

VÍKINGUR

SJÓMANNABLAÐIÐ

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

Sjómenn!

Til hamingju með daginn!

Halaveðrið 1925

Siglufjörður

Gámavæðing

Kallinn í brúnni er Ásgrímur L. Ásgrímsson



SKIPARJÓNUSTA SKELJUNGS

Alhliða þjónusta í sjávarútvegi, útgerð og vinnslu



Skeljungur

Sími: 444-3000

www.skeljungur.is

Sumarið er framundan

Þótt ekki hafi verið sumarlegt á Akureyri dagana 10. til 12. maí þar sem allt var hvítt yfir að líta fram eftir degi þá helgi, er engu að síður ljóst að sumarið er gengið í garð samkvæmt dagatalinu. Sá maður er vandfundinn sem ekki fagnar sumri, enda væri annað óeðlilegt. Eitt af því sem fylgir sumarkomu er að allt sem snýr að fundahöldum allt frá stúkufundum til kjarasamningafunda leggst nánast í dvala. Það má því til sanns vegar færa að óðum styttist sá tími sem til stefnu er til að ljúka málum sem í raun ætti að vera einfalt mál að ganga frá. Haustsins biða sannarlega næg úrlausnarefni og þar af leiðandi óþarfi að flækja ákveðna hluti með því að draga þá lengur en nauðsyn ber til. Af nógu er að taka í þeim efnum. Eitt af því sem að mætti og ætti að ljúka strax er, að uppfæra kjarasamninga fiskimanna til samræmis þeim hækkunum sem samið var um í kjarasamningum á almenna markaðnum, þar sem slíkra breytinga er sérstaklega getið í samningsforsendum síðustu sjómannasamninga.

Úrlausnarefnin

Hluti síðustu samninga fiskimanna var rammaður inn í formi bókana sem unnið skyldi að á samningstímanum. Í bókun C sem fjallaði um Heildarendurskoðun kjarasamningsins bar að líta eftirfarandi áherslupunkta: 1. Rekstrargrundvöll einstakra bátaflokka og framtíðarhorfur. 2. Skiptaverðmæti. 3. Stærðarviðmiðanir fiskiskipa, lengdir í stað br.l. 4. Skiptaprósenta. 5. Olíuverðsviðmið. 6. Gjaldtaka stjórnvalda. 7. Ráðningarsamningar. 8. Iðgjaldakostnaður slysatrygginga. 9. Slysa og veikindaréttur í skiptimannakerfum. 10. Helgar og hafnarfrí. 11. Greiðsluhlutfall í lífeyrissjóð. 12. Fjöldi í áhöfnum einstakra skipaflokka m.t.t. öryggis og hvíldartíma og loks önnur atriði sem aðilar eru sammála um að skoða.

Mikið verk framundan

Ég tel líklegt að allir sem hlut eiga að málum séu á því að æskilegt hefði verið að úrlausnarefnin sem heild væru lengra á veg komin en raun ber vitni. Segja má að samhangandi röð óhappatilvika hafi átt sinn þátt í þeirri stöðu sem við blasir. Að því sögðu eru þó þarna allmargir þættir sem veruleg vinna hefur verið lögð í og stytta leiðina til niðurstöðu. Ljóst er að mikið þarf að breytast til að aðilar nái því að vera tilbúnir með nýjan kjarasamning fiskimanna þegar núverandi samningur rennur út. Þótt það markmið gangi ekki eftir þá hljóta samningsaðilar, í ljósi marga ára dráttar við gerð síðasta kjarasamnings, að leggja áherslu á að klára ferlið eins fljótt og auðið er.

Aðrir kjarasamningar

Samningaviðræður við SA um endurnýjun kjarasamninga fyrir skipstjórnamenn og bryta á farskipum ganga rólega en vonir standa til að þeim ljúki á næstu vikum.

Viðræður við samninganefnd ríkisins um endurnýjun kjarasamninga fyrir skipstjórnamenn Landhelgisgæslu og Hafrannsóknastofnunar verður framhaldið á næstu dögum, en hlé hefur verið á þeim vegna viðræðna þeirra við stóru flekana BHM og BSRB

Fundahöld við samninganefnd Samtaka sveitarfélaganna vegna endurnýjunar kjarasamninga fyrir skipstjórnamenn sem starfa hjá öðrum höfnum en Faxaflóahöfnum biða þar til samið hefur verið við stóru félögin BHM og BSRB.

Samningar við Faxaflóahafnir og Björgun eru á döfinni og stefnt að því að ljúka þeim á næstu vikum.

Óska sjómönnum, fjölskyldum þeirra og öllum lesendum Víkingsins gleðilegs sumars.

Árni Bjarnason

Formaður Félags skipstjórnamanna

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: Ásprent.

Aðstandendur Sjómannablaðsins Víkings:

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

Sjómannablaðið Víkingur kemur út fjórum sinnum á ári

og er dreift til allra félagsmanna ofangreindra félaga.

ISSN 1021-7231



Forsíðumyndina tók Anna Kristjánsdóttir.

Efnis- yfirlit

Sjómenn og aðrir lesendur Víkings.

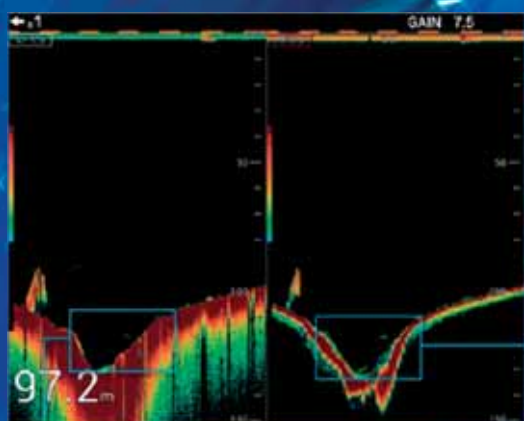
Sendið okkur línu um efni blaðsins, gagnrýni eða hrós, tillögur um efnisþætti og hugmyndir um viðtöl við áhugaverða sjómenn, jafnt farmenn sem hina er draga fisk úr sjó. Hjálpið okkur að halda úti þættinum „Raddir af sjónum“.

Netjið á jonhjalta@simnet.is

- 4 Kallinn í brúnni er Ásgrímur L. Ásgrímsson.
- 10 Afbragð að kaupa skip og nýta til fraktflutninga sem annars færu í brotajárn. Annar hluti greinar Páls Hermannssonar um gáma og skip.
- 20 Sér ekki eftir að hafa valið tankskipabransann, segir skipstjórinn Páll Ægir Pétursson.
- 24 Veiddi mest en varð samt ekki Evrópumeistari. Evrópumótið í strandstangaveiði
- 25 Átta togarar, af þeim fórust sex. Helgi Laxdal heldur áfram að fræða okkur um fyrstu togarana sem þjóðin eignaðist.
- 32 Hvalur, sild og Færeyingar. Fyrri hluti greinar Jóns Hjaltasonar, ritstjóra vors, um Siglifröðinga sem vildu veiða þorsk en máttu ekki.
- 37 Siglufjörður, höfuðborg síldveiða á Norður-Atlantshafi. En Jón Þ. Þór getur þess líka að sumir líktu staðnum við Sódómu.
- 39 Háhyrningur í trollinu. Þorgeir Baldursson myndaði skepnuna.
- 40 Ekki láta símann gleypja um fyrir ykkur. Hilmar Snorrason sækir siglingaréttir út í heim.
- 44 Sjómenn, munið ljósmyndakeppnina. Skilafrestur er til 1. desember.
- 46 Raddir af sjónum – eingöngu þó af harða landinu að þessu sinni. Sigmar Þór Sveinbjörnsson vekur upp gömlu nöfnin er tilheyrta tréskipum.
- 50 Ekkert minnsta vit að eiga bara eina konu, var skoðun Káins.
- 52 „Málaralist“ í Færeyingahöfn. Gamla myndin afhjúpar skemmtilega staðreynd um íslenska sjómenn. Hafliði Óskarsson segir frá.
- 54 Hyggjudýpt Íslendinga endurspeglast í ummælum sem hér eru dregin fram í dagsljósið.

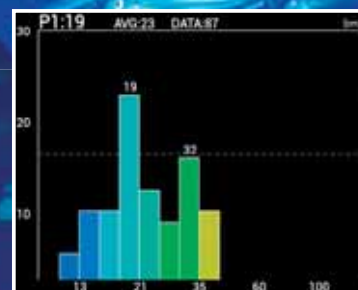
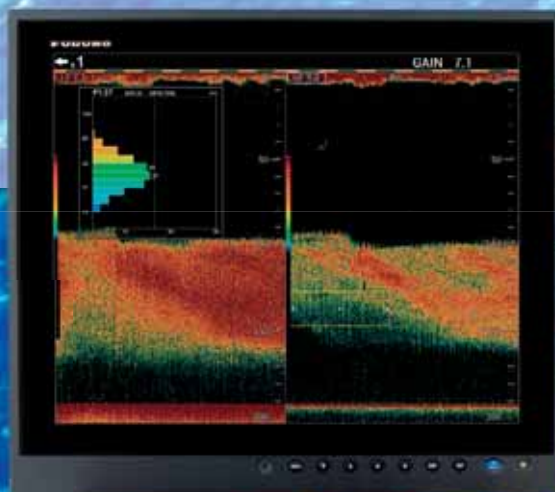
Nýr CHIRP dýptarmælir frá Furuno FCV-1900

- Senditíðni 15 KHz til 200 KHz
- Sendiorka 1,2 og 3 KWrms
- Púlsafjöldi 10 til 2700 púlsar á mín.
- Skalar 5 til 3000 metrar



Lágtíðni

Háttíðni



Hægt er að kalla fram allt að 4 myndir á skjáinn í einu á tveimur mismunandi tíðnum með botnstækkara og botnlæsing. Hágæða stærðargreining gerir leitina að fiski auðveldari þökk sé CHIRP tækni og sýnir magn fisks af hverri stærð í þægilegu súluriti á skjámyndinni. Hægt er að samtengja mælinn við DFF3, DFF1-UHD eða BBDS1 fyrir tvær auka tíðnir og botngreiningu. Ný tækni gerir okkur kleift að vera með tvær styrkstíllingar inni á skjánum samtímis á sitthvorri tíðninni. Mælirinn er með veltu og hæðar leiðréttingu sé hann tengdur við FURUNO GPS áttavita.



Brimrún

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

MAREIND

Grundarfirði
Sími 438 6611

Kallinn í brúnni

Nafn og hvenær fæddur og hvar?
Ásgrímur L. Ásgrímsson, Reykjavík 17. september 1963.

Hversu gamall varstu þegar þú byrjaðir á sjó?

Var frá unga aldri með pabba mínum að þvælast á björgunarbátnum Gísla J. Johnsen í Reykjavík en lögskráðist fyrst á skip vorið 1982 á milli bekkja í menntaskóla.

Hvaða ár laukstu varðskipadeild?

Fór ekki hefðbundnar leiðir. Útskrifaðist úr menntaskóla 1983 en var í framhaldinu samþykktur sem „cadet“ í sjóliðsforingjaskóla US Coast Guard. Útskrifaðist þaðan vorið 1987 með háskólagráðu í „stjórnun“ og skipstjórnarréttindi á bandarísk varðskip.

Hvenær gekkstu til liðs við Landhelgisgæsluna og hvað varð til þess?

Ég fór í nám hjá US Coast Guard Academy sumarið 1983 fyrir tilstilli Gunnars Bergsteinssonar fyrrverandi forstjóra Landhelgisgæslunnar. Ávallt ljóst að ég kæmi til baka og starfaði hjá stofnuninni. Var þó boðið að gerast bandarískur þegn og hljóta skipunarbréf frá forseta Bandaríkjanna sem foringi í US Coast Guard. Var freistandi en þakkaði fyrir gott boð og kom heim undir lok níunda áratugarins.

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

Hef verið á ýmsum skipum, togara, gámaflutningaskipinu Helgafelli, varðskipunum Árvak, Óðni, Tý og Ægi og mælinga- og eftirlitsskipinu Baldri. Var þar skipstjóri í mörg ár en ég fór í sérhæft 10 mánaða nám hjá US Naval Oceanographic Office árið 1989 til að læra sjómælingar og sjókortagerð. Einnig skipstjóri á björgunarskipunum Henry A. Hálfánarsyni og Ásgrími S. Björnssyni í sjálfbóðaliðsstarfi fyrir Slysavarnafélagið Landsbjörg. Var sjóliðsforingjaefni um borð í USCG skipunum Eagle, Unimak, og Point Turner og síðan sjóliðsforingi og vakthafandi í brú um borð í USCGC Chilula WMEC 153.

Eftirminnilegast er þjálfun mín um borð í skólaskipinu USCGC Eagle sem er þrimastra barkur sem US Coast Guard Academy gerir út og sendir nemendur sína um borð í árlega til að þjálfa í sjómennsku og skipstjórn. Skipið var smíðað 1936 fyrir þýska sjóherinn sem þjálfunarskip en bandaríska Strandgæslan tók það yfir í lok heimsstyrjaldarinnar síðari



Ásgrímur L. Ásgrímsson í brúnni á varðskipinu Tý – eða Ægi.

og gerði að skólaskipi. Sigldi á því fjögur sumur, fyrstu tvö sumrin sem sjóliði sem þurfti að klifra upp í rá og reiða hvenær sem á þurfti að halda en næstu tvö sem yfirmaður sem stýrði slíkum aðgerðum og skipinu sjálfu.

Eftirminnilegasti skipstjóri sem þú hefur siglt með?

Þeir eru margir en mig langar til að minnast á skipherra hjá Landhelgisgæslunni sem ef til vill lítið hefur verið minnst á í gegnum tíðina en reyndist mér góður skipsfélagi og vinur. Þetta er Frið-

geir Olgeirsson sem síðar bar beinin í Suður-Afríku og hvílir þar nú. Mér fannst gott að umgangast þennan mann og kunni virkilega vel við hann. En svo hafi allir þessir menn sem ég hef borið þá gæfu að fá að sigla með haft sinn sjarma.

Hver er skemmtilegasti maður sem þú hefur verið með til sjós?

Hann heitir Haukur Sigurðsson og var stýrimaður hjá Landhelgisgæslunni, á Herjólf I, sjómælingamaður og margt fleira. Hann er hafsjór af fróðleik um sjómennsku frá síðustu öld. Það þarf að taka



GLORÍAN

sem bylti flottrollsveiðum

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

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

HAMPIÐJAN

– veiðarfæri eru okkar fag

www.hampidjan.is



Kajakróður með frænni, Ólöfu Guðrúnu Hafsteinsdóttur.

upp allt sem svona menn eins og Haukur hafa að segja áður en að það tapast.

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

Þeir hafa verið margir og af margvíslegum ástæðum. Mér dettur í hug Ágúst Magnússon sem lengi var með mér á Baldri og Björn H. Pálsson. Þetta voru afbragðs skipstjórnamenn sem gott var að leita til varðandi ráðgjöf þegar um var að ræða siglingar um lítt könnuð svæði og erfiðar aðstæður. Svo hafa einnig verið ýmsir góðir matreiðslumenn- og konur sem glatt hafa magan í gegnum tíðina.

Hver er uppáhalds fiskurinn að borða?

Skötuselur.

Hvernig finnst þér best að matreiða fisk?

Þeir standa sig rosalega vel á Tilverunni í Hafnarfirði.

Hvaða verkefni finnst þér skemmtilegust af þeim sem Gæslan sinnir?

Vel heppnuðum björgunaraðgerðum. Komum að ýmsum aðgerðum á landi sem eru stórar í sniðum en gleytum ekki því að Landhelgisgæslan er ábyrg fyrir leit og björgun vegna skipa og loftfara á næstum því tveggja milljóna ferkílómetra svæðis umhverfis Ísland. Árlega blandast Landhelgisgæslan í um 500 atvik sem hafa með skip og loftför að gera auk þess að koma að allt að 250+ sjúkraflutningum

innanlands. Að leysa þessi verkefni veitir manni góða tilfinningu.

Hvað er það versta sem þú hefur lent í á sjó?



Ásgrímur með syni sínum, Birni Stefáni, á Sjómannadaginn 2017.

Lenti í fellibyl vorið 1984 um borð í USCGC Eagle. Þá fórst seglskipið Marques með manni og mús norður af Bermuda. Skipið hafði verið notað við upptökur af Onedin þáttunum sem sýndir höfðu verið í sjónvarpi á Íslandi.

Lenti í vondu veðri um borð í varðskipinu Tý veturinn 1990. Vorum á leið í norskan togara sem hafði fengið á sig brot djúpt norð-vestur af Straumnesi. Vinur minn og góður ráðgjafi, Sigurður S. Ketilsson var skipherra. Fengum á okkur mikið brot vestur af Barðanum. Einvala lið í brúnni hins vegar. Sigurður Steinar, Halldór Nellet, Bárður Ólafsson og ég. Messaguttinn kom í brúna með kaffi og spurði hvort ekki væri allt í fina. Að sjálfsögðu en ef til vill ástæða til að bíða með trakteringar þar til aðeins seinna. Svo skánaði veður og allt fór vel.

Eftirminnileg atvik eitt eða fleiri?

