engin slík aðstaða til í Grænlandi.

Útgerð dæmd

Hollenska skipaútgerðin Holland Maas Scheepvaart Beheer II BV hefur verið sektuð um 780.000 evrur ásamt því að greiða 2,2 milljónir evra í skaðabætur fyrir að hafa sett skip á land til niðurrifs í Alang á Indlandi. Skipið sem um ræðir hét HMS Laurence og hafði útgerðin árið 2013 selt það til fyrirtækis sem sérhæfir sig í kaupum og sölu á skipum sem eru að fara sína síðustu ferð til brotajárnskaupmanna.

Samkvæmt Evrópureglum er óheimilt að selja skip til til niðurrifs í sjávarfallaförum sem og að slíkt er bannað í Evrópu auk þess sem útflutningur á hættulegum efnum frá Evrópu til þróunarrikja er bannaður. Rannsókn á sölu skipsins leiddi í ljós að skipið var selt ólöglega frá Ítalíu en þær skaðabætur sem útgerðin greiddi var andvirði sölu skipsins. Saksóknari sagðist sáttur við þá greiðslu því jafnframt hafi útgerðin lýst því yfir að hún myndi gera viðeigandi ráðstafanir í framtíðinni um að láta ekki rífa skip sín í fjörum.

Árið 2015 var skipstjóri skipsins dæmdur til sex mánaða réttindamissis fyrir hollenskum sjódomstóli fyrir að sigla skipinu á land í Alang sem var brot á skyldu skipstjóra um að bera umhyggju fyrir umhverfismálum. Á það var bent að þótt í þessu máli hafi einungis skipstjórinn verið dæmdur en hægt er að gera aðra skipverja einnig ábyrga í svona málum.

Í mars í fyrra var önnur hollensk útgerð, Seatrade, sökuð um að hafa í huga

að selja fjögur skip til niðurrifs á Indlandi. Fimm yfirmenn útgerðarinnar fengu sektir sem og tveir stjórnarmenn útgerðarinnar. Holland hefur tekið forystuna í að stöðva ólöglega sölu skipa sem eru skaðvænleg. Nú eru í gangi nokkrar rannsóknir á sölu nokkurra skipa frá Evrópu til brotajárnskaupmanna bæði í Noregi og Bretlandi.

Hvar má rífa skip?

Í desember 2016 var í fyrsta sinn gefinn út listi Evrópusambandsins um niðurrifsstöðvar skipa sem uppfylla öryggis- og mengunarviðbúnaðarkröfur sambandsins. Sá listi var síðan uppfærður í desember síðastliðnum. Á þessum lista eru 26 niðurrifsstöðvar og eru 23 þeirra staðsettar í ríkjum 12 aðildarríkja en þrjár fyrir utan. Tvær stöðvar eru í Tyrklandi og ein í Bandaríkjunum. Reglur kveða á um að einungis megi rífa stór kaupskip sem sigla undir fánum aðildarríkja sambandsins hjá þessum niðurrifsstöðvum. Engar slíkar stöðvar frá Asíu hafa enn sem komið er hlotið samþykki sambandsins en allar niðurrifsstöðvar þurfa að uppfylla kröfur sem sambandið setur fyrir slíkri starfsemi.

Svindl í Noregi

Eins og sagði hér að framan er í gangi rannsókn í Noregi á ólöglegri sölu skips til niðurrifs utan leyfilegra niðurrifsstöðvar. Málið sem um ræðir snýst um flutningaskip sem hét Eide Carrier en yfirvöldum barst nafnlaus ábending um að eigandi skipsins Eide Group hafði



Eide Carrier sem hefur valdið miklum usla í Noregi og víðar.

Ljósmynd: Jose A. Martinez Rodeiro

Utan úr heimi

selt skipið til Suðaustur-Asíu til niðurrífs sem væri í andstöðu við Evrópu-reglur.

Útgerðin hafnaði því að skipið hefði verið selt til niðurrífs en það væri að fara til Oman til viðgerðar og voru skjöl þess efnis framlögð. Nærri einu og hálfu ári síðar eða í febrúar 2017 var búið að skipta um nafn, fána og eiganda en þá voru uppi áform um að skipið myndi sigla frá Noregi. Ekki voru nafnabreytingarnar miklar því það eina sem gert hafði verið var að breyta fyrsta stafnum í nafni þess úr E í T. Nýi fáninn var Komoros og eigandinn skúffufyrirtækið Julia Shipping Inc í St. Kitts og Nevis. Töldu menn að hér væri aðeins yfirvarp því skipið væri komið í hendur svokallaðra „Cash buyer“ (þeir sem „kaupa“ skipin til að koma þeim á brotajárnsstaðinn) og að enn væri stefnt á Suðaustur-Asíu.

Aðeins klukkutíma eftir brottför bilaði aðalvél skipsins og þrátt fyrir lélegt ástand skipsins og slæms vedurs lét nýi skipstjóri skipsins það vera að senda út aðstoðarbeiðni. Skipið tók að reka í átt að einni rómuðustu baðströnd Noregs en þá greip norska strandgæslan til sinna ráða til að forða því að skipið strandaði og ylli olíumengun. Í björgunaraðgerðum var fimm manna áhöfn skipsins bjargað frá borði og þurfti tvo dráttarbáta til að draga skipið frá ströndinni og forða strandi. Að beiðni útgerðar skipsins var því lagt í Gismarvik sem er rétt sunnan við Haugasund.

Nú voru málningarfötur dregnar fram og málað yfir fyrra nafn skipsins sem nú hét Harrier og einnig skipt um fána og Palau fáni dregin að húni. Norsk siglingayfirvöld höfðu samband við siglingayfirvöld í Komoros en þar könnuðust þeir ekkert við að skipið hefði nokkru sinni verið skráð á þeirra fana.

Ábendingar bárust um að um borð í skipinu væri úrgangur sem væri mengandi og því lét norska umhverfisráðuneytið mannskap fara um borð til að skoða skipið og þá kom meðal annars í ljós að skipið var tryggt til einnar ferðar vegna niðurrífs frá Noregi til Gadani strandar í Pakistan. Sá samningur hafði verið gerður 2015 eða þegar nafnlausu ábendingin barst. Einnig fundu þeir mikið magn af úrgangsolíu auk olíu í skipinu.