Man alltaf eftir sérstöku atviki á Vöðlavík árið 1994 áður en björgunaraðgerðir hófust vegna Bergvíkur. Þetta var skömmu fyrir jól árið 1994. Um morguninn milli fimm og sex fylltist dalurinn og víkin af einhverju skæru ljósi í um 2-5

sekúndur sem ég mun aldrei geta útskýrt. Hásetinn á brúarvaktinni og ég sáum þetta og enn í dag skiljum við ekki hvað um var að vera.

Hefurðu upplifað ótvíræða lífshættu?

Nei það get ég í raun og veru ekki sagt. Hef verið það heppinn að skipherrar hafa ávallt metið stöðuna þannig og þá réttilega að ekki væri ástæða til að taka ákveðna áhættu. Tók þó þátt í eftirliti á sínum tíma sem yfirmaður hjá US Coast Guard um borð í skipum þar sem einstakir áhafnarmeðlimir voru taldir hættulegir sjálfum sér, umhverfi sínu og öðrum. Í sumum tilvikum eftirlýstir. Í slíkum tilvikum þótti manni það ákveðið öryggi að vera gyrtur belti með Colt 45, að næsti maður væri gyrtur því sama og að nálægt væru félagar með M-16 o.s.frv. Þetta var bara svona.

Hver er mesta breyting siglingatækja sem þú hefur upplifað?

Það vissi enginn hvað GPS var um 1990. Ég var beðinn af stjórnendum Stýrimannaskólans að segja frá hvað þetta fyrirbæri væri. Var ekki nothæft til siglinga fyrr en um það bil 1995. Þurfti að samhæfa kort og staðsetningu með GPS.

OFHLEÐSLA BÁTIA

Fengsælum sjómönnum kann að þykja freistandi að hlaða bát sinn út í hið óendanlega. Það getur hins vegar skapað mikla hættu þar sem ofhleðsla getur leitt til alvarlegra slysa. Gætum að öryggi okkar og siglum örugg í höfn.

Samgöngustofa 
og verkefnisstjórn um öryggi sjófarenda



Ásgrímur stjórnar fylkingu starfsmanna Landhelgisgæslunnar við minningarathöfn á Sjómannadegi fyrir nokkrum árum.

Breyttist úr því að það þyrfti „siglinga-fræðing“ til að sigla í það að þyrfti bara tölvuspeking í verkefnið, eða er það svo? Finnst grátbroslegt að heyra fólk tala um GPS kort eða GPS hnit þegar um er að ræða sjókort þ.e. „nautical chart“ og breidd og lengd sem hefur verið til staðar um aldir.

Hvaða breytingar hafa helstar orðið hjá Gæslunni síðan þú hófst þar störf?

Hvað þetta varðar verður að horfa í þá staðreynd að varnarliðið fór í burtu með 4-5 þýrlur árið 2006. Þetta hefur breytt svo mörgu hjá LHG og orðið til þess að rekstrarhlutföll varðskipa versus flugreksturs hafa breyst mikið. Einnig hefur sú staðreynd að LHG tók yfir starfsemi Varnarmálastofnunar breytt miklu í

rekstri stofnunarinnar. Erlend samskipti hafa einnig í auknum mæli orðið mikilvægur hluti af starfsemi stofnunarinnar.

Engu að síður er það mjög mikilvægt fyrir stofnunina að líta inn á við og skoða vel hver hennar helstu og mikilvægustu verkefni eru, það er leit og björgun og eftirlit á hafinu umhverfis Ísland. Þau munu ávallt verða grunnurinn að kjarna-starfsemi stofnunarinnar.

Sérðu fyrir þér að starfsemi Gæslunnar breytist á næstu árum eða áratugum? Þá í hvaða veru?

Landhelgisgæslan mun þurfa að samlagast erlendum samstarfsstofnunum í framtíðinni. Í því sambandi er ég ekki að tala um að stofnunin breytist í sjóher heldur þarf að einhverju leyti að taka upp

fyrirmyndir frá nágrannalöndum okkar þar sem rekin er sérstök strandgæslustofnun. Við erum í samstarfi við slíkar stofnanir í nágrannalöndum okkar. Ýmis kjarnastarfsemi stofnunarinnar mun í framtíðinni byggja meira og meira á þessu alþjóðlega samstarfi og til að það verði sem farsælast þarf að aðlagast þannig að takmarkanir verði sem minnstar á möguleikum í því.

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

Já, ég reyndi að kynna sjómennsku á jákvæðan hátt fyrir dóttur minni og syni. Þau höfðu sannarlega gaman af því en hafa engu að síður lagt allt annað fyrir sig. Sonur minn lærði meira að segja að sigla eftir kompás á sínum tíma. Hef hins vegar lokað ýmsa ágætis aðila til sjós í gegnum tíðina og vona að það hafi eingöngu verið til góðs.

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

Já, ég mæli með því. Það eru svo óendanlegir möguleikar í þessu í dag. Ekki bara á Íslandi heldur um allan heim. Vil vekja athygli á því sem á eftir kemur, það er eftir nám og reynslu. Það þarf að ráða fólk í siglingastofnanir, landhelgisgæslu, umhverfisstofnanir, hafnarstarfsmenn, hafnsögustarfsmenn og margt fleira. Það þarf og mun þurfa starfsfólk með þessa menntun og reynslu í framtíðinni.

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

Nei, ég á mér ekki neina uppáhaldsbók en ég les gjarnan þessar spennubókmenntir eftir Yrsu og Arnald. Stundum er Óttar líka með eitthvað spennandi á takteinum og þá les maður um það.



Félag skipstjórnarmanna

*sendir félögum sínum
og fjölskyldum þeirra
bestu kveðjur og hamingjuðóskir
í tilefni Sjómannadagsins.*

Alhliða þjónusta í sjávarútvegi

Við höfum allt frá upphafi haft það að markmiði að sinna orkuþörf einstaklinga og fyrirtækja hratt og örugglega í sátt við umhverfið. Skipaþjónusta Skeljungar veitir alhliða þjónustu í sjávarútvegi, útgerð og vinnslu til viðskiptavina félagsins. Við leggjum ríka áherslu á fyrirtaks þjónustu við þessa mikilvægu atvinnugrein og munum halda því áfram um ókomin ár.

Skeljungur — fyrir þá sem ferðast og framkvæma



Skeljungur

GÁMAR OG SKIP

Gámavæðingin og áhrif hennar

2. hluti

Staðan um 1990

Á tímabilinu 1980 til 1990, bæði ár innifalin, var hlutur 20 stærstu útgerðanna um eða rétt undir 40% af heildar gáma flutningsgetu heimsins. Á þeim tíma stækkaði heimsflotinn 2.6 sinnum, frá 1.2 milljón til 3.2 milljón TEU.

Á þessum 11 árum voru 13 útgerðir á listanum öll árin. Fyrstu 4 árin var SeaLand stærst en síðari 7 árin var Evergreen á toppnum. Af þessum 13 útgerðum voru 7 frá vesturlöndum og 6 frá Asíu. Af þeim 6 voru allar 3 japönsku útgerðirnar, 2 frá Taiwan og 1 frá Hong Kong.

Á þessum tíma höfðu samsiglingasamvinna þriggja hópa riðlast og nýir myndast. Lengst af var t.d. Evergreen frábitin nánú samstarfi við samkeppnisaðila, enda voru þeir á þeim tíma nægjanlega stórir til að bjóða upp á siglingakerfi sem mætti þörfum kunnanna enda vel stýrt fyrirtæki með sterka fjölskylduþáttöku eins og við munum seinna sjá hjá öðrum. Skipin urðu stærri, fyrstu skipin, fram til 1980 voru allt að 2.500 TEU, næsta áratuginn uxu skipin upp full mál Panamax, sú stærð skipa sem kemst í gegnum Panama skurð og hafa 17 gámaraðir í breidd og rista minna en 13.2 metrar.

Næstu árin verða Panamax skipin lengri og eru orðin 290 m á lengd miðað við 32 metra breidd, hlutfall lengdar milli lóðlína og breiddar rúmir 8 sem leiðir til minni stöðugleika sem þýðir meiri notkun kjölfestutanka sem þýðir í raun hlutfallslega minni burðargeta á gámapláss.



President Truman.

Post Panamax

American President Line var fyrsta útgerðin sem komst að þeirri, að því er virðist sjálfsgöðu niðurstöðu, að stærsti hluti flotans notaði aldrei Panama skurðinn, og létu á árinu 1988 byggja seríu skipa kölluð C-10 class þar sem President Truman var fyrsta Post-Panamax skipið. Skipið var smíðað í Hamborg og var 275 m á lengd og 39.4 á breidd. Hlutfall lengdar milli lóðlína og breiddar er 6.5 sem þýkir enn vera mjög hagkvæmt með tilliti til gangs og stöðugleika. Það bar 4.340 TEU og hafði compindex 12. Meirihluti gámanna var á dekki og gámarnir festir við lashing bridges.

Það liðu 8 ár þangað til Regina Maersk var hleypt af stokkunum. Hún var 318 metrar að lengd og 43 m á breidd, með hlutfallið LPP og breiddar 6,8. Burðargetan var 6.418 TEU og DWT 84.900, Compindex 12.6. Síðan fylgdu æ stærri skip og oftast var það Maersk sem reið á vaðið með næstu stærð.

Maersk og þróun gámaskipa

Maersk var stofnað 1912 og var upphaflegt nafn félagsins Dampskibsselskabet af 1912 (D/S 1912) og átti rætur sínar í Svendborg á Fjöni þar sem félagið rak lengi sjómannaskóla.

Félagið hefur lengst af verið rekið sem hlutafélag þar sem A. P. Møller fjölskyldan hefur farið með meirihluta atkvæða. Lengst af var félagið undir stjórn Arnold Peter Møller, APM, sem var sonur Peter Maersk Møller sem setti á stofn útgerð eftir feril til sjós. Það félag fékk nafnið Dampskibsselskabet Svendborg. Í stað venjulegrar skólagöngu eyddi Arnold P. Møller 8 árum sem skipamiðlari í Englandi, Þýskalandi og Rússlandi áður en hann helgaði sig D/S 1912 til æviloka 19651.

Sonur hans, Maersk McKinney Møller, hóf ungur störf í fyrirtækinu og við dauða föður síns tók hann við stjórn og leiddi þróun þess þar til hann lét af störfum sem stjórnarformaður orðinn níráður 1993. Hann lagði sig fram um að þjálfa unga Dani í shipping og lengst af var hann kynntur fyrir öllum sem fengu fastráðningu á aðalskrifstofu fyrirtækisins. Meðan hans naut við var nær öllum skrifstofum erlendis stýrt af Dönum sem höfðu fengið þjálfun á aðalskrifstofu. Þegar samkeppnin harðnaði og þegar önnur skipafélög voru yfirtekin, fækkaði Dönum, sem voru leystir af hólmi af starfsmönnum þeirra fyrirtækja sem Maersk tók yfir eins og SeaLand og P&O Nedlloyd og með ódýrari heimamönnum á hverjum stað.

Maersk var með stærri fyrirtækjum í heimi í útgerð og var framarlega í olíuskipum, stórflutningaskipum og venjulegum línuskipum sem eins og önnur línuskip fluttu gáma á dekki. En fyrirtækið var ekki visst um hvort framtíðin væri í gámum. Sjó árum eftir að Fairland kom í fyrsta sinn til Rotterdam með 226 gáma í ferð sem talin er fyrsta ferð gámaskips yfir Atlantshaf² var fundur í stjórn fyrirtækisins um gámaflutninga. Niðurstaðan var neikvæð, allir nema einn voru á móti því að veðja á gáma, en skömmu síðar ákvað Maersk McKinney Møller að láta byggja 9 1.200 TEU gámaskip í Þýskalandi, sem tekin voru í notkun 1975. Teningnum var kastað og Maersk stefndi hátt í gámaútgerð þaðan í frá.

	Regina Maersk 1996	Emma Maersk 2006	Maersk Mc Kinney Møller 2013	Madrid Maersk 2017
TEU	6,418	14,904	18,340	20,568
Length oa	318	397	400	399
Beam	43	56	59	59
Draught	14.0	15.5	16.0	16.5
DWT	84,900	156,907	194,153	210,019
Compindex	12.6	10.0	10.1	9.7
Engine kW	54,840	80,080	59,360	52,649
kW/DWT	0.65	0.51	0.31	0.25

Lykiltölur fjögurra kynslóða Maersk-skipa.

¹ Peter Suppli Benson, Jens Chr. Hansen, Maersk Billeder og historier fra 100 år, Berlingske Media Forlag 2012.

² Cudahy, Brian J. Box Boats, Fordham University Press 2006.



UMBÚÐIR & PÖKKUN ERU OKKAR FAG



FERSKFISKKASSAR SEM ERU 100% ENDURVINNANLEGIR

CoolSeal kassinn er umhverfisvænn og því
góður valkostur í stað frauðplastkassa



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

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



Suðurhraun 4 • 210 Garðabæ • Furuvöllum 3 • 600 Akureyri • Sími: 575 8000 • Fax: 575 8001 • www.samhentir.is

Frá Regina Maersk hefur útgerðin verið í fararbroddi í æ stærri gámaskipum, Emma Maersk 15.550 TEU 157.000 DWT og síðan Maersk McKinney Moller í júlí 2013. Skip með tveim 29.680 kW vélum, gert fyrir 23 hnúta hraða, þó að öll hönnunin tæki mið af hraða í kringum 20 hnúta sem þarf mun minni olíu en 23 hnútar. Kynslóðin þar á eftir, EEE-II með Madrid Maersk sem fyrsta skip er enn hagkvæmari, 12% fleiri TEU og fjórðungs minni vélarorka á TEU. Emma var á sínum tíma með stærstu aðalvél sem þá hafði verið framleidd fyrir skip 108,920hp at 102 rpm³

- - -

Frá 1980 til 1992 var Maersk að jafnaði í þriðja sæti yfir 20 stærstu gáma útgerðir heims. Þá keyptu þeir Austur Asíu félagið, ØK, EAC. ØK hafði staðið fyrir samruna margra gámaútgerða í Svíþjóð, Noregi og Bretlandi, en sá fram á að þeir mundu ekki lifa af samkeppnina. Með í kaupunum fylgdu mörg skip frá þeim útgerðum sem voru komin undir ØK, sum voru seld eins og skýrt er frá áður og síðar.

Árið 1993 komst Maersk í fyrsta sinn í efsta sætið. Flotinn fór úr 109.540 TEU í 136.729 TEU eða stækkaði um 25%. Á sama tíma stækkaði heimsflotinn um 6%. 1999 keypti Maersk Safmarin, suðurafrikska útgerð sem hafði nýverið keypt belgísku útgerðina CMBT og flutt höfuðstöðvar sínar til Antwerpen. Safmarin var og er þekkt sem norður-suður útgerð með sterkar rætur í Afríku. Undir lok 1999 keypti Maersk samstarfsaðila sinn til margra ára, bandarísku útgerðina SeaLand. 1998 átti Safmarin 55.882 TEU flota, SeaLand 174.526 og Maersk 232.257. Samtals var samanlagður floti SeaLand og Safmarin jafn flota Maersk. Á árinu 1993 var floti Maersk-SeaLand eins og fyrirtækið hét þá, orðinn 554.558 TEU eða 20% stærri en samanlagður flotinn árinu áður. Á sama tíma stækkaði heimsflotinn um 2.5%.

Enn bætir Maersk við sig á árinu 2006 þegar P&O Nedlloyd var keypt. Þá var floti Maersk 1.005.554 TEU á 399 skipum. P&O Nedlloyd hafði 164 skip og 450.435 TEU. Árið eftir var floti Maersk 1.573.551 TEU á 484 skipum. Fækkað hafði um 21 skip, en gámageta aukin um 117. 562 TEU. Á sama tíma stækkaði heimsflotinn um 25% í TEU talin, sem bendir til að í þetta sinn hafi hluti markaðshlutar hins uppkeypta ekki skilað sér.

Og enn vildi Maersk bæta við sig þegar gert var boð í Hamburg Sud, og frá 1. desember 2017 er félagið hluti af Maersk. Í október 2017 var Hamburg Sud með 102 skip í rekstri, 555.943 TEU, þar af voru 46 skip í eigu félagsins, 55.4% af burðargetu í TEU, 313.508. Umsamið verð var \$ 4 milljarðar, en talið var að samlegðaráhrif á ári væru \$ 350-400 milljónir.⁴

Fyrir kaupverðið er hægt að kaupa 504.732 TEU burðargetu! En með í kaupunum fylgir mikil viðskiptavild, en Hamburg Sud hefur verið mjög sterkt á norður- suðurleiðum, sérstaklega til og frá Suður-Ameríku. Með kaupunum er floti Maersk 4.1 million TEU og markaðshluti 19.3%. Lengi vel var markaðshluti 20 stærstu útgerðanna um það bil 40% og sá stærsti í kringum 10%.

Mediterranean Shipping Company, MSC

Meðan vöxtur Maersk hefur að hluta verið með uppkaupum á samkeppnisadílum, mögulega á of háu verði, óx annað fjölskyldufyrirtæki frá kaupum á einu notuðu flutningaskipi til næst stærsta gáma flota veraldar. MSC er stofnað 1970 og fyrsta skipið, Patricia keypt, 15 ára gamalt þýskt skip, 1.750 GRT. Gi-anluigi Aponte er frá Napolí og hafði ungur fengið skipstjórnarréttindi. Patricia var í förum milli Evrópu og Afríku og 1973 var komið á áætlunarsiglingum milli Austur-Afríku og Miðjarðarhafsins með viðkomu í Höfðaborg. Í einni af fyrstu ferðum



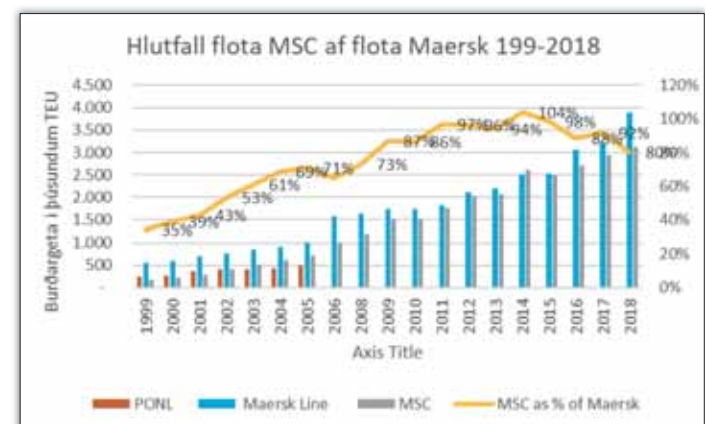
Fyrsta skip MSC, Patricia.

Patricia var farmurinn 120 kameldýr og 150 uxar frá Mogadishu til Jeddah.

Lengi framan af stærðu stjórnendur útgerðarinnar sig af að kaupa bara notuð skip, helst mikið notuð og ódýr. Þeir skömmuðust sín ekkert fyrir að viðurkenna í auglýsingablaði með Journal of Commerce í október 2015 að þeim þætti gott að kaupa skip á leið í brotajárn, því þeir voru með svo góða vélstjóra og tæknimenn sem gátu flikkað upp á fleyin og komið þeim í rekstur á ný.

Farið var að flytja gáma með venjulegum skipum 1977 milli Norður-Evrópu og austur og suðurhluta Afríku Fyrsta gámaskipið var tekið í notkun 1984. Þeir birtust fyrst á Top 20 lista gámaútgerða 1989 í 19 sæti með 26.689 TEU flota og síðan ekki fyrr en 1993 í 17 sæti með 39.540 TEU, og hafa verið á listanum síðan, einu sinni í fyrsta sæti⁵.

Fyrsta nýbyggingin kom 1996, 3.300 TEU Rafaella. Einu sinni hafa þeir átt stærsta skipið, 2005, þá var MSC Pamela fyrsta gámaskipið stærra en 100.000 BRT. Það var frekar tilviljun, því þegar smíðasamningar voru gerðir stóð til að skipið yrði minna, en vegna vöntunar á flutningsgetu var skipið breikkað og varð flutningsgetan 9.178 TEU, þá stærsta gámaskip heims.⁶



MSC óx frá að vera dvergur við hlið risans, Maersk, til að vera jafnstór; þó nýleg kaup Maersk á Hamburg Sud gefi þeim um stundir forskot.

Í september 2017 staðfestu þeir pöntun á ellefu 22.000 TEU skipum í Kóreu. Ein ástæðan sem gefin var fyrir kaupunum á markað með of mörg stór skip fyrir, var að verðið hafi verið lágt, sagt vel undir \$150 milljónir á skip.

MSC hefur alltaf verið rekið sem fjölskyldufyrirtæki, eigin-konan tók þátt, faðirinn nú stjórnaformaður, sonurinn forstjóri og dóttirin var fjármálastjóri. Starfsfólk í ábyrgðarstöðum er gjarnan með ítalskar rætur og vinnur oft stóran hluta starfsævinna hjá Aponte. Fyrirtækið gefur aldrei út upplýsingar um rekstur og fjármál og er almennt mjög sparsamt á upplýsingar. Þar með kemst fjölskyldan hjá því að gefa upplýsingar um hvernig mikill vöxtur er fjármagnaður.

³ <http://www.ship-technology.com/projects/emmamaerskcontainers/>

⁴ <https://www.reuters.com/article/us-hamburgsud-m-a-maersk/maersk-line-to-pay-4-billion-for-hamburg-sud-idUSKBN17U0VM>

⁵ UNCTAD, Review of Maritime Transport 2000-2017 og Nguyen Dinh Tri, A strategic study of the top 20 liners during period 1980-2001, World Maritime University, Malmö 2002.

⁶ https://en.wikipedia.org/wiki/MS_Pamela

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.

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

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

Vefverslunin okkar er opin allan sólarhringinn - alla daga vikunnar: **mulalundur.is**

Árið 1988 var MSC Cruises stofnað og MSC á nú flota 16 stórra skemmtiferðaskipa byggð 2001 til 2019. Eitt bætist við fyrir árslok og þegar hafa 12 skip verið pöntuð, þar af 5 knúin með fljótandi gasi. Þegar spurt er hvað gámaskip og skemmtiferðaskip eiga sameiginlegt hjá MSC gæti svarið verið að skipstjórar skemmtiferðaskipanna fá gjarnan þjálfun sem skipstjórar á gámaskipunum, og ekki kæmi á óvart að verulegur hluti þeirra væri frá Ítalíu.



MSC Carla, áður Ladby Maersk, áður Nihon.

Nafn félagsins hefur oft verið nefnt í sambandi við meiri háttar sjóslys. Eitt skipana Rena var í leigu hjá MSC þegar það strandaði 2011 við strönd Nýja Sjálands og var ónýtt eftir, þá 21 árs gamalt. MSC Chitra lenti í árekstri fyrir utan Mumbai í Indlandi 2010, þá 30 ára gamalt og var ónýtt eftir. Í nóvember 1997 brotnaði frægt skip sem hafði nafnið MSC Carla þegar atvikið átti sér stað. Framhlutinn sökk og var afturhlutinn dreginn til hafnar. Skipið var byggt sem Nihon í eigu Brostöms í Gautaborg, eitt fjögurra skipa sem 1993 var selt þegar EAC gafst upp á gámarekstri. Þá fékk skipið nafnið Ladby Maersk og síðan MSC Carla í byrjun árs 1996. Skömmu áður en slysið átti sér stað hafði skipið verið í árlegri skoðun og talið í topp standi.⁷ En við rannsókn kom í ljós að þegar skipið, eins og systurskip þess, var lengt 1984 um 14,3 metra, hafði legið svo á við Nihon, að ekki var gætt að gæðaeftirliti með rafsúðu. Þegar slysið átti sér stað á Atlantshafi, brotnaði skipið um suðurnar. Ekki var við MSC að sakast. Skipið hefur sjálfsagt verið dýrt í rekstri með 3 aðalvélar, enda gert fyrir mikinn hraða.

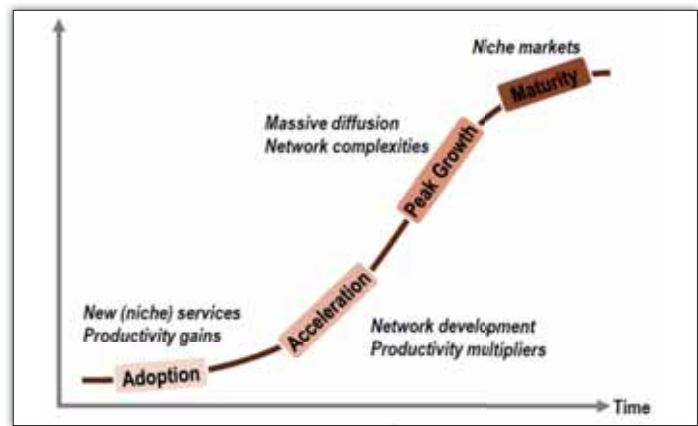
MSC hefur ekki stutt vöxt sinn með uppkaupum á öðrum skipafélögum með einni þó mjög smárri undantekningu, heldur oftast verið með lægri verð og sennilega góða þjónustu. Lengi voru þeir með mun verri áreiðanleika áætlunar en samkeppnisaðilar, en þriðja ársfjórðung 2017 var MSC 78% á áætlun, meðan Maersk var 74% á áætlun. Þessar tvær útgerðir samnýta skip á meginleiðum. Bestar voru útgerðir í Hong Kong og Taiwan með 82-3% á áætlun. Verst gekk þetta hjá annarri taiwanskri útgerð sem var aðeins 73% á réttum tíma.

Á árum áður, var Maersk talin ein besta útgerð heims og gat því vænst hærri flutningsgjalda af því þeir voru svo stundvísir. Um tíma buðu þeir bætur ef áætlun stóðst ekki. Það var á tíma Daily Maersk. En nú eru aðrir tímar.

Þróunin

Því er gjarnan haldið fram að fyrirbæri gangi í gegnum viss þroskaskeið á líftíma sínum; talað er um byrjun þar sem margar góðar hugmyndir verða að sanna sig eða hverfa. Ef þær lifa af fyrsta skeið er komið að viðurkenningar skeiði þar sem hugmyndin er notuð af æ fleirum, í byrjun „early adapter“ eins og við getum kallað skandinavísku útgerðirnar og seinna „late adapters“ eins og Maersk. Á þessu skeiði eykst hraði vaxtar og nær síðan mesta vexti til að hafa náð „fullum þroska“, það er að vaxa þaðan í frá í takt með vexti umhverfisins, sem gæti verið alþjóðaverslun í samhengi gámasiglinga.

Gámaavæðing opnaði nýja möguleika í alþjóðaviðskiptum, viðskipti jukust mjög mikið og var mismunur kostnaðar vegna



Vaxtarskeið samkvæmt alþjóðlegu hugmyndakerfi.

vinnuafis ástæða þess að æ meiri framleiðsla fluttist til landa með ódýrara vinnuafli sem leiddi til almennt meiri velmegunar sem leiddi til meiri heimsviðskipta með fullunnar vörur og reyndar einnig með hráefni, sem einungis að hluta voru í gámum. Þá voru vörur unnar úr hráefnum í efni til framleiðslu vara, til dæmis bauxit unnið í ál í einu landi og álinu breytt í nýtanlegan málum í öðru landi og kannski vöru í því þriðja, eða bómull í efni í fatnað til að nefna einföld dæmi.

Þá voru vörur sem áður voru fluttar í heil-farmaskipum komnar í gáma eins og fiskur eða ávextir sem leiddi til meiri sölu og oft hærri verða.

Misvægi í framleiðslu og neyslu leiddu til ójafnvægis sem í sumum tilfellum skapar flutnings-tækifæri. Arabalönd við Persaflóa flytja út olíu í tankskipum sem skapa mikla velmegun og neyslu. Það mundi þýða fulla gáma með neyslu-vöru inn og tóma gáma út. En nú er hluti olíu og gass notað til annars vegar álvinnslu (orka) og hins vegar til að vinna plast hráefni (olíu sem hráefni). Þessi framleiðsla er flutt sem bakafrakt til markaða í suðaustur Asíu eða Evrópu og venjulega eru fraktir mjög lágar því útgerðir þurfa að koma tómunum gámum til hafna þar sem vel borgandi vara bíður.

Þannig hafa gámar gef-

Gámafloti í 1000 TEU			
	Top 20 Total	World Total	árlegur vöxtur
1980	482	1.200	
1981	513	1.350	13%
1982	575	1.551	15%
1983	618	1.528	-1%
1984	744	1.753	15%
1985	801	2.212	26%
1986	911	2.571	16%
1987	873	2.723	6%
1988	1.045	2.788	2%
1989	1.211	3.021	8%
1990	1.173	3.168	5%
1991	1.371	3.400	7%
1992	1.385	3.610	6%
1993	1.597	3.700	2%
1994	1.838	4.100	11%
1995	2.049	4.410	8%
1996	2.297	4.834	10%
1997	2.618	5.270	9%
1998	3.113	5.874	11%
1999	3.345	6.021	2%
2000	3.727	6.537	9%
2001	4.269	7.270	11%
2002	4.772	7.713	6%
2003	5.400	8.354	8%
2004	5.925	8.835	6%
2005	6.641	9.355	6%
2006	7.623	11.720	25%
2008	8.802	12.658	8%
2009	9.960	14.429	14%
2010	10.087	14.952	4%
2011	11.336	16.254	9%
2012	12.465	17.909	10%
2013	13.033	16.058	-10%
2014	16.361	18.253	14%
2015	17.212	19.735	8%
2016	17.356	21.038	7%
2017	17.573	22.340	6%
2018	19.147	25.290	13%
Meðalvöxtur flotans á ári			9%

Vöxtur flotans. Að mestu byggt á upplýsingum frá UNCTAD.

⁷ http://www.shipstructure.org/case_studies/carla/



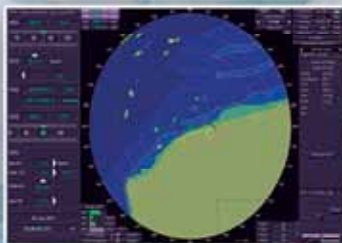
KONGSBERG



K-Chief 600 viðvörðunarkerfi

NORTHROP GRUMMAN

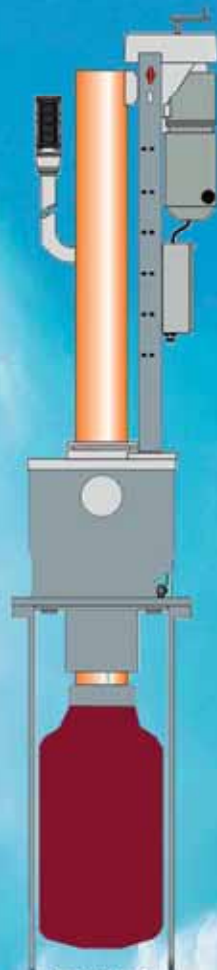
Sperry Marine



VisionMaster FT ratsjá



Navigat 100 gýrókompás



Simrad
Lågtíðni sonar



JRC JLN-652 Straummælir

SIMRAD



Omni Höfuðlínusonar

Hytera



Zodiac
Seacom 200



Hytera MD 785



JRC JMR-5400 Ratsjá

Askalind 2
201 Kópavogur

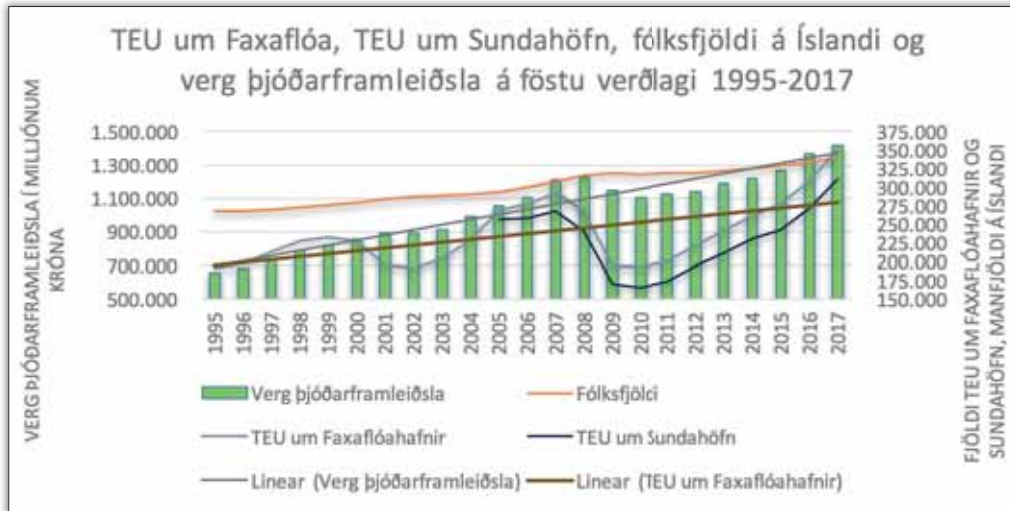
Simberg
Sími: 414-4414

www.simberg.is
simberg@simberg.is

ið ný tækifæri. Spurningin er hvort við séum að nálgast „fullan þroska“ að umbreytingin sé fullkomnuð. Svarið er bæði já og nei. Tæknilega og kostnaðarlega er svarið sennilega jákvætt, þetta verður ekkert voða mikið ódýrara en það er. Á hinn bóginn hefur þróunin verið drifin af sókn eftir ódýru vinnuafli og er Kína í dag á toppi síns aðdráttarafls, verðlega séð að minnsta kosti.

Velmegun í Kína hefur aukist og nú er ódýrara að framleiða vinnuaflsfrekar vörur í Vietnam, en sjálfsagt verða kröfur um betri kjör og aðbúnað þar til að leitað verður að ódýrara hæfu vinnuafli sem sennilega finnst þá í Afríku. En við komum að þessu öllu síðar.

Hefur metnun átt sér stað á Íslandi?



Grafið að hér á undan tengir saman fólksfjölda á Íslandi, verga þjóðarframleiðslu á föstu verðlagi og gámafjölda um Reykjavíkurhöfn og seinna Faxaflóahafnir. Hallalína gáma fylgir fólksfjölgu nokkuð nákvæmlega, meðan flutningsmagn sveiflast að hluta eftir hagsveiflum. Reyndar má ráða af þessum upplýsingum að hallalína landsframleiðslu sé mun brattari en aukning gámaflutninga. Ein skýring gæti verið að stærri hluti þjóðarframleiðslu er nú ófínleg, ferðamennska, afþreying. Sjá nánar um margfeldisstuðla þjóðarframleiðslu síðar.