Við skoðun á útgerðinni kom í ljós að tengiliður útgerðarinnar var fjármálastjóri milliliðs um sölu skipa til niðurrífs og þá varð ljóst að skjöl sem framvísað

var um að skipið væri á leið til Óman í viðgerð hefðu einungis átt að slá ryki í augu norskra yfirvalda.

Nú var eigandinn ákærður sem og að skipið var fært frá Gismarvik og lagt til akkeris undan Farsund. Næsta árið dvöldu tveir skipverjar um borð í skipinu en með góðri aðstoð tókst að fá heimild bæði norskra yfirvalda og tyrkneskra um að skipið yrði rífið í Aliaga í Tyrklandi en þangað kom skipið í ágúst síðastliðnum þremur árum eftir að skipið raunverulega var selt til niðurrífs.

Áður en skipið fór frá Noregi var útgerðarmaðurinn krafinn um greiðslu upp á 700.000 € fyrir legukostnaði í Gismarvik en sú upphæð hefur ekki verið greidd. Eftir að skipið komst í tyrkneska landhelgi lak út olía sem olli mengun í námunda við Izmir. Tyrknesk yfirvöld

kom að þeir voru með mikið magn eiturlyfja sem þeir ætluð að selja um borð í skipinu. Grunsemdir vöknudu þegar leyniþjónustumaður komst yfir tölvupóst úr tölvum sem voru í eigu ríkisins þar sem tveir menn voru að ræða hvernig best væri að koma eiturlyfjum í sölu um borð í skemmtiferðaskipum. Auk ólöglegra eiturlyfja voru þeir einnig með Viagra sem þeir ætluðu að selja.

Allure of the Seas var að hefja árlega skemmtiferð fyrir samkynhneigða frá Miami um Karíbahaf. Ekkert varð úr skemmtiferð þessa tveggja manna sem nú hafa verið fangelsaðir. Árið 2011 var farþegi handtekinn um borð í þessu sama skipi eftir að hann hafði selt mikið magn af eiturlyfjum um borð en grunsemdir vöknudu eftir að sex manns höfðu orðið fyrir ofskömmtnun.



Hin aldna kempa Johanna Kristina hefur lokið langri þjónustu sinni.

Ljósmynd: óþekktur.

hafa sektað útgerð skipsins um 300.000 US\$ auk þess sem þeir krefjast greiðslu hreinsunarkostnaðar upp á 4,5 milljónir US\$.

Niðurrífi skipsins hefur verið frestað þar sem ekki hefur hafist upp á eiganda þess auk þess sem útgerðin hefur horfið af yfirborðinu. Situr því brotajárnskaupmaðurinn í Aliaga uppi með órífið skip. Rannsókn norskra lögreglufirvalda stendur yfir á þessu máli.

Eiturlyfjasalar herja á skemmtiferðaskip

Nýlega voru tveir menn handteknir eftir að þeir reyndu að komast um borð í skemmtiferðaskipið Allure of the Seas þar sem það var í höfn í Miami. Í ljós

Gamla kempan gæti öðlast nýja lífdaga

Það er ekki í fyrsta sinn sem minnst er á gamla bandaríska farþegaskipið United States sem legið hefur við bryggju 82 í Delaware fljóti frá árinu 1996. Fjöldi áætlana um að gera við skipið og koma því aftur í gagnið hafa verið gerðar í gegnum árin en engar þeirra orðið að veruleika. Það eina sem hefur gerst er að skipið grotnar meir og meir.

Nú er komin fram á sjónarsviðið Susan nokkur Gibbs sem er staðráðin í því að koma skipinu í endurnýjun lífdaga. Hún er formaður verndarsamtaka skipsins en afi hennar William Francis Gibbs skipaverkfræðingur var aðalhönnuður skipsins. Skipið fór í sína

jómfrúarferð árið 1952 frá New York til Bretlands á aðeins þremur dögum 10 klukkustundum og 42 mínútum. Við hönnun skipsins var ákveðið að engar viðarinnréttingar yrðu í því til að draga úr eldhættu en í skipinu voru 444 klefar af þremur mismunandi flokkum. Ekki eru þó líkur á að þessi áætlun Susan muni koma skipinu á sjó á nýjan leik heldur að breyta því í safn sem yrði opið almenningi. Nú er að sjá hvað þeim tekst til með skipið.

Það muni hafa mikil áhrif á flutningaleiðina milli hafnanna í Amsterdam, Antwerpen og Rotterdam. Að sögn stjórnarformanns skipasmíðastöðvarinnar sigla 7.300 skip um fljót í Evrópu en meira en 5.000 þeirra eru í eigu hollenskra og belgískra útgerða. Hægt sé að byggja allt að 500 skip á ári en miðað við þann fjölda tæki það um 50 ár að koma á grænni orku í fljótaskipum í Evrópu. Nýju fljótaskipin geta flutt 280 gámaeiningar og er áætlað að fyrstu sex skipin muni leysa af hólmi 23.000 flutn-

verkasambandið ITF þar sem skipið lá við bryggju hjá BHT kolaframleiðanda í Queensland í Ástralíu. Sögðu þeir sínar farir ekki sléttar og óskuðu eftir aðstoð, þeir væru hafðir í selti og hefðu ekki fengið greidd laun sín. Matarkostnaður fyrir hvern dag á skipverja væri aðeins 4 \$ eða sem svarar til 485 króna á gengi dagsins þegar þetta er skrifað.

ITF sagði þessa uppákomu vera aðeins enn eitt dæmið um feluleik í starfsemi kolarisanna í Ástralíu. Þeim er meinaður aðgangur að skipinu af leigutakanum til að kanna ástand skipverjanna en þeir eru eigendur hafnarsvæðisins þar sem lestun þess fór fram. Skipið er í eigu grísku útgerðarinnar Evalend Shipping Company S.A., en siglir undir fána Liberíu, en ITF sagðist hafa skostað annað skip útgerðarinnar þar sem ástandið væri á svipuðum nótum.