Það kemur reyndar fleira til greina. Hér erum við einungis að fjalla um gámaflutninga. Hin síðari ár hefur orðið mikil aukning í útflutningi fersk-fisks með flugvélum og ferjum, útflutningur sem eykur landsframleiðslu en ekki gámafjölda. Þá er verulegur hluti aðfanga og útflutnings flutt með heilfarmaskipum, sem sum staðar væri flutt í gámum, nefni sérstaklega frýstar sjávarafurðir og unnið ál.

Þá inniheldur þessi tafla ekki upplýsingar um aðrar hafnir á Íslandi, Reyðarfjörð, Vestmannaeyjar og Akureyri og því er líklegt að gámar frá Íslandi séu fleiri en aðeins fara frá Reykjavík, sem mundi breyta hallalínu gáma eitt-hvað. Þetta gildir einungis síðustu árin sem yfirlitið nær yfir, nema fyrir Vestmannaeyjar, þaðan hafa verið siglingar beint til Evrópu. Reglulegar tengingar Reyðarfjarðar hófust fyrst vegna byggingar

álversins og Kárahnjúka og seinna hófst reglulegur útflutningur þaðan. Það var ekki fyrr en 2014 sem beinar tengingar frá Akureyri, Sauðarkröki, Ísafirði og nýverið Húsavík komust á við meginlandið. Lengi eitt skip á viku að jafnaði síðan tvö skip og núna Eimskip aðra hverja viku og Samskip vikulega á strönd. Ómögulegt er að segja hversu mikill flutningur er ekki talinn með vegna þess að einungis Faxaflóamagn er talið með.

Vandinn er að tölfærðileg gögn um flutninga á Íslandi eru fá og ekki gerð nein tilraun til að líkjast gagnaöflun Evrópusambandsins, enda hefur Ísland undanþágu frá flestu hvað varðar flutninga. Þá má geta þess að flestar hafnir í Evrópu að minnsta kosti eru með hafna/vörugjalda gjaldstofn sinn byggðan á gámafjölda, meðan hafnir á Íslandi nota magn í vöruflokkum sem gjaldstofn.

Svar við spurningu í fyrirsögn er að það er líklegt að einhver metnun hafi átt sér stað, en ekki er hægt að slá neinu föstu fyrr en til eru gögn um allar hafnir.

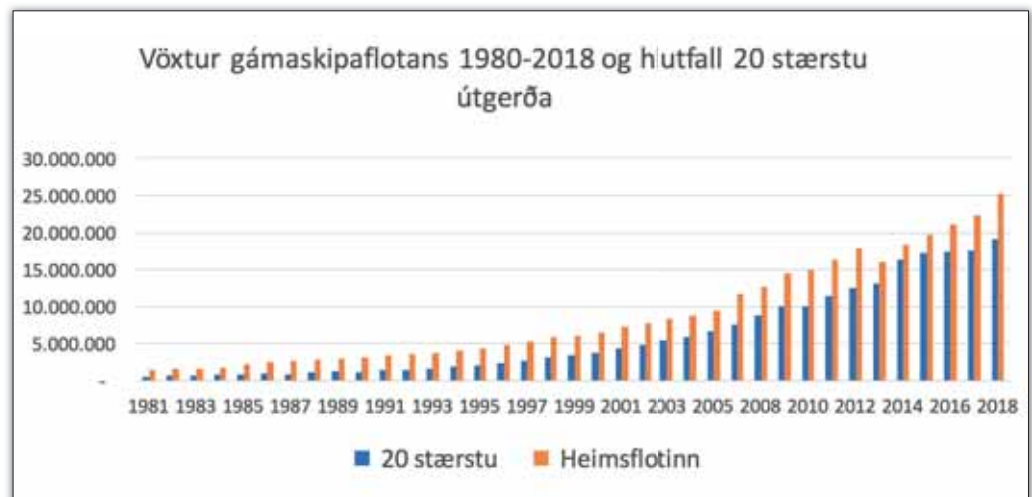
Umfram aukning flotans undanfarnar ár

Undanfarnar ár hafa útgerðir gripið til þess að hægja á skipunum, í stað þess að sigla á 22-23 hnúta hraða sigla þau að jafnaði á nær 16 hnúta hraða á bakaleggnum og 20 á betur borgandi leggnum eða að jafnaði 18 hnúta hraða. Þetta þýðir að til að ná að sigla 23.000 mílna hringferð þarf að bæta við skipum vegna minni hraða.

Eftir stækkun skipanna í 13.000 – 20.000 TEU tekur mun lengri tíma að afgreiða hvert þeirra í höfn sem ýtir undir fjölgun skipa á hverri áætlun, sem bætist við fjölgun vegna minni hraða.

Þá þýðir fjölgun stærri skipa leiðir til að þau leysa af hólmi stór skip sem eru þá sett inn á áætlanir þar sem kannski er ekki þörf á svona mikilli flutningsgetu sem leiðir til minni nýtingar, sérstaklega á norður-suður leiðum.

Ekki er hægt að setja fram tölu yfir áhrif þessarar þróunar á heimsflotans en það eru all mörg prósentustig.



Grafið sýnir vöxt flotans og 20 stærstu útgerðanna sem hafa æ stærri hlut.



Við óskum sjómönnum
innilega til hamingju
með daginn



wisefish
sjávarútvegslausrir

Fullbúin sjávarútvegslausrir í áskrift Microsoft Dynamics NAV

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

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

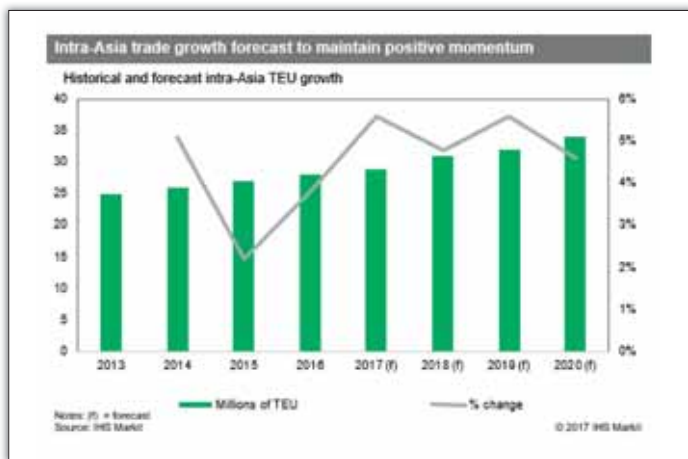
kr. **24.900** pr. mán.
án vsk.

Þjóðum einnig **Office 365** í áskrift.

 **Office 365**



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



Aukning innan Asíu flutninga. Heimild: JOC.com

Aukning á innan-Asíu flutningum

Á lista Alphaliner yfir stærstu útgerðir heims má sjá að fyrirtækin sem sitja í tíunda til tuttugasta og fimmta sæti eru flestar aðallega eða eingöngu í flutningum innan Asíu.

Samkvæmt JOC.com eru innan-Asíu-siglingar stærsti gámaflutninga markaður heims og jókst hann um 3% á árinu 2018 og var 30 milljón TEU. Þess er vænst að þessi markaður vaxi um 5% á ári fram yfir 2021.

Maersk segir í ársfjórðungsskýrslu sinni að 15% flutninga sé í innan-álfa flutningum. Til þess hefur Maersk þrjár sérstakar einingar, Sealand Americas fyrir innan og milli norður og suður Ameríku, Sealand Asia fyrir innan-Asíu flutninga og Sealand Europe and Med. Sealand Asia hét áður MCC og var því haldið

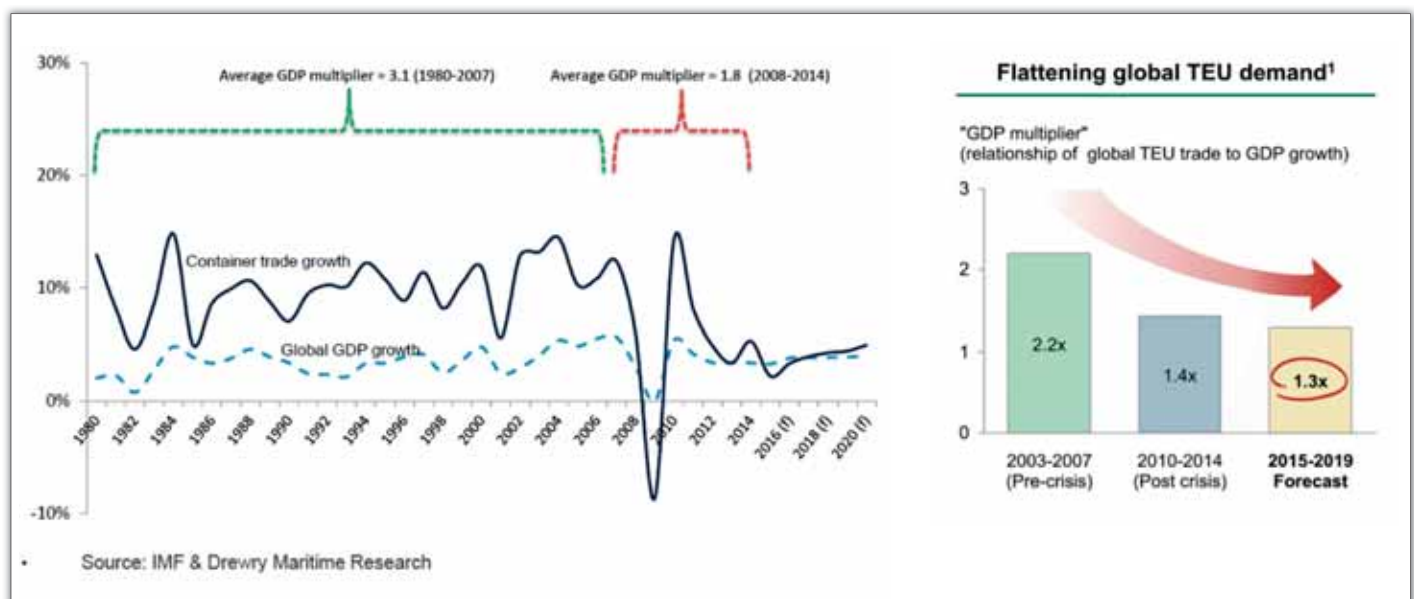
Grafið neðst á síðunni sýnir að á árunum 1980 til 2007 hefur að jafnaði fyrir hvert prósentustig sem þjóðarframleiðsla hefur aukist, hefur gáma fjöldi aukist um 3,1 prósentustig. Eftir bankakrisuna 2008 hefur þessi stuðull lækkað í 1,8 frá 2008 til 2014. Því er haldið fram að stuðullinn sé farinn að nálgast 1 og muni jafnvel fara undir 1 í framtíðinni. Það að stuðullinn lækki bendir til að þær breytingar sem gámaavæðing getur komið til leiðar hafi átt sér stað að mestu, að við höfum náð „fullum þroska“. Stuðull undir 1 staðfestir að æ stærri hluti kostnaðar neyslu sé fyrir óefnislega neyslu, eins og afþreyingu eða ferðalög, nokkuð sem ekki er með góðu móti hægt að stúfa í gáma.

Myndin til hægri segir sömu sögu, spáir að stuðullinn verði 1,3 2015-2019. Jean-Paul Rodrigue prófessor hjá Hofstra háskólanum í New York heldur því fram að við séum þegar kominn á einn, að aukning þjóðarframleiðslu leiði ekki til meiri flutninga en sem nemur aukningu þjóðarframleiðslu.

Theo Notteboom prófessor í flutningafræðum segir í grein í maí 2016 að GDP margfeldisstuðullinn hafi verið undir einum, 5 ár þar á undan í flestum þeim hlutum Kína sem hafa stærstu hafnirnar. Ástæðan sé áhersla á innlenda eftirspurn og þjónustu-iðnaðinn.

Fjarlægðir

Flutningar eru gjarnan mældir í þunga/flutnings-eining sinnum fjarlægð, tonn-míllur og TEU míllur. Ef helmingur þess sem framleitt er í suður Kína verður framleitt í Malasíu verður flutningsleiðin til Evrópu mun styttri. Þá þarf færri skip og færri gámapláss, sem þýðir að það þarf minni flota til að flytja sama magn til Evrópu. Öðru máli gegnir um Bandaríkin þar sem vegalengd-in verður væntanlega meiri. Þó skiptir máli hvort farmurinn fer á austur- eða vesturströndina.



Gröf um margfeldisstuðla, sem voru auðskýranlegir þegar vöxtur flutninga var meiri en hagvöxtur, en málið flækist þegar aukning flutninga er umfram hagvöxt.

fram á vefsíðu MCC að þeir hafi 21stu mestu flutningsgetu í heimi í TEU talið, en flutningsgeta þeirra er hluti af heildarflutningsgetu Maersk.

Margfeldisstuðlar þjóðarframleiðslu

Gröf um margfeldisstuðla, sem voru auðskýranlegir þegar vöxtur flutninga var meiri en hagvöxtur, en málið flækist þegar aukning flutninga er umfram hagvöxt. Aukin þjóðarframleiðsla hefur átt sér stað á sama tíma og aukning heimsverslunar sem hefur leitt til aukinna flutninga, sérstaklega gámaflutninga.

Þannig gæti það breytt umtalsverðu í heimi Maersk og annarra slíkra fyrirtækja ef til dæmis helmingur framleiðslu vöru Kína er fluttur til Egyptalands og Marokkó. Þaðan er klárlega mikil stytting fjarlægða í flestar áttir og því þarf mun minni flota í flutningana.

Þetta er einungis til að vara við oftrú á einfaldar kennitölur. Minnum fróðleiksfusa lesendur á vefsíðu Páls, www.pallhermannsson.com

¹ Notteboom, Theo, The Chinese Container Port System, WWW.Porttechnology.org, Edition 70: May 2016

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

Páll Ægir Pétursson skipstjóri

Siglingar á norskum skipum



Ég hef verið skipstjóri á norskum skipum síðan síðsumars 2008 eða frá því um mánuði fyrir hrún en þá hafði ég vistaskipti þegar olíuskipið Keilir var selt úr landi. Ég hafði þá verið skipstjóri á íslenskum olíuskipum í ellefu ár. Óneitanlega voru það nokkur viðbrigði að breyta yfir í erlendar útgerðir, sérstaklega þar sem ég hef verið eini Íslendingurinn um borð síðan.

Brovig og Fjord Shipping

Ég fór út í byrjun september 2008 og tók við skipstjórn á frystiskipinu Green Snow. Þar var ég í um það bil eitt ár og sigldum við töluvert til Íslands að sækja frosinn fisk á ströndina. Skipið var selt til Rússlands 2009. Sama ár bauðst mér starf hjá Brovig í Farsund sem var afskaplega góð og rótgróin útgerð í Noregi, sú elsta reyndar – stofnsett 1889.

Þegar ég hóf störf hjá Brovig rak fyrirtækið eingöngu efnaflutningaskip (chemical tankers) en hafði um miðbik síðustu aldar og fram eftir öldinni verið eitt öflugasta útgerðarfélag Noregs með mörg skip í rekstri af öllum stærðum og gerðum. Nafnið Brovig var heimsfrægt enda sigldu skip fyrirtækisins um öll heimsins höf í mörg ár. Því miður var ákveðið að loka skrifstofu Brovig sumarið 2014 eftir um 125 ára rekstur og var skipið mitt, Brovig Breeze, flutt undir stjórn Fjord Shipping AS í Maaloy í Noregi og hét eftir það Key Breeze. Áður hafði ég verið skipstjóri á tveimur skipum félagsins, Brovig Vindur og Brovig Viento, eitt ár á hvoru skipi.

Það var mikil eftirsjá í Brovigútgerðinni, gott að vinna fyrir þá og öll samskipti voru með miklum ágætum. En við tók annað gott fyrirtæki, Fjord Shipping AS, sem sér um rekstur skipsins eins og

áður sagði. Við þá hef ég líka átt fínt samstarf undanfarin 5 ár.

Fjord Shipping AS hefur séð um rekstur skipa (Management) í um 30 ár og rekur í dag rúmlega 20 skip, aðallega tank- og frystiskip. Þar hefur Magni Aarvik aðaleigandi og meðstjórnandi fyrirtækisins staðið vaktina frá fyrsta degi ásamt framkvæmdastjórum á hverjum tíma. Magne hefur meðal annars átt samstarf við íslenskt skipafélag um árabíl og er því kunnugur skiparekstri okkar Íslendinga.

Siglingasvæðið er víðfeðmt

Árið 2016 var ég beðinn um að taka við skipstjórn á nýlegu skipi, Key South, sem er nokkuð stærra skip en hin sem fyrirtækið rekur, 6412 tonn – (deadweight). Eigandi skipsins er Sea Tank Chartering AS í Bergen en með útgerðarstjórn fer sem áður Fjord Shipping AS.



Páll Ægir Pétursson skipstjóri: „Ef ég væri að byrja í dag sem ungur yfirmaður myndi ég hiklaust feta sömu braut og velja tankskipabransann.“

Í rekstri Sea Tank eru um 15 tankskip og er „Key“ fyrra nafn flestra þeirra. Fyrirtækið var stofnsett 2006 af tveimur eldhugum, Sigbjorn Tysse og Tornbjorn Vedå og hefur umfang og vöxtur fyrirtækisins aukist hratt og reglulega bæst ný skip í flotann. Sea Tank sér sem sagt um að „megla“ eða finna farma í skipin út um alla Evrópu og stundum Afríku.