BHP upplýsti á fjölmiðlafundi að skipið væri ekki á leigu hjá fyrirtækinu en kolin þeirra væru seld og lestuð um borð í skipið. Þeir bæru því enga ábyrgð á ástandinu um borð í skipum sem koma til lestunar hjá þeim.

Þrátt fyrir að ITF leitaði til heimavarnaráðuneytisins vegna hindrunar á því að fara um borð í skipið en ráðuneytið sagði að það væri undir ákvörðun rekstraraðila hafnarmannvirkja að bera ábyrgð á öryggi hafnarsvæðisins og því heimilt að banna þeim aðkomu að skipum þar.

Fulltrúi ITF sagði að með þessari ákvörðun væri kolaframleiðandinn að einangra sjómennina og brjóta á réttindum þeirra. Þetta væri stutt af stjórnvöldum að hindra aðgang að erlendum skipum á áströlsku hafsvæði og því gætu grískir útgerðarmenn haldið áfram að brjóta á sjómönnum sínum til að græða enn meira.



Teikning af hinum nýju byltingarkenndu „Tesla“ fljótaskipum.

Byltingakennd fljótaskip

Hollensk útgerð, Port Line, er að láta smíða tvö fljótaflutningaskip sem hafa fengið viðurnefnið Tesla skipin. Skipin, sem eru rafknúin, verða tilbúin í haust og munu sigla um Wilhelmina skipaskurðinn í Hollandi. Þetta 100 milljón evra verkefni er styrkt um 7 milljónir evra af Evrópusambandinu sem hefur miklar væntingar til verkefnisins og að

ingabíla sem keyra um vegi Hollands á ári hverju. Rafhlöður skipsins verða í gámum sem ætti að gefa þeim möguleika á að breyta eldri skipum sínum til raforkunotkunar.

Sveltir sjómenn

Nýlega hafði áhöfn á stórflutningaskipinu Villa Deste, sem er 80.000 tonn að stærð, samband við Alþjóðaflutninga-



Alhliða umbúðarlausnir, salt og íbætiefni fyrir sjávarútveg og allar helstu atvinnugreinar.

Cuxhavengata 1 - 220 Hafnarfjörður
Sími: 560 4300 - Fax: 560 4309 saltkaup@saltkaup.is
www.saltkaup.is



Raddir af sjónum – og harða landinu

Jón Hjaltason jonhjalta@simnet.is



Það hangir enginn á svona vir, segir Tómas Sigurjónsson. Þorsteinn Vilhelmsson, seinna skipstjóri og einn stofnenda Samherja, fylgist með togvírnum – til að sega ekki neina vitleysu ættlar ritstjóri vor ekki að gera hina minnstu tilraun til að lýsa því sem fram fer á myndinni. Mynd: Asgrimur Agústsson

„Gátum ekki gripið í vírinn“

Í jólablaðinu okkar var þetta fina viðtal við Tómas Sigurjónsson þar sem hann rifjaði upp síðustu siglingu Kaldbaks og Sléttbaks vorið 1974 og óhapp sem henti á leiðinni. Vitaskuld fékk Tómas að lesa viðtalið yfir áður en blaðið fór í prentun. Hins vegar gerðist eitthvað eftir það – sem ritstjóri vor er ekki hreykinn af – og Tómas vill gera athugasemd við.

– Ég hélt mér í togvírinn, er haft eftir honum í viðtalinu.

– Þetta er hins vegar af og frá, segir Tómas, Við gátum alls ekki gripið í togvírinn. Við vorum bara þarna á sundi að reyna að bjarga okkur. En við hefðum aldrei getað hangið á togvírnum, svo mikið er víst og vanir togarasjómenn sjá í hendi sér að er einfaldlega ekki framkvæmanlegt.

Hér með er Tómas beðinn afsökunar á þessari villu sem hann ber enga ábyrgð á.



Myndin er Daða

Daði Ólafsson skrifar: „Ég þakka fyrir sendinguna og gott blað en ég rak augun í meðfylgjandi mynd á bls. 34 sem merkt er



Heimasíld nefnir Daði Ólafsson þessa mynd sína.

Davíð Má Sigurðssyni en ég hef trú á að sé mín, ég man ekki eftir að maður með þessu nafni hafi verið um borð í Álsey (þar sem myndin er tekin). Og er þessi mynd í þeim stíl sem ég var að elta á þessum tíma.

Ég útiloka ekki að þetta sé rangt hjá mér en þar sem þessi strákur á aðra mynd við sömu grein sem tekin er um borð í fiskitrollara finnst mér æði líklegt að hér hafi skolest til mynda-textinn.“

Þetta er hárrétt hjá Daða, neðri myndin á bls. 34 í jólablaðinu okkar í fyrra er hans. Og þótt freistandi sé að kenna umbrjótara um – eða bara einhverjum öðrum – verð ég að viðurkenna að sökin er ritstjórans. Það stendur því upp á mig að þakka vinsamlegt bréf Daða, leiðrétt mistökin og biðja hann afsökunar sem ég geri hér með.

Efri ljósmyndin á sömu síðu er hins vegar Davíðs Más Sigurðssonar. En það er mikið lán Víkingnum hversu margir góðir ljósmyndarar eru til sjós. Þar eru þeir báðir, Daði og Davíð Már, gott dæmi um en framlag ykkar, ljósmyndarar hafsins, verður seint fullþakkað.



Hilmar og Víkingurinn fyrstir að afhjúpa glæpaverk

Á fésbók er að finna Bátasíðu Dýrafjarðar. Þar voru menn á dögnum að velta fyrir sér örlögum vélbátsins Hólmsteins ÍS-155 sem endaðan maí 1941 fór í róður og sneri aldrei aftur. Lengi á eftir var ekkert vitað um afdrif bátsins nema hvað tveir lóðabalar – eða lóðastampar úr hálfstunnum – fundust á reki út af Ísafjarðardjúpi og voru greinileg kulubrot í öðrum.

Á bátasíðunni rifjuðu karlarnir upp að heyrst hafði skothríð af hafi en ekkert sást þó til skipa.

– Að minnsta kosti 40 skothvellir, segir einn og annar rifjar upp orðasveim sem lengi gekk fyrir vestan á þá leið að Hólmsteinn hefði orðið á milli herskipa í sjóorrustu og verið skotinn niður af Bretum. Eða ef til vill siglt inn á æfingasvæði Bretanna. Að minnsta kosti var Bretum lengi vel kennt um hvarf bátsins.

Þá vísaði annar í stórfroðlega bók Friðþórs Eydal, Vígdreka og vopnagný – kom út 1997 – þar sem Friðþór flettir ofan af þýskum kaþbátsmönnum og illvirkjum þeirra við Íslandsstrendur. Friðþór komst meðal annars yfir leiðarbók kaþbátsins U-204 en í þeirri bók segir undan og ofan af örlögum Hólmsteins ÍS.

...

Kaþbátsforinginn, Walter Kell, var órólegur. Það hafði gengið á olíuförða bátsins en suður af Grænlandi beið hans sænskt birgðaskip sem Þjóðverjar höfðu tekið í sína þjónustu og nefnt Belchen.

– Þar færðu olíu, hafði flotastjórnin tilkynnt Kell.

Undir morgun gall við viðvörunahróp. Kaþbáturinn, sem var enn á Íslandsmiðum, átti að vera á 70 metra dýpi samkvæmt sjókortum. Dýptarmælirinn sýndi hins vegar aðeins 20 metra.

Kell bólvaði í hljóði ónákvæmum kortunum sem hann hafði fyrir framan sig. Það var ekki um annað að ræða en að lyfta bátinum úr kafi þótt það væri varasamt. Eftir að hafa skimað eftir haffletinum í gegnum sjónpípuna, sem hafði reyndar lítinn tilgang því að þykk þoka lá yfir, sprengdi báturinn af sér hafflötinn.



Þýskur kafbátur grandaði vélbátnum Hólmsteini ÍS-155 og allri áhöfn, fjórum Vestfirðingum.

Þá gerðist það að þokunni létti og skyndilega blasti við litill fiskibátur sem kom á fullri ferð í átt að kafbátnum. Þegar báturinn sneri snögglega við til lands ákvað þýski kafbátsforinginn að gera árás.

– Það hefur komist upp um okkur, hrópaði hann til sinna manna, við verðum að sökkva trillunni.

Pannig urðu endalok þessa fimmtán rúmlesta vélbáts og áhafnarinnar, fjögurra Vestfirðinga á besta aldri.

...

Þetta voru þeir karlarnir að ræða á Bátasíðu Dýrafjarðar og voru með allt á hreinu, sérstaklega sá þeirra sem benti á að Hilmar Snorrason var strax 1986 búinn að grafa upp sannleikann um örlög Hólmsteins og birta í grein, Fórnarlömb kaþbáta og örlagavaldar þeirra, sem kom í júní-blaði Víkings það sama ár.

Ég veit ekki hvar eða hvernig Hilmar komst yfir þessar upplýsingar, er þó búinn að spyrja hann, en eins og lesendur Víkings vita þá er Hilmar maður fundvís og kann vel að grafa eftir fróðleik.

Þess má í lokin geta, sem Friðþór Eydal bendir á sinni göðu bók, Vígdrekar og vopnagnýr – sem ég mæli eindregið með – að „Hólmsteinn var minnsta skipið sem þýskur kaþbátur grandaði í styrjöldinni.“



„Hvít kol“

Eftirfarandi fengum við sent frá lesanda sem vildi með því gera gott blað enn betra, sem voru hans orð. Og eftir að hafa lesið sendinguna getum við ekki annað en verið sammála og erum þó algerlega hlutlaus. Dæmi nú hver fyrir sig.

Einn þekktasti togaraskipstjóri Íslendinga var Þórarinn Olgeirsson – sem við eigum kannski eftir að gera betri skil – en að þessu sinni látum við duga frásögn af samskiptum hans við kyndara sem við vitum það eitt um að hét Pálmi. Hér skal skotið inn áskorun til lesenda um að fræða okkur frekar um Pálma þennan sem var greinilega fljótur að hugsa og orðheppinn. Sagan er á þessa leið.

Eitt sinn er Pálmi kemur upp úr kyndiklefanum, sveittur og þakinn kolaryki og salla, rekst hann á Þórarin skipstjóra sem verður að orði: – Ósköp er að sjá þig, maður! Þú ert eins og svertingi í framan. Af hverju ertu svona?

Pálmi svarar að bragði: – Það er af því að kolin eru ekki hvít.

THERMOLITE®

Jón Bergsson ehf.

Klettháls 15 - 110 Reykjavík
 Sími: 588 8881 - Fax: 588 8944
 Heimasíða: jonbergsson.is - E-mail: orn@jonbergsson.is

BOOTS BUILT TO LAST

Lausn á krossgáttu nr. 29

[illegible]

Lausnarord: ^{1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11.} BORDALAGÐUR

Myndir:

Porgeir Baldursson

Eiríkur Sigurðsson

Nafn og hvenær fæddur og hvar?

Eiríkur Sigurðsson, fæddur á Húsavík 1961

Hversu gamall varstu þegar þú byrjaðir á sjó og hve gamall varstu þegar þú fírst í Stýrimannaskólann?

Ég var barn að aldri þegar ég byrjaði á sjó á trillum frá Húsavík en fór í Stýrimannaskólann strax þegar ég hafði aldur til eða 17 ára.

Hvaða ár laukstu skipstjórnarprófi?

Það var vorið 1982.

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

Ég hef verið á eftirfarandi skipum í nokkurn veginn rétttri tímaröð: Vinur ÞH, Gísli Árni RE, Sigþór ÞH, Kolbeins-ey PH, Skálabergr PH, Fengur RE, Hilmir II SU, Árni á Bakka PH, Örn KE, Jón Finnsson RE, Hágangur II, Eyborg EA, Húsvíkingur PH, Okeanator (sem er Húsvíkingur undir öðru nafni), Náttfari RE, Pétur Jónsson RE, Ontika og Reval Viking.