Siglingasvæði okkar á Key South er víðfeðmt en yfirleitt er það norska ströndin en einnig siglum við mikið inn í Eystrasaltið og lestum farma aðallega til Noregs fyrir stórfyrirtæki sem sérhæfa sig í framleiðslu á föðri fyrir norska fiskeldið. Oftast lestum við farma í Póllandi, Rússlandi, Litháen og Lettlandi. Algengir farmar eru til dæmis Rapeseed olía, Soya-bean olía, Lýsi, Caustic Soda, Molasses, Camelina, Lecithin, Crude palm olía og einstaka sinnum Ethanol auk nokkurra annara tegunda. Þrifa þarf farmgeymana vandlega þegar skip er á milli tegunda og geta slík þríf stundum tekið yfir sólarhring eða lengur, tankarnir þurfa undantekningarlaust að vera tandurhreinir, þurrir og lyktarlausir fyrir skoðanir annars er skipinu einfaldlega hafnað sem getur haft alvarlegar afleiðingar. Það gerist afar sjaldan sem betur fer.

Í Eystrasaltinu siglum líka töluvert á sænsku ströndinni og til hafna beggja vegna Kattegatsundsins svo sem Helsingborgar, Varberg og Malmö, Árósa, Óðinsvé og Skagen í Danmörku og síðan til Rostok og Hamborgar í Þýskalandi. Töluvert er siglt til Rotterdam, Amsterdam og Gent og þaðan fluttur farmur um alla Evrópu, mest þó til Noregs, Bretlands og Frakklands en einnig af og til suður til Marokkó og þá gjarnan lestað lýsi í Míritaníu til baka.



Við tökum landstímið með þér

Skipstjórnarnám veitir alþjóðleg réttindi til starfa um borð í skipum af mismunandi stærð og gerð.

Námið er skipulagt, sem samfelld tveggja til átta anna nám, eftir réttindastigum. Nám til stúdentsprófs er samtals sjö annir.

Nánari upplýsingar um námið og endurmenntun á www.tskoli.is

Tækniskólinn
skóli atvinnulífsins 



Key South við bryggju í Haugasundi.



Pyrluæfing með norsku strandgæslunni.

Etna tilbúin að gjósa

Einstaka sinnum er ferðinni heitið inn í Miðjarðarhafið og hef ég nokkrum sinnum siglt inn í Svartahaf til Samsun í Tyrklandi og Balchik í Búlgaríu og er þá siglt hið fræga Bosporussund við Istanbul og áhugavert að sjá Asíu á aðra hönd en Evrópuhluta borgarinnar á hina. Það gerist ekki oft að við siglum á svo framandi slóðir en kemur þó fyrir.

Ég man líka eftir einni ferð norður Adríahafið til Ravenna á Ítalíu en sú borg er skammt frá Feneyjum. Sigldum við þá norðan og austan við Sikiley í gegnum Messina sundið þar sem eldfjallið Etna blasti við, en stöðugur reykjarmökkur eða gufustrókur streymir upp úr fjallinu sem virðist ætíð tilbúið að gjósa.

Enn önnur sigling og þá í gegnum Korinthu kanalin en skurðinn á leið frá Astakos í Grikklandi til Kalamaki er mér í fersku minni. Sá handgerði skipaskurð-

ur er aðeins fjórar sjómílar á lengd og ekki nema um 20 metra breiður, með rúmlega 100 metra háa vegg til beggja handa, nokkuð yfirþyrmandi, það var eftirminnilegt.

Ekki skal gleyma Íslandssiglingum en við komum heim af og til og lestum lýsi á íslensku ströndinni. Það má því með sanni segja að siglingasvæðið sé fjölbreytt og hafnirnar margar.

Sé ekki eftir að hafa valið tankskipabransann

Á skipum mínum hafa undanfarin átta ár verið áhafnir frá Myanmar (Burma) en áður fyrr sigldi ég með áhöfnum frá austur Evrópu, aðallega Rússlandi og Úkraínu.

Við erum sex íslenskir skipstjórar sem siglum fyrir Sea Tank Chartering um þessar mundir. Nokkuð samstarf og samneyti er á milli okkar skipstjórnanna en flestir deilum við skipum með Norðmönnum og er siglingatími um borð oftast fimm eða sex vikur og þá annað eins í fríi.

Það er oftast fjölbreytt og skemmtileg vinna að sigla tankskipi hvort heldur það er olíu- eða efnaflutningaskip en auknar kröfur til skipa og áhafna undanfarin ár hafa gert starfið umfangsmeira og því miður er ekkert lát á pappírsvinnunni þrátt fyrir alla nútíma tækni, þvert á móti eykst hún stöðugt. Strangar skoðanir eru gerðar nokkrum sinnum á ári þar sem farið er í gegnum rekstur skipsins, ástand þess, öryggisstjórnunarkerfið og kunnáttu og hæfni áhafnar. Þessar skoðanir eru það tíðar að skipin þurfa á hverjum tíma að vera tilbúin fyrir næstu skoðun sem getur komið óvænt en oftast nær fáum við einhvern tíma til undirbúnings.

Ef ég væri að byrja í dag sem ungur yfirmaður myndi ég hiklaust feta sömu braut og velja tankskipabransann sem eins og áður sagði er fjölbreyttur, kröfuharður en oftast nær áhugaverður, ekki síst vegna hinna mörgu hafna sem við siglum til. Undanfarin 10 ár telst mér til að ég hafi siglt til um 130 hafna á skipum Sea Tank Chartering og eru þá meðtaldar hafnirnar á norsku ströndinni.

Ryðfrír stálbarkar

Barkasúða Guðmundar ehf.

Hvaleyraarbraut 27

220 Hafnarfirði

Sími: 564 3338

fyrir

Hitaveitur • Pústkerfi • Vatnslagnir

Olíulagnir • Frystikerfi • Loftlagnir

Viðgerðir og smíði á þenslumúffum



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 bilanatíðni sem á sér ekki hliðstæðu.



SCANMAR

www.scanmar.is

Scanmar ehf. • Miðhraun 13 • 210 Garðabær • Sími: 551 3300 • GSM: 691 4005 • Netfang: tm@scanmar.is

Myndir: Þorgeir Baldursson

Evrópumót í strandstangaveiði

Í öndverðum þessum mánuði flyktust stangveiðimenn hvaðanæva að til Íslands og reyndu með sér norðan heiða í strandstangaveiði. Um var að ræða Evrópumót og komu keppendur frá sjö löndum, Írlandi, Skotlandi, Wales, Englandi, Hollandi, Þýskalandi og svo auðvitað frá Íslandi – alls 55 talsins.

Mótið stóð yfir í þrjá daga. Fyrsta daginn var veitt af Akureyrarbryggjum. Annan daginn var haldið út á Hjalteyri og seinasta daginn egndu stangveiðimennirnir fyrir fisk í Pollinum við Drottningarbraut á Akureyri.

Skemmt er frá því að segja að Holland vann liðakeppnina en stigahæsti einstaklingurinn var frá Írlandi, Stephen Glynn.

– Stephen vann tvo daga í röð, útskýrir Helgi Bergsson formaður íslandsdeildar Evrópusambands sjóstangaveiðimanna (EFSA, European Federation of Sea Anglers) sem stóð fyrir mótinu að þessu sinni.

Í hnotskurn fer keppnin þannig fram að hverju veiðisvæði er skipt í fimm veiðihólf þar sem stangveiðimennirnir standa daginn á enda. Dregið er um hólf og hverjir lenda í hverju. Daginn eftir endurtekur sagan sig, svæðinu er skipt í hólf, dregið er um hver lendir hvar og síðan veiðir hver í sínu hólfi daginn á enda.

Fiskarnir sem á land koma eru mældir og taldir og gefin stig



Helgi Bergsson, formaður íslandsdeildar Evrópusambands sjóstangaveiðimanna.

eftir lengd og fjölda og einnig eftir heildarframmistöðu. Þannig fær sá ellefu stig sem ber hæstan hlut eftir daginn.

– Stephen Glynn var þó ekki aflahæsti einstaklingurinn, segir Helgi. Mesta aflaklóiin var frá Englandi, Stuart Jones, en hann landaði 64 fiskum alls og munaði þar mest um daginn úti á Hjalteyri þar sem Stuart dró 60 fiska.

Samtals drógu keppendur 1.183 fiska á land – mældust samtals 43053 sentimetrar – sem greindust í átta tegundir, sandkola, þorsk, skrápflúru, tindabikkju, rauðsprettu, steinbít, marhnút og lýsu.



Þriðja daginn var veitt nánast að segja af Drottningarbrautinni á Akureyri, utan frá Torfunefi inn undir Höepfnerstanga – svo við flíkum nýju örnefni en á tanganum slær hjarta siglingaklúbbsins Nökkva.

Það verður að játast að matarkista Akureyringa á liðnum öldum var ekki útlátasöm að þessu sinni. Pollurinn neitaði að sjá af fósturbörnum sínum. Evrópumeistarinn, Stephen Glynn, náði fimm fiskum, næsti maður tveimur en fæstir urðu varir.



Helgi Laxdal

Fyrstu togararnir í eigu Íslendinga

Í fimmtu grein Helga Laxdals, um upphaf togaravæðingar Íslendinga, segir af átta togurum, sex þeirra forust og átján manns týndust í hafi.

40,08 m., breidd 7,01 m., dýpt 3,72 m., brl. 327. Knúinn af 600 hð. gufuvél. Skipstjóri, Pétur M. Bjarnason. Seldur árið 1922, A/S Tjaldi, Vogí á

Ingólfur Arnarson RE-201 bjargaði 24 af 26 manna áhöfn um borð til sín en tveimur var bjargað úr landi af björgunarsveit frá Suðureyri við Súgandafjörð.

Rétt er að geta þess að Ingólfur Arnarson RE-201 kom fyrstur til landsins af hinum svokölluðu Nýsköpunartogurum, 17. febrúar 1947. Hann var jafnframt fyrsta fiskiskipið í heiminum sem búið var ratsjá. Togarinn eyðilagðist á strandstað.

– 35 –

Þrítugasti og fimmti togarinn í eigu Íslendinga, **Hilmir RE-240**, skráður hér á landi 15. júní 1920, smíðaður hjá Cochrane & Sons Ltd í Selby á Englandi árið 1913 fyrir Pickering & Haldane Steam Trawling Co Ltd í Hull, nefndur T.R. Ferens H 1027. Lengd 41,45 m.,



Austri RE-238.

– 33 –

Þrítugasti og þriðji togarinn í eigu Íslendinga, **Austri RE-238**, skráður hér á landi 16. mars 1920, smíðaður hjá Cook Welton & Gemmell Ltd í Beverley á Englandi árið 1911 fyrir Neptune Steam Fishing & Co Ltd í Hull, fékk nafnið MacKenzie H 349. Lengd 41,45 m., breidd 7,01 m., dýpt 3,26 m., brl. 313,62. Knúinn 550 hð. gufuvél.

Tekinn í þjónustu breska sjóhersins 1914. Keyptur á árinu 1919 af Yarrowborough Steam Fishing & Co Ltd í Grimsby, sama nafn en ný skráning GY 99. Í mars 1920 keypti Fiskiveiðahlutafélagið Kári í Reykjavík skipið og gaf því nafnið Austri RE-238. Í nóvember 1924, keypti h/f Kári í Viðey skipið sem hélt nafni og númeri. Skipið strandaði á Illugagrunni rétt vestan við Vatnsnes á Húnaflóa, 7. september 1927. Áhöfnin bjargaðist en skipið eyðilagðist á strandstað.

– 34 –

Þrítugasti og fjórði togarinn í eigu Íslendinga, **Ingólfur Arnarson RE-1**, skráður hér á landi 15. maí 1920, smíðaður hjá Cochrane & Sons Ltd í Selby á Englandi árið 1920 fyrir útgerðarfélagið Hauk h/f í Reykjavík. Lengd



Ingólfur Arnarson RE-201.

Suðurey í Færeyjum, fékk nafnið Roynðin TG 634. Seldur 9. desember 1930, Boston Deep Sea Fishing & Ice Co Ltd í Fleetwood. Skráð í Grimsby 8. maí 1931 undir nafninu Daily Telegraph GY 367. Seldur í september 1933, Soc. Anon des Pêcheries Saint Pierre í Boulogne í Frakklandi, fékk nafnið La Vierge aux Roses B 1624. Seldur Fred Parks í Blackpool í Englandi í ársbyrjun 1934.

Seldur í mars 1934, Bæjarútgerð Hafnarfjarðar h/f Hafnarfirði, fær nafnið Júní GK 345. Strandaði við Sauðanes í Öndurarfirði, 1. desember 1948. Mannbjörg varð en nýsköpunartogarinn

breidd 7,10 m., dýpt 3,26 m., brl. 321,07. Knúinn 550 hð. gufuvél.

Í maí 1915 tók breska ríkið skipið í sína þjónustu fyrir sjóherinn sem tundurduflaslæðara. Það var mestan hluta stríðsáranna í Hvítahafi. Skilað árið 1919. Í febrúar 1920 keypti Fiskiveiðahlutafélagið Hilmir í Reykjavík skipið og nefndi Hilmi RE-240. Skipstjóri, Pétur Maack. Seldur 23. mars 1922, Fiskiveiðahlutafélaginu Njáli í Reykjavík, sama nafn og númer.

Hilmir var hætt kominn í Halaveðrinu mikla í febrúar 1925, en komst við illan leik til hafnar og hafði orðið fyrir miklu tjóni, samanber meðfylgjandi frásögn



Ari RE-147. Þegar þessi mynd var tekin hét skipið Leiknir BA-167.

Gisla Jónssonar. Í október 1937 fékk togarinn mikinn brotsjó á sig þegar hann var staddur um 200 sjómílar suðaustur

af Dyrhólaey á leið til Englands í söluferð með þeim afleiðingum að einn skipverji druknaði. Skipið náði höfn í

Aberdeen og var þá flaki líkast. Skipið lá lengi í Aberdeen á meðan viðgerð fór fram.

Árið 1941 var togarinn gerður út frá Bíldudal. Í janúar 1945 keypti Gunnar Guðjónsson skipamiðlari í Reykjavík skipið og nefndi Kópanes RE-240. Rituvíkar Trawlers í Rituvík í Færeyjum, keypti skipið í febrúar 1947 og nefndi Skoraklett FD 352. Seldur árið 1953, p/f Vár í Vestmanna í Færeyjum, og nefnt Kópanes VN 25. Strandaði við Færeyingahöfn á Vestur-Grænlandi 11 maí 1955 þegar það var á leið frá Davidsundi úr veiðiferð. Togarinn eyðilagðist á strandstað, mannbjörg varð.

Togarin Jóni GK strandar við Sauðanes

Öll áhöfnin af togaranum Jóni frá Hafnarfirði, sem strandaði skammt sunnan við Sauðanes, milli Önundarfjarðar og Sógandafjarðar í fyrrakvöld, bjargaðist heil á húfi, og er nú komin til Flateyrar. Tókst björgunarbáti frá Ingólfi Arnarsyni að selflytja 23 menn úr Jóni, en einn þeirra tók út af flekanum, og bjargaði mótorbáturinn Garðar honum. Voru þá aðeins tveir menn eftir í hinu strandaða skipi, skipstjórinn, Júlíus Sigurðsson, og fyrsti stýrimaður, Guðmundur Þorleifsson. Tókst björgunarsveit frá Suðureyri að bjarga þeim úr landi.

Jóni strandaði í norðaustan ofsaveðri og hríð, sem enn hélzt yfir Vestfjörðum í gærkvöldi, þá með 10-11 vindstigum. Tókst Ingólfi Arnarsyni að finna skipið með radartækjum sínum í fyrrinótt, og björgunin fór fram í gærmorgun. Þykir hún hin vasklegasta, og lögðu björgunarmenn sig í mikla hættu.

Jóni strandaði á sjöunda tímanum í fyrrakvöld við Sauðanes milli Önundarfjarðar og Sógandafjarðar. Heyrðu nokkrir togarar neyðarkall hans og fóru þegar á vettvang. Var kafaldshríð og norðaustanofsarok, er Ingólfur Arnarson, Júlí úr Hafnarfirði og Skúli Magnússon hófu leitina að Jóni. Björgun virtist illmöguleg þá, og var kallað á mótorbáta til aðstoðar. Komu Garðar og Hardy á vettvang seint um kvöldið, en þá var ákveðið að reyna ekki björgun fyrr en með birtu. Hafði Slysavarnafélagið þá beðið björgunarsveit frá Suðureyri að fara ávettvang, og kom hún á strandstaðinn í gærmorgun eftir erfiða ferð.

Um níuleytið í gærmorgun virtist Jóni um 100 metra frá landi, og er stórgrýtt nokkuð á þessu svæði. Var brim allmikið og sást ekkert nema hvalbakurinn á skipinu. Mun sennilega hafa komið gat á skipið og sjór gengið inn í vélarrúmið. Áhöfnin hafði búið um sig á hvalbaknum og beið björgunar. Skyggni var enn slæmt í morgun og veður ofsi mikill. Björgunin fór fram með þeim hætti, að settur var á flot bátur frá Ingólfi, og fór hann eins langt í áttina að Jóni og unnt var, en lína var höfð á milli bátsins og Ingólfs. Úr þessum björgunarbáti var svo skotið línu um borð í Jóni og tókst síðan að selflytja 23 menn úr Jóni yfir í björgunarbátinn áfleka. Einn mann tók þó út af flekanum, en mótorbáturinn Garðar bjargaði honum.