Eftirminnilegast gæti vel verið Gísli Árni RE 375, sem var frægt aflaskip á þeim tíma með frábærri áhöfn.

Eftirminnilegasti skipstjóri sem þú hefur siglt með?

Það er líklega Eggert Gíslason frá Kot-húsum í Garði en ég byrjaði með honum á Gísla Árna RE 375 þegar ég var bara 13 ára.

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

Það er vart á nokkurn hallað þegar ég nefni Trausta Friðfinnsson frá Valbergi á Húsavík. Þvílíkur eðalsnillingur sem sá maður er, en hann var í áratugi háseti á Sigurði RE en síðar VE.

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

Hef verið svo lánsamur að hafa úrval sjómanna í mínum áhöfnum og vart hægt að velja á milli. Nefni samt Heiðar Sigvaldason úr Kelduhverfi, sem var með



Kallinn í brúnni, Eiríkur Sigurðsson.

mér á Feng og Árna á Bakka og líka Bjarka Helgason, Héðinssonar, Mariussonar og þeirra bræðra frá Húsavík. Alveg magnaðir báðir en hefði getað nefnt marga aðra.

Hver er uppáhalds fiskurinn þinn að;

-a- borða?

Porskur.

-b- veiða?

Rækja (sem samt er krabbategund).

Hvernig finnst þér best að matreiða fisk?

Léttsteiktan á pönnu.

Hver er furðulegasti fiskurinn sem þú hefur veitt?

Sverðfiskur.

Uppáhalds mið og af hverju?

Sprengjuholan NV af Diskó eyju við vestur Grænland en þar hittum við á ævintýrlega veiði strax á fyrsta degi þegar ég kastaði trolli þar fyrst.

Versta veðrið sem þú hefur lent í á sjó?

Við lentum stundum í svakalegum veðrum og mikilli ölduhæð á Flæmska Hattinum og ekki síður á leiðinni þaðan í land. Það mátti stundum ekki miklu muna þar og heppni að ekki fór verr. Svo er veðurlag við austur Grænland engu líkt og stundum var eina ráðið að koma sér inn í ísinn til að forðast brotsjóina.

Hefurðu upplifað ótvíræða lífshættu á sjó?

Það er matsatriði.

Eftirminnileg atvik, eitt eða fleiri?

Það gleymist seint þegar norska strandgæslan tók upp á þeim ósköpum að skjóta á okkur þegar ég var á Hágangi II.

Hver er mesta breyting siglingatækja sem þú hefur upplifað?

Það var algjör bylting að fá AIS og svo er breytingin frá pappírspotterum yfir í rafræn sjókort þar sem maður siglir á skjánum í rauntíma alveg stórkostleg. Hvað finnst þér um kvótakerfið og hvernig það hefur virkað?

Held að það hafi virkað alveg þokkalega en hluti þeirra sem áttu kvótana í upphafi sýndu ekki nægilega mikla samfélagslega ábyrgð og þess vegna eru sum landsvæði í vandræðum.

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

Höfum ekkert betra til að meta veiðiþol en held að fiskifræðin sé samt mjög langt á eftir og hafi allt of lítið þróast og bætt sig. Held að fiskifræðingar viti mjög mikið á afmörkuðum sviðum en eigi langt í land með að sjá heildarmyndina.

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

Það er erfitt að spá í það en líklegt að okkar helstu stofnar færi sig norðar og jafnvel út úr íslenskri lögsögu. En kannski kemur eitthvað í staðinn.

Hefur þér tekist að vekja áhuga afkomendanna (ef einhverjir eru) á sjómennsku?

Já, heldur betur en hvort sjómennska verður þeirra ævistarf er annað mál og frekar ólíklegt mundi ég segja. Ég á fjórar dætur sem allar hafa verið með mér í allskonar sjóvolki og ekki ólíklegt að það gæti skilað sér í því að þær starfi við sjávarútveg í framtíðinni.

Mundir þú mæla með sjómennsku eða skipstjórn sem góðum starfsvettvangi við ungt fólk í dag?

Já, alveg hiklaust.

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

Uppáhaldsbókin mín er Fjallamenn eftir Guðmund Einarsson frá Miðdal. Las hana fyrst fyrir um 30 árum og margoft lesið aftur. En svo gæti ég líka nefnt Sjálfstætt fólk eftir Laxness, sem líka er í uppáhaldi.



Reval Viking. Myndina tók Þorgeir að eigin sögn árið 2013.

Núna er ég að lesa „En af os“ eftir Asne Seierstad á frummálinu, norsku, en áður hef ég lesið íslenska þýðingu Sveins H. Guðmarssonar á bókinni. Hef líka séð myndina sem fjallar um voðaverkin í

Útey og er að reyna að skilja hvernig svona illmenni eins og Anders Bering verður til og hvernig samfélag býr hann til, en er litlu nær.



VÉLAR EHF



Við látum dæluna ganga



- Dælur
- Dæluviðgerðir
- Áspétti
- Rafmótorar
- Vélavarahlutir



Viðgerðir • Tæringarvarnir Keramikhúðun

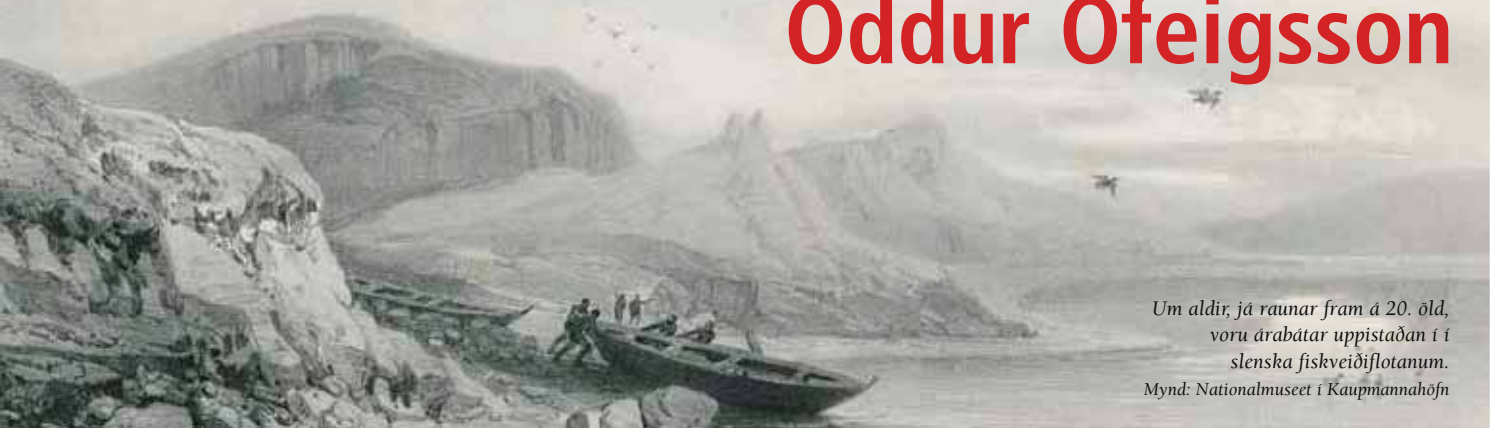
Fyrir



Eftir



Fyrsti íslenski stórútgerðarmaðurinn, Oddur Ófeigsson



Um aldir, já raunar fram á 20. öld,
voru árabátar uppistaðan í í
slenska fiskveiðiflotanum.
Mynd: Nationalmuseet í Kaupmannahöfn

Í fornum ritum er þess getið, að menn sem sátu góðar sjávarjarðir hafi sumir orðið „fullríkir“ af fiskveiðum á landnáms- og söguöld. Þau orð gefa nokkra vísbendingu um mikilvægi sjávarútvegs fyrir afkomu fólks þegar á fyrstu öldum Íslandsbyggðar, en annars eru heimildir um sjósókn og nýtingu sjávarfangs á þessum tíma harla sköðóttar, svo ekki sé fastar að orði kveðið. Við vitum að margir landnámsmenn höfðu drjúga stoð af margs kyns strand- og sjávarnytjum, en í langflestum tilfellum var um að ræða sjávar- og strandbúskap, sem stundaður var jafnhliða kvikfjárrækt og öðrum landbúskap. Um eiginlega útgerðarmenn í nútíma-skilningi þess orðs var ekki að ræða.

Á þessu má þó finna að minnsta kosti eina undantekningu, í Bandamannasögu segir frá Oddi Ófeigssyni frá Reykjum í Miðfirði, sem uppi var á 11. öld, að því talið er.

Ófeigur Skíðason faðir hans var sagður „spekingr mikill ok ráðgerðamaðr ... átti lendur miklar, en minna lausafé“, og sparaði ekki mat við nokkurn mann.

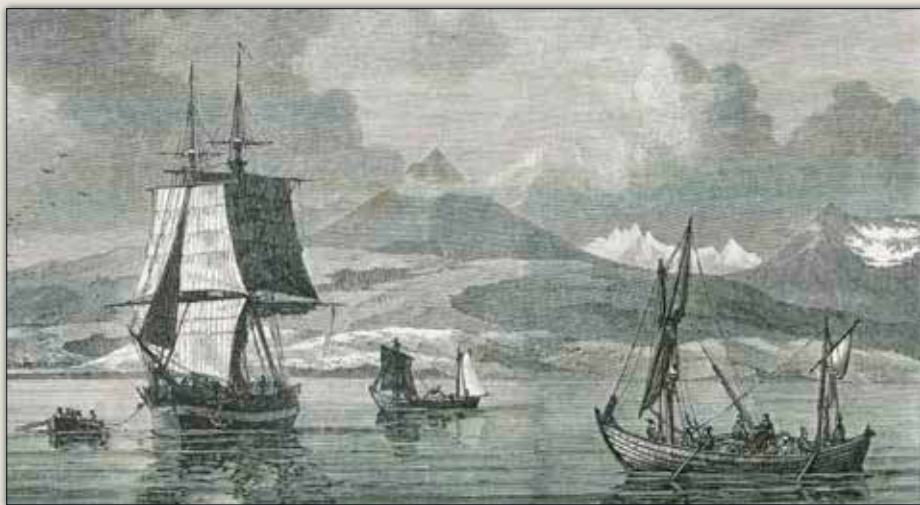
Heldur var stirt með þeim feðgum og þegar Oddur var tólf vetra bað hann föður sinn um að fá sér fé og fararefni, þar sem hann hugðist fara að heiman. Því neitaði Ófeigur en strákur lét ekki segjast og segir svo frá athöfnum hans í sögunni:

„Annar dag eftir ferr Oddr ok tekr vað af þili ok öll veiðarfæri ok tólf álnar vaðmáls ok gengr í brott ok kveðr engan mann ok ferr út á Vatnsnes ok ræðst í sveit með þeim mönnum, er váru í veri, ok hefir af þeim hagræði þau, sem hann þyrfti, at láni eða leigu. En alls þeir vissu ætt hans góða ok hann sjálfan vinsælan, þá hættu þeir til að eiga at honum, ok kaupir hann nú allt í skuld ok er með þeim þau missari, ok er sagt, að þeira hlutr var beztr, er í fangi váru með honum. Hann var var þar þrjá vetr ok þrjú sumur, ok var þá svo komit, at hann hafði aftr goldit allt ok hafði þó góðan kaupeyri, ok aldri vitjar hann föður sins, ok svá lætr þar hvárr sem ekki eigi skylt við annan. Oddr var vinsæll af sínum félögum.

Þar kemur enn, at hann ræðst til flutninga norðr til Stranda ok á í ferju ok flytr farma norðan, viðu ok hvali ok fiska. Aflast nú mjök féit, gengr nú svá um hríð. Pangat kom hann á nesit tólf vetra gamall, en nú var hann fimmtán vetra. Græðist nú svá skjótt féit, at hann á einn ferjuna, ok heldr nú milli Miðfjarðar ok Stranda hvert sumar.