Björgunarsarf þetta var mjög hættulegt, og lögðu sjómennirnir af Ingólfi sig í allmikla hættu. Þegar þeir höfðu bjargað 24 mönnum voru tveir menn eftir í skipinu. Reyndi nú björgunarsveitin frá Sógandafirði að bjarga þeim, og tókst það rétt um hádegðið í gær, svo að skipshöfnin af hinu strandaða skipi var þá öll heil á húfi.

Togarin Jóni er 28 ára gamalt skip, sem var upphaflega smíðað fyrir Íslendinga. Héðan var það selt til Færeyja, þaðan til Englands og þaðan var það keypt aftur hingað til lands, er Bæjarútgerð Hafnarfjarðar eignaðist það.

Í gærkvöldi barst Árgeir Stefánssyni, framkvæmdastjóra Bæjarútgerðarinnar, skeyti frá skipstjóranum, sent frá Flateyri, þar sem hann segir, að skipshöfninni líði nú vel, en hún er í landi þar í þorpinu. Togarnir Júlí og Ingólfur Arnarson voru, þegar síðast fréttist til, einnig á Flateyri.

Alþýðublaðið 3 desember 1948.



Áhöfnin á Jóni GK-345.



Ari RE-147.

– 36 –

Prítugasti- og sjötti togarinn í eigu Íslendinga, **Ari RE-147**, skráður hér á landi 30. september 1920, smíðaður hjá Cochrane & Sons Ltd í Selby á Englandi árið 1920 fyrir Fiskveiðahlutafélagið Ara fróða í Reykjavík. Lengd 41,45 m., breidd 7,10 m., dýpt 3,26 m., brl. 321,07. Knúinn 600 hö. gufuvél. Skipstjóri, Jón Jóhannsson.

Kárafélagið í Viðey keypti skipið 14. janúar 1928, sem hét áfram sama nafni en fékk skráningarstafina GK-238. Skráður eigandi 9. janúar 1932 var Útvegsbanki Íslands skipið bar þá uppruna-



Ari GK-238, áður Ari RE, á veiðum á sömu miðum og gömlu þilskipin.

lega nafnið, Ari RE-147. Selt 3. september 1932, Ólafi Jóhannessyni & Co h/f á Patreksfirði, og nefnt Leiknir BA-167. Sökk á Halamiðum 2. október 1936. Áhöfnin, 15 menn, bjargaðist um borð í togarann Gylfa BA 77 frá Patreksfirði.

– 37 –

Prítugasti og sjöundi togarinn í eigu Íslendinga, **April RE-151**, skráður hér á landi 20. nóvember 1920, smíðaður hjá Cook Welton & Gemmell Ltd í Beverley á Englandi árið 1920. Lengd 41,45 m., breidd 7,77 m., dýpt 3,20 m., brl.

Vörpuhleri orsakar skipstapa. Togarinn „Leiknir“ sökk á Halamiðum Skipverjar yfirgáfu skipið í flýti

Togarinn „Leiknir“ frá Patreksfirði sökk í fyrrinótt á Halamiðum. Skipverjar allir björguðust í bátana og síðan um borð í togarann „Gylfa“, sem fór með skipshöfnina til Patreksfjarðar, eftir að Leiknir var sokkinn.

Leiknir var að karfaveiðum á Halamiðum og í fyrrakvöld kom allt í einu óstöðvandi leki að skipinu, dælurnar höfðu ekki við, og er svo mikill sjór var kominn í skipið, að hætta gat verið á ketilsprengingu, neyddust skipverjar til að yfirgefa skipið. Misstu þeir allt sitt dót, nema það, sem þeir stóðu í.

Dagbók 1. vjelstjóra, sem var á verði í vjelarúmi, gefur einna gleggsta hugmynd um, með hverjum hætti slysið vildi til. Þar segir svo:

„Klukkan 6,10 e. h. kom jeg á vakt og var þá allt í venjulegum gangi.

Klukkan 10 er hift upp á hálfri ferð og stoppi. Kl. 10,15 er vjelin stöðvuð og skellur þá afturhlerinn stjórnborðsmegin með óvenju miklu höggi, svo að öryggi fjell úr rafmagnsborðinu, sem var á þilinu, og ljet jeg það í aftur. Kl. 10,25 tek jeg eftir því, að óvenju mikill sjór er í vjelrúmsbotninum. Þar eð hann var tómur þegar verið var að hífa, setti jeg því lensidælurnar í gang og tilkynti lekann.“

Því næst lýsir vélstjórinn í dagbókinni ýmsum varúðarráðstöfunum, sem hann gerði, en alt kom fyrir ekki, sjórinn jókst jafnt og þjett.

Kl. 10,45 kom skipstjóri niður í vjelarrúm og tilkynti vjelstjórinn honum þá, að hann hefði ekki við að dæla. Var sjórinn þá kominn upp í sveifar og flaut yfir ketilrúmsgólfið. Klukkan 11 var sjór farinn að renna inn í miðeldhólfíð og þá gaf skipstjórinn skipun um að yfirgefa skipið.

Skömmu síðar komu togararnir Gylfi og Egill Skallagrímsson á vettvang og fóru skipverjar um borð í Gylfa. Var síðan komið vírum frá Gylfa um borð í Leikni og hjelt Gylfi af stað með hann í eftirdragi áleiðis til lands.

Leiknir fylltist æ meir af sjó og rúmlega 3 klukkutímum eftir að Gylfi hafði tekið hann í eftirdrag, sökk skipið, og var þá höggvið á vírana milli skipanna.

Skipið sökk austanvert við Nesdýpi á 56 faðma dýpi, um 25 mílur NV af Sauðanesi.

Gylfi kom til Patreksfjarðar kl. 10 í gærmorgun með skipshöfnina, og leið öllum vel.

Sjópróf byrjuðu kl. 4 í gær.

„Leiknir“ var 321 smálest brúttó að stærð. Bygður í Selby á Englandi árið 1920, og þá keyptur hingað til lands af hlutafjelaginu „Ari fróði“. Þá hjet skipið „Ari“. 1928 keypti Kárafélagið í Viðey „Ara“ og árið 1932 núverandi eigendur þess, Ó. Jóhannesson á Patreksfirði, sem þá breyttu um nafn á skipinu og nefndu það „Leikni“.

Morgunblaðið 3. október 1936.



April RE 151.

338,57, knúinn 600 hö gufuvél. Skipstjóri Þorsteinn Þorsteinsson, Þórshamri Reykjavík. Eigandi Fiskveiðahlutafélagið Ísland, Reykjavík frá 21. apríl 1920.

Skipið fórst á leið til Íslands frá Englandi 1. desember 1930. Togarinn var að koma úr söluferð og átti eftir um 80 sjómílna siglingu til Vestmannaeyja þegar síðast heyrðist frá honum. Áhöfnin, 16 manns, og tveir farþegar fórust með skipinu.

Íslandsfélagið Samið um smíði tveggja togara í Beverley

Íslandsfélagið ákvað að láta smíða tvo togara í Bretlandi, og fóru þeir Þorsteinn Þorsteinsson og Hjalti Jónsson (Eldeyjar-Hjalti) til að semja um smíði skipanna. Þeir snéru sér fyrst til skipasmíðastöðvar þeirrar í Southbank, sem áður hafði smíðað skip fyrir Íslandsfélagið. En hún hafði þá tekið að sér smíði svo margra stórskipa, að hún gat ekki annað meiru fyrst um sinn.

Þeir Hjalti og Þorsteinn fóru svo til Beverley og sömdu þar um smíði skipanna. Ekki voru bæði skipin smíðuð í einu. Öðru var lokið á árinu 1919, og var það skírt Apríl. Hitt var smíðað 1920, og var það nefnt Maí. Skipasmíði var afardýr á þessum árum, því nú var einmitt sem óðast verið að koma upp skipum í stað þeirra sem sökkt hafði verið í stríðinu. Svo var og það, að mjög var óséð um allt verðlag og öll viðskipti. Hjalti beitti sér því ákveðið á móti því, að Íslandsfélagið réðist í skipakaup að svo komnu máli, en hann varð að algerum minnihluta í félaginu.

Saga Eldeyjar-Hjalta II. Guðmundur G Hagalín. 1974.

Togarinn „Apríl“ týnist Átján menn farast

Enn blakta sorgarfánar yfir sjómannabænum Reykjavík.

Enn eigum við á bak að sjá hóp vaskra mannvænlegra manna, er samferða hafa orðið einum togaranum í öldudjúpi úthafsins.

Ættingjar og vinir, ekkjur og börn gráta þá, sem eigi komu heim.

Þannig er saga sjómannabæjarins. saga um baráttu og strit, saga um lífsháska og slys, sjóslysin stórfeldu.

Fjórir togarar íslenska flotans hafa farist með áhöfn á 6 árum.

–

Tvennt rennur upp fyrir bæjarbúum þegar slík stórslys, sem þessi bera að höndum.

Er gert allt sem gert verður til að öryggi sjómanna sje sem mest?

Við verðum að vona að svo sje, að skipaskoðunin og eftirlitið sje örugt og tryggt, En fyrst svo er, þá er það líka segin saga, að samskonar sorgaratburðir sem hjer endurtakast.

Hve oft?

Hvenær næst?

Það veit enginn. – Vonandi verður nú stundarbið uns næsta stórslys ber að höndum.

–

Reykvíkingar hafa orð á sjer fyrir hjálpfýsi.

Mörg heimili standa nú á flæðiskeri. – Jólin fara í hönd. – Hjer þarf skjóta hjálp – og mikla.

Reykvíkingar!

Minnist þeirra, sem mist hafa ástvini sína. Rjettið hjálparhönd.

Munið, að enginn veit hver verður hjálparþurfi næst.

–

Vikuna sem leið, fjaraði út öll von um það, að togarinn „Apríl“ væri ofan sjávar. Þá daga lifði fjöldi manns í þessum bæ milli vonar og ótta, lifði angistar- og kvíðafulla daga, er enduðu í sárum söknuði, þegar síðasti vonarneistinn dó út um það að, að nokkrir þeirra átján, sem voru með Apríl væru á lífi.

Þann 1. desember síðastliðinn hefir togarinn „Apríl“ farist fyrir sunnan land.

Með skipinu voru 18 manns, 16 manna skipshöfn og 2 farþegar.

Skipið var á leið hingað frá Englandi og vissu menn það seinast til þess að það var komið upp undir Ísland, átti um 80 sjómílnur ófarnar til Vestmannaeyja að kvöldi sunnudags 30. nóvember. Þá brast á veðrið mikla, og í því hefir skipið sennilega farist – sokkið niður þar sem það var komið.

Þessir fórust með „Apríl“:

Skipverjar voru sextán, sem áður er sagt, og allir á besta aldri, flestir innan við þrítugt og sá elsti 55 ára.

Jón Sigurðsson, skipstjóri. Hann átti heima á Holtsstötu 13 hjá foreldrum sínum, 29 ára að aldri, fæddur

13. júlí 1901 á Bug í Fróðárhreppi. Hann var ókvæntur, en trúlofaður Siglin Grímsdóttur, Sigurðssonar frá Nik-hól í Mýrdal. Hann tók við skipstjórn „Apríls“ í ágúst-mánuði síðastliðnum.

Jörgen Pjetur Hafstein. Fæddur 15. nóvember 1905, að Öspakseyri. Foreldrar Marino sýslumaður Hafstein og Þórunn Eyjólfsdóttir; bæði á lífi. 5 systur og 2 bræður.

Tók stúdentspróf vorið 1925 og embættispróf í lögum vorið 1929, með 1. einkunn. Fékk utanfararstyrk úr Sáttmálasjóði til framhaldsnáms vorið 1930. Fór utan í maí s.l. og hafði lokið námi í Lundúnum.

Kosinn í bæjarstjórn Reykjavíkur í janúar 1930.

Hann var farþegi með skipinu.

Ólafur Helgi Guðmundsson, 1. stýrimaður. Hann var sonur Guðmundar Guðnasonar skipstjóra, Bergstaðastræti 26 og konu hans Mattínu Helgadóttur. Hann var fæddur 3. ágúst 1903, ókvæntur og átti heima hjá foreldrum sínum.

Magnús Brynjólfsson, 2. stýrimaður, átti heima á Óðinsgötu 6. Hann var elsti maður á skipinu, 55 ára að aldri, sonur Brynjólfs Bjarnasonar í Engey. – Magnús lætur eftir sig konu, Helgu Stefánsdóttur og tvö börn.

Einar Eiríksson, 1. vjelstjóri, átti heima á Bragagötu 21. Hann var fæddur 10. nóv. 1898 í Selkoti í Reykjavík. Hann lætur eftir sig konu, Svanhildi Sigurðardóttur, 3 börn og eitt fósturbarn.

Jón Ó. Jónsson, 2. vjelstjóri, átti heima á Njálsgötu 23. Hann var fæddur 7. maí 1892 að Hróaldstöðum í Vopnafirði. Hann lætur eftir sig konu, Margrjetu Ketilbjarnardóttur og 4 börn öll ung. Margrjet er systir Eggerts Ketilbjarnarsonar sem einnig fórst með Apríl. Friðrik Theodór Theodórsson, loftskýtamaður, átti heima á Marargötu 7, hjá foreldrum sínum Ólafi Theodórs snikkara og konu hans Sigríði Bergþórsdóttur, sem er systir Hafsteins Bergþórssonar skipstjóra. Theodór var 27 ára og ókvæntur. Frá honum komu seinustu kveðjurnar frá „Apríl“ er hann hafði loftskýtasambandi við „Otur“ á sunnudagskvöldið 30. nóvember.

Þórður Guðjónsson, bryti, til heimilis á Lokastíg 28 A. Hann var fæddur 12. desember 1903. Faðir hans heitir Guðjón Egilsson og á heima á Bjargarstíg 3, og eru þar tvær systur Þórðar. Hann var ókvæntur. Mun hafa verið ólögskráður á skipið.

Einar Sigurbergur Hannesson, aðstoðarmatsveinn, var fæddur 17. september 1913. Hann átti heima hjá

foreldrum sínum, Hannesi Stígssyni og Ólafíu Einarisdóttur á Laugaveg 11. Þau hjón eru Skaftfellingar og eiga nú 6 syni á lífi, flesta yngri en Einar.

Kjartan Reynir Pjetursson, háseti, átti heima á Ásvallagötu 13. Hann var fæddur 11. janúar 1907 í Reykjavík. Foreldrar hans eru Pjetur Sigurðsson og Gróa Jónsdóttir og eiga þau hjón heima á Vesturgötu 51. Kjartan lætur eftir sig konu, Valgerði Kr. Sigurgeirsdóttur og barn á fyrsta ári.

Pjetur Ásbjörnsson, háseti, var eini maður á skipinu, sem ekki átti lögheimili í Reykjavík. Hann átti heima í Ólafsvík, var 26 ára að aldri, lætur eftir sig konu, Ingibjörgu Ólafsdóttur frá Sandi og þrjú börn kornung. Foreldrar hans eru Ásbjörn Eggertsson og Ragnheiður Eyjólfsdóttir, bæði um sjötugt.

Einar Axel Guðmundsson, háseti. Hann var fæddur 25. júlí 1910 í Reykjavík og átti heima hjá foreldrum sínum á Framnesvegi 1 A. Var ókvæntur.

Páll Kristjánsson, háseti, var fæddur 4. október 1906 að Fossi í Staðarsveit í Snæfellsnessýslu. Hann var ókvæntur og átti heima á Frakkastíg 24.

Sigurgísli Jónsson, háseti, var fæddur 11. desember 1892 að Skagnesi í Mýrdal. Hann átti heima á Ljós-vallagötu 10 og lætur eftir sig konu, Hólmfríði Jónsdóttur, 4 börn og fósturbarn, hvert öðru yngra, hið elsta á 12. ári og hið yngsta á 1. ári.

Kristján Jónsson, kyndari, var fæddur 20. apríl 1887 á Ísafirði. Átti hann nú heima á Bergstaðastræti 1 hjer í bænum, var ókvæntur, en hafði fyrir þungu heimili að sjá.

Magnús Andrjesson, háseti, var fæddur 18. apríl 1896 á Dagverðarnesi á Skarðsströnd. Átti nú heima á Marargötu 3, hjer í bænum; hann var ókvæntur.

Eggert Snorri Ketilbjarnarson, kyndari, var fæddur 5. september 1909 að Sauðhól í Dalasýslu. Hann var ókvæntur og átti nú heima hjá móður sinni, Halldóru Snorradóttur, á Kárástíg 8. Misti hún þarna í sjóinn samtímis efnilegan son sinn og tengdason, Jón Ó. Jónsson, 2. vjelstjóra.

Ragnar Júlíus Kristjánsson, fæddur 16. ágúst 1905, átti heima á Holtsgötu 10. Faðir hans er Kristján Sæmundsson, salernahreinsari. Ragnar var kyndari á „Gulltoppi“, en varð eftir af skipinu í Englandi í seinustu ferð þess og tók sjer þess vegna far með „Apríl“.

Morgunblaðið 13. desember 1930.

SALTKAUP

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

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



Maí GK-346.