Ok nú leiðist honum þessi athöfn. Nú kaupir hann sér skreið ok ferr útan ok tókst vel til ok verðr gott til fjár ok svá til mannheilla. Þessa iðn hefir hann nú fyrir stafni nökkura hríð, ok svá kemr hans ráði, at hann á einn knörrinn ok mestan hluta áhafnarinnar. Er hann nú í kaupferðum ok gerist stórauðigr maðr ok ágætr, ok er hann oftast á hendi tignum mönnum ok vel virðr útan lands. Ok svá kemr, at hann á tvá knörru í kaupferðum, ok svá er sagt, at engi var jafnauðigr maðr í kaupferðum þann tíma sem Oddr. Hann var ok farsælli en aðrir menn. Aldri kom hann norðar en í Eyjafjörð ok aldri vestar en í Hvítá, en oftast í Hrutafjörð.“

(Íslendinga sögur VII. Húnavtinga sögur II, 306-307).



Hér höfum við fjarlægst ansi mikið tíma Odds Ófeigssonar. Vikingaskipin eru löngu horfin af hafinu en enn þá er það orka vinds og hafstraumar sem skipta sköpum fyrir hafskip. Og minni skip líka. Gískað hefur verið á að þarna séu Grimseyingar að koma til Akureyrar í verslunarerindum, væntanlega um miðbik 19. aldar.

Mynd: Nationalmuseet í Kaupmannahöfn

Af Oddi er mun meiri og lengri saga, sem ekki verður rakin hér, en þegar hann hætti siglingum og kaupferðum keypti hann land á Mel í Miðfirði og settist þar að. Saga hans er ekki síst athyglisverð fyrir þá sök að hann kom undir sig fótunum með sjósókn og verslun með sjávarfang og hóf síðan kaupsiglingar á milli landa. Af þeim efnaðist hann enn meir en af útróðrum og flutningum við Íslandsstrendur og í Bandamannasögu segir, að enginn maur hafi verið „jafnríkr fyrir norðan land“ sem Oddur. Fáir Íslendingar efnuðust svo mjög af sjósókn og siglingum á 11. öld sem hann og má með sanni kalla hann fyrsta íslenska stórútgerðarmanninn.

Frívaktin



Ingibjörg á skrifstofu sinni á Fjörðungssjúkrahúsinu á Akureyri.
Myndin er tekin á 7. áratugi síðustu aldar.

Ingibjörg R. Magnúsdóttir hjúkrunarfræðingur var mikill frumkvöðull um heilsugæslu landsmanna og menntun bæði sjúkraliða og hjúkrunarfræðinga. Ingibjörg hefur alla tíð haft næmt auga fyrir hinu spaugilega og ekki alls fyrir löngu rifjaði hún upp eitt og annað sem á daga hennar hefur drifið. Frívaktin var þar fluga á vegg.



Ingibjörg hóf afskipti af heilbrigði landsmanna sem óbreyttur starfsmaður á röntgendeild spítalans á Akureyri. „Ég man til dæmis eftir einum deildarstjóránum sem þótti framtakssamur og ákaflega skipulagður. Allt varð að vera með réttum hætti annars var honum ekki rótt.

Eitt sinn setti þessi rögg sami deildarstjóri upp tilkynningu á salerni sjúklinga þar sem hann minnti á hvíldartímann frá 13 til 14 og undirstrikaði nauðsyn þess að sú klukkustund væri heilög haldin. Þura í Garði, sem þá lá á spítalanum, rak augun í tilkynninguna og orti:

Hvað er að heyra, hver er að banna,
hvar á að láta hrat,
ef hvíldartími klósettanna
kemur á eftir mat?



Bústaður hjúkrunarkvenna á Akureyri fékk nafnið Systrasel. Ingibjörg hefur nú orðið: „Í vígsluhófi Systrasels var margt um manninn. Meðal annarra var þar ritstjóri Íslendinga, Jakob Ó. Pétursson, sem átti til að nota dulnefnið Peli. Í miðju hófinu vék Jakob sér að mér og skaut fram þessari vísu:

Gaman væri í Systraseli
að sýna lit á hjartapeli.
Gluggar hússins aldrei héli.
Hjartans kveðjur – Peli.

Ég svaraði ritstjóranum, að vísu ekki um hæl en nokkru seinna:

Langi þig í Systrasel
að sýna fagurt hjartapel,
komdu góði, gjörðu svo vel,
en gættu þess kæri Peli:
Að æðsta boðorð eg þar tel
að enginn frá mér steli.“



„Á þessum árum hélt stutt-pilsna-tískan innreið sína og ég sá æ oftár á göngum spítalans unga og lífsglaða hjúkrunar- og sjúkraliðanema í slíkum fatnaði. Þegar ég tók að grennslast fyrir um hvernig á þessu stæði kom í ljós að saumakona sjúkrahússins gerði það fyrir orð nemanna að stytta pilsfaldinn.

– Æi, er það ekki allt í lagi, þessar ungu stúlkur hafa nú sinn smekk? svaraði hún þegar ég grennslaðist fyrir um þessa miklu fjölgun minipilsa á spítalanum.

Ég tók sama pól í hæðina og gerði ekki veður út af þessu stutt-pilsafargani. Svo var það eitt sinn að ég gekk fram á Bjarna Jónsson úrsmið þar sem hann beið eftir viðtali við lækni. Honum varð starsýnt á nemana og ég hafði orð á því við hann.

– Þú ert svo sposkur á svipinn Bjarni, hvað ertu nú að hugsa? spurði ég.

Hann svaraði: – Ég var nú bara að horfa á sjúkraliðana þína og datt þá í hug:

Mér finnst orðinn meyjum hjá
mikill ástargassinn.
Pilsin á þeim naumast ná
niður fyrir rassinn.



„Þær urðu líka upprifnar stúlkurnar mínar yfir ungum lækna-kandidat sem kom til okkar haustið 1963. Sá hét Guðmundur Tómasi Magnússon úr Svarfaðardal – kallaður Tumi – og renndu ófáar til hans híru auga. Þá gat ég ekki á mér setið og þessi vísa varð til:

Keppa þær um lífsins lán
lærðan, slyngan guma,
eins og mý á mykjuskán
meyjar í kringum Tuma“

KONUR um karla

Við höfum af og til kannað hug íslenskra kvenna til karla sem er fyllilega tímabært á þessum tímum nakinna geirvartna, druslna á göngu og MeToo. Raunar má segja að Sjómannablaðið hafi verið á undan samtíma sínum í því að gefa konum orðið. Nú heldur Víkingur uppteknum hætti en lítur að þessu sinni út fyrir landsteina - og ögn til baka í tíma um leið og hann minnir á orð Káins:

Hugfast sveinar hafi það,
helst á leynifundum,
ýmsa greinir á um, hvað
orðin meina stundum.