– 38 –

Prítugasti og áttundi togarinn í eigu Íslendinga, **Maí RE-155**, skráður hér á landi 20. nóvember 1920, smíðaður hjá Cook Welton & Gemmell Ltd í Beverley á Englandi árið 1920. Lengd 41,45 m., breidd 7,44 m., dýpt 3,20 m., brl. 339, knúinn 600 hð. gufuvél. Nefndur í upphafi smíðatíma Ephraim Bright en við lok hans, Maí RE-155. Í eigu Fiskveiðihlutafélagsins Íslands. Skipstjóri, Björn Jónsson. Bæjarútgerð Hafnarfjarðar kaupir skipið í febrúar árið 1931, verður Maí GK - 346. Seldur í brotajárn til Dan-



Þorsteinn Ingólfsson RE-2.

merkur og rifinn í Odense í júlímánuði árið 1955.

– 39 –

Prítugasti og níundi togarinn í eigu Íslendinga **Þorsteinn, Ingólfsson RE-2**, skráður hér á landi 27. desember 1920, smíðaður hjá Cochrane & Sons Ltd í Selby á Englandi árið 1920 fyrir Útgerðarfélagið Hauk í Reykjavík. Lengd 42,45., breidd 7,10 m., dýpt 3,26 m., brl.326. Knúinn 600 hð. gufuvél. Skipstjóri, Einar Einarsson.

Elsta og stærsta togaraútgerðarfélag á Íslandi

Fiskiveiðahlutafélagið „Alliance“ var stofnað árið 1906. Voru stofnendur þess: Thor Jensen kaupmaður, og skipstjórnarnir, Jón Ólafsson, Jón Sigurðsson, Halldór Kr. Þorsteinsson, Magnús Magnússon, Kolbeinn Þorsteinsson og Jafet Ólafsson. Fjórir þessara skipstjóra höfðu áður gert með sjer fjelag og keypt kúttara árið 1904, en þilskipaútgerð stóð þá hjer í mestum blóma. Í páskaveðrinu 7. apríl 1906 fórst Jafet Ólafsson, ásamt mörgum öðrum, en árið 1910 seldi Thor Jensen hlut sinn og gekk úr fjelaginu. Þegar h/f. „Alliance“ var stofnað, höfðu Íslendingar litla þekkingu á togaraútgerð og enga reynslu á því sviði.

Að vísu höfðu verið keyptir tveir togarar hingað til lands frá Englandi, en þeir voru báðir gamlir og mjög ófullkomnir, enda varð árangurinn eftir því. Í febrúar 1907 kom fyrsta skip fjelagsins, „Jón forseti“, hingað til lands, og stýrði honum Halldór Kr. Þorsteinsson skipstjóri, sem þá hafði dvalið á annað ár í Englandi til þess að kynna sjer botnvörpuveiðar. „Jón forseti“ var smíðaður í Glasgow svo fullkominn, sem þá var frekast kostur. Var hann fyrsti togarari, er Íslendingar ljetu smíða, og má því segja, að með komu hans hefjist togaraútgerð Íslendinga. Það kom strax í ljós, að togaraútgerð gæti, ef skynsamlega væri að farið, orðið arðvænlegur atvinnuvegur fyrir landsmenn, enda fóru menn þá óðum að feta í fótspor þessara manna og hefir togurum síðan fjölgað ár frá ári, uns Íslendingar eiga nú 40 togarar. Fjelagið hefir eignast 6 togarar, en af þeim misst tvo, þá Skúla fógeta, byggðan 1911, fórst hann í Norðursjónum í byrjun ófriðarins, 26. ágúst 1914, og Jón forseta, sem strandaði á Stafnestöngum 27. febrúar 1928; á það því nú 4 togarar. Auk þess eiga stofnendur „Alliance“, þeir sem enn eru

í fjelaginu, 4 aðra togarar að nokkru eða öllu leyti, og hafa þannig umráð yfir 1/5 hluta af togaraútgerð landsmanna. Fjelagið hefir komið sjer upp fullkomnum fiskþurrkunarstöðvum með tilheyrandi húsakynnum og getur það nú breitt til þurrkunar í einu ca. 600,000 kg. fiskjar. Auk þess hefir fjelagið byggt fiskþurrkunarhús, sem afgreiðir að meðaltali 10,000 kg. af fullþurru fiski á sólarhring. Árið 1929 voru útfluttar afurðir h/f. „Alliance“ og þeirra fjelaga, sem það hefir umsjón með, sem hjer segir:

Verkaður saltfiskur	3180 þúsund kg.
Óverkaður saltfiskur	2080 þús. kg.
Ísfiskur	kr. 675.000.
Lýsi	kr. 358.800.

Sama ár flutti fjelagið inn 14,000 smálestir af kolum og 7,000 smálestir af salti. Mestan hluta veiðarfæra lætur fjelagið vinna á vinnustofu sinni við Tryggvagötu, og er unnið að netagerð o. fl. allt árið. Hjá fjelaginu voru sama ár unnin:

Á skipunum	50.000 dagsverk.
Við fiskverkun	27.600 dagsverk.
Netagerð	1.460 dagsverk.
Uppskipun.	7.880 dagsverk.

Önnur störf 7.070 dagsverk, og hafa þannig verið unnin 314 dagsverk að meðaltali hvern virkan dag ársins. Stjórn fjelagsins hafa þeir alla tíð skipað: Jón Ólafsson, Halldór Kr. Þorsteinsson, Magnús Magnússon, Jón Sigurðsson, og Jón Ólafsson, sem jafnan hefir verið framkvæmdastjóri þess.

Morgunblaðið. 26 júní 1930.

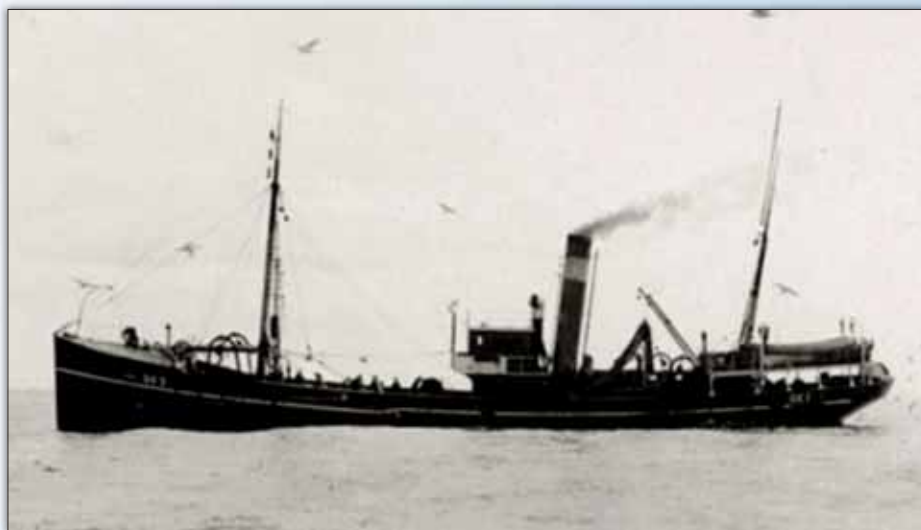
Á árinu 1923 verður h/f Alliance í Reykjavík eigandi að skipinu sem fékk nafnið, Tryggvi gamli RE 2. Seldur til Danmerkur í brotajárn, rifinn í Odense árið 1955.

Þetta er annar togarinn sem ber þetta nafn, hinum fyrri sem bar skrásetningarstafina RE-170 voru gerð skil í 1. tbl Víkingsins 2019.

Nýr botnvörpungur

Enn bætist við fiskiflotann. Það er Þorsteinn Ingólfsson, eign hlutafélagsins Hauks. Hann kom hingað í gær frá Englandi og voru þessir farþegar: Thor Jensen, Kjartan Thors, Friðþjófur Thorsteinsson og Gottfredsen útgerðarmaður. Skipið er af sömu gerð eins og Ingólfur Arnarson. Skipstjóri er Einar Einarsson, frá Flekkudal.

Vísir. 1 júlí 1920.



Menja GK-2.

– 40 –

Fertugasti togarinn í eigu Íslendinga, **Menja GK 2**, var skráður hér á landi 18. október 1921, smíðaður hjá Schiffs Werft J & S í Hamborg í Þýskalandi árið 1920. Lengd 40,54 m., breidd 7,13 m., dýpt 3,69 m., brl. 296. Knúinn 500 hö. gufuvél. Skipstjóri, Karl Guðmundsson, eigandi h/f Gróttu í Hafnarfirði.

Togarinn sökk á Halamiðum í blíðskaparveðri, 9 júní 1928. Áhöfninni var bjargað um borð í Hellyers togarann Imperialist H 143 frá Hull. Skipið var talið ótraust og af vanefnum byggt, enda á þeim árum hörgull á flestu efni til skipasmíða í Þýskalandi.

(Morgunblaðið. 26 júní 1930.)



VÉLAR EHF.



Við látum dæluna ganga



- Dælur
- Dæluviðgerðir
- Áspétti
- Rafmótorar
- Vélavara hlutir



Viðgerðir • Tæringarvarnir Keramikhúðun



Vatnagarðar 16, Reykjavík, s. 568 6625, velarehf.is

Jón Hjalton

Hvalstöðin á Stekkeyri í Hesteyrarfirði sem er við
nórðanvert Ísafjardardjúpi. Þangað hurfu sumir
hvalanna af Siglufirði. Á Stekkeyri áttu
Kveldúlfsbræður eftir að bræða síld
- en það var löngu seinna.

Bannað að veiða þorsk

Fyrri hluti

Saga Siglufjarðar er saga útgerðar. Á 19. öld var það hákarl-
inn sem mest og best auðgaði Siglufirðinga. Hákarlalýsið
var selt til útlanda og verkaður hákarl frá Siglufirði og
Siglunesi varð viðfrægur um allt land. Um stutt skeið gerðu
bæjarbúar sér líka mat úr hval án þess þó að veiða hann
nokkru sinni sjálfir. Þegar allmjög var liðið á 19. öldina vildu
Siglufirðingar hefja þorskveiðar en lentu í óvæntum ógöngum.
Um þetta andstreymi skal nú fjallað.

Veldi sporðanna

Á síðasta áratug 19. aldar hóf erlend menning að ryðja sér til
rúms á Siglufirði. Norskir hvalfangarar tóku þá að drepa hvali í
stórum stíl út af Norðurlandi. Þessar risastóru skepnur voru
dregnar inn á Siglufjörð þar sem þær biðu þess, bundnar við
festardufl, að verða hengdar aftan í sérstakt dráttarskip sem
sigldi með hvalseilarnar til vinnslustöðva á Vestfjörðum.

Hvalirnir í Siglufjarðarhöfn voru oft taldir í tugum. Strákarn-
ir reru út að þeim á á litlum skektum, festu bátana í sting eða
annað sem þeir ráku á kaf í dauðar skepnurnar og áður en
varði voru þeir byrjaðir að mofkiska enda reynslan kennt
drengjunum að fiskurinn sótti mjög í lýsisbrákina er flaut af
hvölunum. Þetta voru þó engan veginn einu búdrýgindin er
Siglufirðingar höfðu af hvalveiðum Norðmanna.

Áður en hvalskrokkarnir lögðu upp í sína hinstu för voru
sporðar og bægslir skorin af og var þá glatt á hjalla í Siglufirði
og miklir kappróðrar þegar menn kepptust við að tryggja sér
sporð eða bægslir í matinn. Heimamenn voru líka fljótir að gera
sér verslunarvöru úr sundfærum hvalanna og myndaðist af
þessu mikil sporðasala við Eyjafjörð, alveg inn á innstu bæi.

Svo mikið kvað að þessum viðskiptum að um skeið köstuðu
sporðarnir jafnvel skugga á Siglufjarðarhákarlinn. En veldi
sporðanna stóð stutt, hvalirnir flýðu Norðurland og um alda-
mótin 1900 var kæsti hákarlinn aftur að ná töluverðu af sínu
fyrri álit. Reyndar héldu gamlar hákarlakempur því blákalt
fram að hákarlinn hefði unnið í næringarstríði; það hefði nefni-
lega runnið upp fyrir Eyfirðingum að sporðarnir væru nær-
ingarlítil eða jafnvel næringarlaus fæða og ekkert á þá að treysta
þegar í harðbakkann sló í vinnu eða á ferðalögum.

Þriðja stórveldið

Um svipað leyti og sporðarnir féllu fyrir hákarlinum kom þriðja
stórveldið til skjalanna í útgerðarsögu Siglufirðinga og varpaði
stórum skugga á bæði hákarlinn og hvalinn. Árin 1903 og 1904
tók herpinótin að ryðja sér til rúms hér við land sem heppilegt
veiðarfæri til síldveiða og um leið upphófst slíkt fádæma síldar-
æði að Eyfirðingar höfðu aldrei kynnst öðru eins og kölluðu þó
ekki allt ömmu sína í þeim efnum enda þá liðlega tveir áratugir
síðan Norðmenn byrjuðu fyrir alvöru að veiða síld á Eyjafirði.

Siglufjörður varð nú sá fjörður landsins þar sem flest skip
sigldu út og inn yfir sumarmánuðina – og allt fylltist af syng-
andi glöðum Norðmönnum. Árið 1905 fullyrti greinarhöfundur
í blaðinu Gjallarhorni: „Þótt töluvert gull hefði fundist á
Siglufjarðareyri hefði það eigi haft meiri áhrif á sumarlífíð í
firðinum en þessi Norðmanna aðsókn.“



Ekkert skal fullyrt um þjóðerni skútanna eða erindi á Íslandsmið. Kannski eru
þetta Færeyingar, hver veit? Eitt skal þó fullyrt og það ber myndin með sér –
öld seglanna stóð aldrei með meiri glæsibrag en á þeirri nitjándu.

Mynd: Landmælingar Íslands

Gleðilega hátíð



Landsbankinn

landsbankinn.is

410 4000





**Eitt kort
34 vötn
7.900 kr**

Frelsi til að veiða!





ÞETTA ER BYRJAD!

www.veidikortid.is

SJÓMANNABLAÐIÐ
VÍKINGUR

THERMOLITE

-40°C
[Celsius]



Jón Bergsson ehf.

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





Ekki er ósennilegt að Snorri og félagar hafi ætlað sér að leigja skútur keimlikar þeim sem myndin er af.

Mynd: Landmælingar Íslands

Ekki var laust við að fínir kaupstaðarbúar inni á Akureyri hefðu af því nokkrar áhyggjur að þorpsnefna úti á annesjum yst við úthafið myndi með tímanum vaxa þeim yfir höfuð. Það var nokkuð sama hvort talað var við unga eða aldna verkamenn og þeir spurðir hvort þeir ætluðu ekki í kaupavinnu á komandi sumri, svörin voru oftast hin sömu: „Nei, ég fer til Siglufjarðar, þar fæst almennilegt kaup.“

Og ef vel búnar blómarósir voru inntar eftir því hvort þær hygðust ekki fara á gott sveitaheimili yfir sumarið til að læra húsaga og góða siði voru svörin á eina lund: „Nei, ég fer til Siglufjarðar þegar síldin kemur, það er ekki verið að raga söltunina þar.“

Þannig varð sá fiskur sem Siglufirðingum þótti á 19. öld of smár til að leggja snörur fyrir, undirstaða velmegunar þeirra á öndverðri 20. öld.

Stofnuð niðursuðuverksmiðja

Þeir voru ekki allir sama marki brenndir Siglufirðingarnir á 19. öld. Hinn framfarsinnaði verslunarstjóri Gránufélagsins í Siglufirði, Snorri Pálsson, hafði árið 1880 tekið þátt í stofnun norsk-íslenska síldarfélagsins og stórgrætt á fyrirtækinu, að minnsta kosti í fyrstu. Þetta var fljótt að spyrjast út og ýtti undir fréttaburðinn að upp kom deila um það hvernig skattleggja bæri arðinn. Hrepparnir út með firði vildu fá að leggja aukaútsvar á félagið en forsvarsmenn þess sögðu það eiga lögheimili á Akureyri og myndu þeir því aðeins borga útsvarið þangað.

En svipull er sjávarafinn. Næstu árin fjaraði síldveiðin út og kom þar loks að síldveiðifélögin lögðu upp laupana. Sumarið 1887 lognaðist þetta fyrsta síldaræði við Eyjafjörð út af og blossaði ekki upp að nýju fyrr en 1894.

Hvarf síldarinnar kom illa við buddu margra Íslendinga og þó enn frekar þeirra fjölmörgu norsku útgerðarmanna er höfðu tekið þátt í veiðunum, svo ekki sé nú minnst á þau mannslíf er þær kröfðust í toll af norsku sjómönnum. Siglufirðingum var því nokkur vorkunn þó að þeir væru ófúsir að leggja út í tví-sýnar síldveiðar á kostnað hákarlaútgerðarinnar.

En Snorri verslunarstjóri var ekki við eina fjölinna felldur



Miðhrauni 13 - 210 Garðabæ
www.maras.is / www.faj.is
S:555 6444 / 552 2111



YANMAR
FYRIR SJÁVARÚTVEGINN



Prestalite



Poly Flex



Navalloy



MAESTRINI



SIMRAD

Siglinga og fiskileitartæki



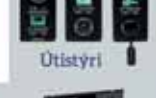
Sjálfstýringar



Kortaplotter



GPS/Gýró



Útistýri



Radarskannar



Radarskjáir



Botnstykki



Dýptarmælir

Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu kveðjur á sjómannadaginn.