„Karlmennt eru taldir framúrskarandi góðir ef þeir taka að sér að vinna verk sem konur hafa alltaf þurft að inna af hendi.“

Birgit Poulsen.



Í lífi karlmannsins er ástin kaflí, í lífi konu sagan öll.

Madame de Staël



Það tekur konu tuttugu ár að gera mann úr syni sínum á meðan önnur kona þarf ekki nema tuttugu mínútur til að gera hann að fifli.

Helen Rowland (1876-1950)



Ég vil að karlmenn hagi sér eins og karlmenn - séu sterkir og barnalegir.

Francoise Sagan



Það er betra að stúlkur séu fagarar en greindar því að drengir sjá betur en þeir hugsa.

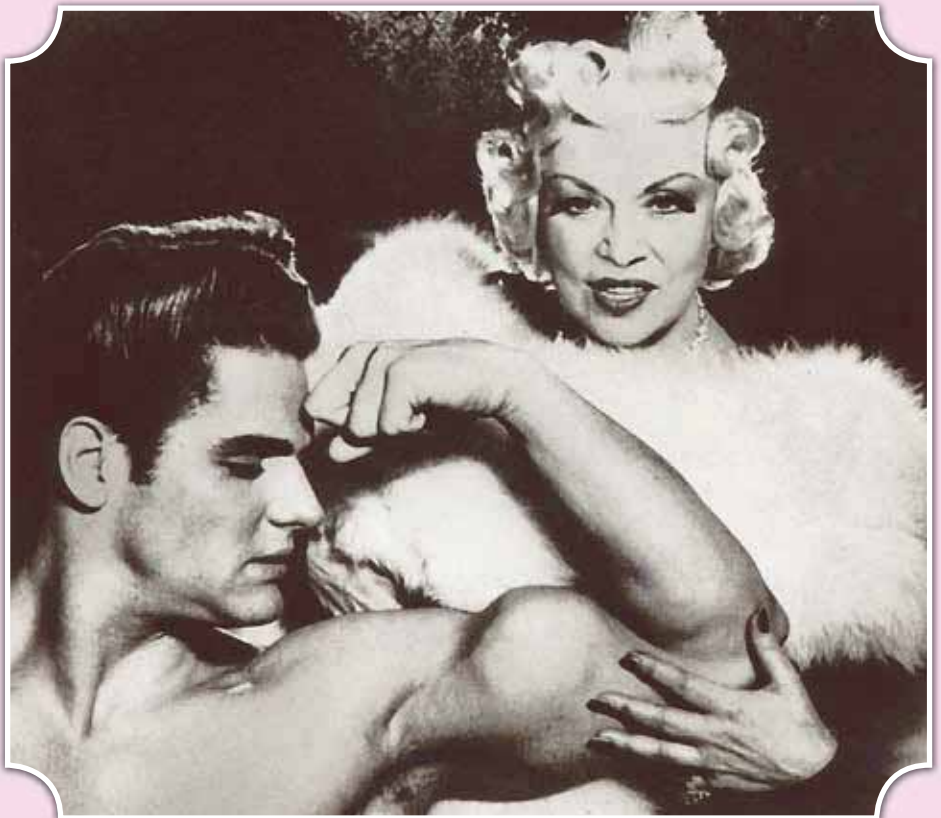


Pegar stúlka kvænist skiptir hún á athygli margra karla fyrir áhugaleysi eins.

Helen Rowland (1876-1950)



Fjarvera hans er góður félagsskapur.
Skoskt máltæki (eflaust eftir konu)



„Það eru ekki mennirnir í lífi mínu sem skipta máli heldur lífið í mönnunum mínum,“ sagði leikkonan Mae West sem hér þreifar eftir lífi.

Af hverju skrifarðu ekki bækur sem fólk getur lesið?

*Nora Joyce við eiginmann sinn,
James Joyce (1882-1941)*



Rétti maður karlmanni litla fingurinn fæst hann ekki til að taka baugfingurinn á eftir.

Miss Malice



„Ég myndi giftast aftur ef ég kynntist karlmanni sem ætti 15 milljónir dollara og gæfi mér helming þeirra strax og -lofaði mér að gefa upp öndina innan árs.“

Mae West



„Pegar karlmaður gerir konu að eigin konu sinni er það mesta viðurkenning sem hann getur veitt henni - og oftast nær sú síðasta.“

Helen Rowland.



„Hann er ómótaður, nánast andlitslaus, ásjóna hans er skrípamynd, líkami hans virðist brjóskkenndur, án beina. Hann er ekki sjálfum sér samkvæmur. Hann er málgláður, hefur litla sjálfstjórn, er óöruggur um sjálfan sig. Hann er hin raunverulega frumgerð smámennisins.“

*Bandariski rithöfundurinn
Dorothy Thompson um Adolf Hitler.*



Eiginmaður minn talaði um að hann þyrfti meira olnbogarymi svo að ég læsti hann úti.

Roseanne Barr



Áttræður maður hafði ekki unnið handtak alla sína ævi. Pegar hann lést fannst ekkjunni kominn tími til að hann gerði eitthvað að gagni. Hún lét brenna líkið og setti öskuna í stundaglas.

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** og vinnu- og vörulyftur frá **ATN** og **Maber**



www.stolpigamar.is

 **Stólpi Gámar**

Klettagörðum 5 | 104 Reykjavík | Óseyrarbraut 12 | 220 Hafnarfirði

SVEEN- LEYSI OFFPREYTI

EKKI SOFNA Á VERÐINUM

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



SAMGÖNGU- OG
SVEITARSTJÓRNARRÁÐUNEYTIÐ
Siglingaráð

Samgöngustofa 