Þegar kom að því að efla atvinnulíf í Siglufirði. Ekki síðar en 1879 réðst hann í það ásamt mági sínum, Einari B. Guðmunds-syni á Hraunum í Fljótum, að setja á laggirnar niðursuðuverk-smiðju í Siglufirði. Í ágúst 1880 gerði blaðið Norðlingur þessa verksmiðju félaganna að umtalsefni og sagði góða reynd komna á framleiðslu hennar. Þeir Snorri og Einar væru búnir að senda til útlanda niðursoðið kjöt, silung, heilagfiski og svo auðvitað síld niðursoðna í olíu og fullyrti blaðið að hún gæfi sardínunum lítið eftir. Taldi Norðlingur allar líkur á því að þeir tvímenn-ingar myndu á endanum hafa „hagnað af þessu mjög nýtsama fyrirtæki, sem þeir hafa kostað miklu til einsog það er þeim þegar til hins mesta söma að hafa hér brotið isinn og rutt nýja braut til auðseldar.“

Blaðamaðurinn reyndist ekki sannspár. Það gekk í brösum að selja niðursuðuvörurnar á erlendum mörkuðum en þeir fé-lagarnir virðast ekki hafa reynt mikið til að koma henni ofan í landa sína. Þrátt fyrir þessa erfiðleika hafði Snorri mikla trú á fyrirtækinu en allt kom fyrir ekki og þegar hann andaðist í febrúar 1883 var vegur þess orðinn næsta lítill. Síðar flutti Ein-ar, félagi Snorra og mágur, niðursuðuna til Haganesvíkur og braust þar í mörgu.

Færeyingarnir koma

Þegar lítið er á útgerðarsögu Siglfirðinga stingur í augu hversu sinnulitlir þeir voru um þorskveiðar til útflutnings. Sömu sögu má reyndar segja um Eyfirðinga yfir höfuð. Þeir veiddu að vísu þorsk en mest til heimabruks og til að hafa í skiptum við ná-granna sína fyrir landbúnaðarafurðir. Á þessu varð engin breyting fyrr en 1877 að Tryggvi Gunnarsson fékk reynda fisk-verkunarmenn til að koma norður að kenna Eyfirðingum að salta fisk.

Það liggur líka í hlutarins eðli að innrás norska síldveiðiflot-ans á Eyjafjörð, sem hófst 1879, hefur verið sem vítamínsprauta fyrir þá heimamenn sem vildu hefja þorskveiðar til útflutnings. Norðmennirnir drógu þorskin af kappi, á milli þess sem þeir köstuðu á síldartorfur, og fluttu hann saltaðan á markað hand-an við Atlantshafið. Þetta sáu eyfirskir útgerðarmenn og vildu gjarnan fara að dæmi frænda sinna.

Snorri fékk snemma áhuga á að glæða þorskveiðar Sigl-firðinga, sérstaklega yfir sumarmánuðina. Árið 1877 höfðu hann og Einar á Hraunum gert tilraun til að nota þiljuskip til þeirra veiða en tekist miður vel „vegna þess að þau stóðu ekki vel á fiski“, útskýrði Snorri seinna. Með öðrum orðum, skipin rak fljótt af bleyðunni þar sem fiskur var undir.

Síðan gerðist sá atburður er stappaði stálinu í þá félaga. Fær-eyisk skúta kom siglandi eitt sumarið og lagðist við stjóra á firðinum þar sem Siglfirðingar höfðu hana fyrir augum frá því þeir fóru á fætur og þangað til þeir gengu til náða. Þarna gátu þeir virt fyrir sér hvernig færreysku sjómennirnir reru á skips-bátum um fjörðinn og drógu fisk úr sjó. Gert var að öllum fiski áður en hann fór um borð í skútuna, hann slægður og afhaus-aður. Brá þá svo við að um haustið hélt þorskur óvenju lengi í Siglufirði, en þar var venjulega orðið fisklaust um veturnætur; „þökkkuðu menn það niðurskurðinum.“

Þetta kveikti í Snorra sem skrifaði eftir þessa reynslu: „Mig langaði því mjög til, að gjöra tilraun hvort ekki mundi hægt að búa til fiskimið hér inni á firðinum“.

Norðmennirnir koma

Það sem vakti fyrir Snorra var að lengja viðdvöl þorsks í Siglu-firði. Fiskigöngurnar komu vanalega á vorin inn á fjörðinn og þar hafðist þorskurinn við yfir sumartímann en einhvern tíma í



Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra hamingjuóskir á sjómannadaginn

YANMAR aðalvél
YANMAR hjálparvél
REINTJES niðurfærslugir
BERG skiptiskrúfa

STAMFORD ásratali
SCANTROL autotroll
NORSAP skipstjórastólar



BJÖRG EA 7

YANMAR aðalvél
MEKANORD niðurfærslugir
VULKAN ástengi
KORSØR skiptiskrúfa

SLEIPNER bógskrúfa
SEAMECH vélstýring
NORIS viðvörunarkerfi



HAFBORG EA 152

YANMAR aðalvél
ZF niðurfærslugir
ZF stjórntæki
SIMRAD sjálfstýring
CENTA ástengi

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

TEIGNBRIDGE skrúfa
LASDROP öxulþétti
POLY FLEX vélapúðar
FLOSCAN eyðslumælir



SANDFELL SU 75

YANMAR



Aðalvélar í skip og báta

SIDE-POWER



Hliðarskrúfur



Stjórntæki og girar

TOIMIL MARINE



Löndunarkranar

KOHLER
IN POWER. SINCE 1920.



Rafstöðvar og ljósavélar

Poly Flex



Mótörpúðar fyrir flestar vélar



Sjókopar - sjóinntök - sjósiur - lokar - zink

ROLLWAY



Allar gerðir af legum

Prestolite



Alternatorar og DC rafalar

rule



12V og 24V lensidælur



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



„Hovedgaden i Siglufjord“, sögðu Norðmennirnir og mynduðu bryggju með sildartunnum á hvora hönd.

október var hann á bak og burt. Fyrir vikið neyddust Siglufirðingar til að róa tvær eða þrjár milur út á opið haf eftir þorskinum þegar þeim loks gafst ráðrúm til að eigna fyrir hann. Þetta kom til af því að á vorin voru þeir uppteknir í hákarlalegum og yfir sumarið gat enginn róið vegna heyanna.

Þegar þeir Snorri og Einar á Hraunum tóku höndum saman öðru sinni um að efla þorskveiðar á Siglufirði ráku þeir sig óþægilega á þessa staðreynd; „hvorki hér né á Suðurlandi var hægt að fá fiskimenn um heyannatímann, en þá er eins og kunnugt fiskur hér mestur“, skrifaði Snorri.

Þeir létu þó ekki deigan síga. Í Noregi mátti með hægu móti fá leigð skip „með einhverjum bestu fiskimönnum sem til eru“.

Það varð úr að Einar skrifaði kunningja sínum þangað út og bað hann að útvega sér skútur í þessu skyni.

Þannig stóð því á norsku skútunum tveimur er sumarið 1881 lágu lengst af á Siglufirði. Sú þriðja var á Hraunakrókunum í Fljótunum – allar þrjár á þorskveiðum.

Á hverjum degi reru norsku sjómennirnir út á fjörðinn og drógu þann gula af kappi en hentu öllu slógi í sjóinn. Að sögn Snorra tókst þessi tilraun til að dvelja um fyrir þorskinum í Siglufirði afbragðs vel.

„Hér hefur brugðið svo við að hér sem í mannaminnum ætíð hefur verið aflalaust á firðinum um veturnætur að undanteknu haustinu eftir að Færeyingar lágu hér þá hefur afli verið hér nægur fram að jólafestu, og hann því orðið þrátt fyrir ógæftir miklu meiri enn vanalega.“

Skútuleigan átti þó eftir að hafa enn afdrifarikari afleiðingar en Snorra og Einar gat grunað og valda þeim miklu málstappi og óþægindum. Snjallasti skipasmiður Siglufirðinga, hreppstjórinn Jóhann Jónsson á Höfn, virðist hafa fengið svipaða hugmynd og þeir félagar um að leigja norska skútu til þorskveiða. Sjálfsagt hafa þeir þrír borið saman bækur sínar, að minnsta kosti var Snorri annar tveggja vitundarvotta er settu nöfn sín undir samninginn er Jóhann gerði við norska skipstjórnann Johan Olsen um skipsleiguna.

Allir áttu þeir eftir að súpa seyðið af þessari framtakssemi.



Félag skipstjórnarmanna

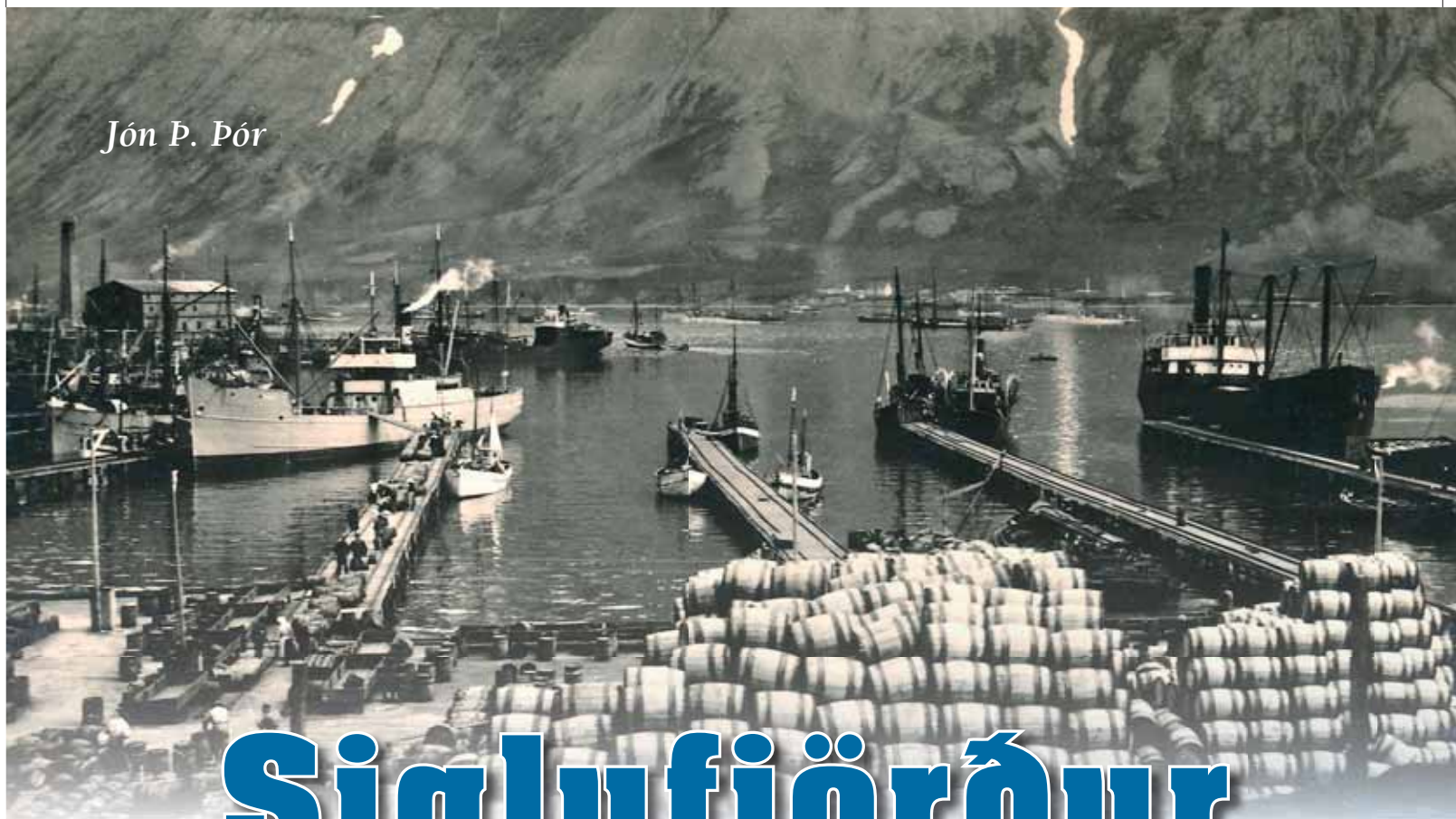
Aðalfundur Félags Skipstjórnarmanna

verður haldinn föstudaginn 31.maí 2019
á Grand Hótel í Setrinu, 1. hæð kl. 14:00.

Dagskrá:

1. Kosning fundarstjóra og ritara
2. Skýrsla stjórnar
3. Endurskoðaðir reikningar félagsins og sjóða þess lagðir fram og bornir undir atkvæði
4. Umræður um skýrslu formanns og ársreikninga
5. Kjaramál
6. Lagabreytingar (sjá nánar á heimasíðu)
7. Kosning 5 manna uppstillingarnefndar vegna stjórnarkjörs 2020 til 2024
8. Önnur mál

Stjórnin



Siglufjörður

Höfuðstöðvar síldveiða á Norður-Atlantshafi

Á fyrra helmingi 20. aldar, og allt fram um 1960, lék sérstakur ljómi um nafn Siglufjarðar í hugum flestra Íslendinga, kvenna ekki síður en karla. Góðskáld, hagræðingar og laga-smiðir mærdi kaupstaðinn á Þormóðseyri í ljóðum og lögum og þegar Siglufjörð bar á góma á góðri stund færðist tíðum roði í kinnar og blik í augu þeirra, sem þar höfðu dvalið sumarlangt – jafnvel aðeins eina lognværa sumarnótt. Kverúlantar og heimsósómaspá-menn voru á annarri skoðun, kölluðu síldarbæinn Sódómu, en í hugum fjölmargra Íslendinga (og reyndar einnig útlendinga) var Siglufjörður staður ævintýra og tækifæra. Mestu skiptir þó að hann var einn helsti vettvangur mesta ævintýris í íslenskrí atvinnusögu á 20. öld, sókn þjóðarinnar frá örbirgð til bjargálna.

Fyrsti „alíslenzki síldarfarmurinn“

Rætur verslunarstaðarins í Siglufirði, nánar tiltekið á Þormóðseyri, má rekja aftur á einokunaröld. Á 19. öld verslaði þar danski kaupmaðurinn Chr. D. Thaae, sem einnig rak verslun á Raufarhöfn og víðar. Síðasti verslunarstjóri hans í Siglufirði hét Snorri Pálsson og að hans hvötum keypti Gránufélagið eignir Thaaes í Siglufirði árið 1876 og hóf þar verslun. Á

þeim tíma var allnokkur hákarlaútgerð í Siglufirði, en annars hokruðu Siglufjarðarbændur eins og þeir höfðu gert um aldir, lifðu jöfnum höndum af sjó og landi, og fátt benti til annars en að svo myndi verða um ókomna tíð.

En þess var skammt að biða að nýir tímar boðuðu komu sína í Siglufirði. Snorri Pálsson var snjall fjármálamaður, framfarasinnaður frumkvöðull, og fljótur að koma auga á nýja möguleika í atvinnu- og fjármálum. Hann hafði fylgst gjörlla með síldveiðum Norðmanna og nágranna sinna austan Sigluness og taldi að vel mætti reka síldveiðar í Siglufirði með að minnsta kosti jafn góðum árangri og á Eyjafirði. Sumarið 1880 hófst hann handa ásamt mági sínum, Einari B. Guðmundssyni bónda á Hraunum í Fljótum, og Tryggva Gunnarssyni, kaupstjóra Gránufélagsins. Saman hófu þeir síldarútgerð, landnótaveiðar og söltun, og fluttu í sameiningu út fyrsta „alíslenzka síldarfarminn“ haustið 1881. Snorri fékk hins vegar ekki lengi að njóta verka sinna. Hann lést úr taugaveiki 13. febrúar 1884.

Síldarútvegur Snorra og félaga stóð aðeins skamma hríð og um það bil sem Snorri lést fór í hönd mikið harðinda-skeið sem lamaði allt atvinnulíf og alla framfaraviðleitni á Norðurlandi. Þegar því slotaði hófst hins vegar hið eiginlega síldarævintýri í Siglufirði. Upphaf þess er tíðum dagsett 8. júlí 1903, en þann dag

var hafsíld fyrst söltuð á Þormóðseyri. Á næstu árum jókst söltunin ár frá ári, hver söltunarstöðin af annarri reis á eyrinni og víðar í firðinum og ekki leið á löngu uns síldarbræðslur tóku til starfa. Fyrst í stað voru Norðmenn umsvifamestir, en Íslendingar færðust í aukana með hverju árinu sem leið. Auk þessara tveggja þjóða voru sænskir síldarsaltendur umsvifamiklir á Siglufirði og víðar á Norðurlandi á fyrra helmingi 20. aldar og Danir, Skotar, Þjóðverjar og Færeyingar tóku þátt í ævintýrinu mikla. Stöku sinnum mátti sjá sjómenn frá enn fjarlægari löndum á síldarmiðunum úti fyrir Siglufirði, á Grímseyjarsundi og víðar, er útvegsmenn frá Finnlandi og Eistlandi sendu skip sín norður í höf.

6000 manna kaupstaður

Allt hafði þetta mikil áhrif á byggðina og þróun hennar. Um aldamótin 1900 voru íbúar í Siglufirði alls 142, en fjölgaði síðan hratt. Þeir voru 2.100 árið 1931 og urðu flestir árið 1948, samtals 3.100. Hér þó aðeins talið fólk sem átti fasta búsetu í Siglufjarðarkaupstað. Á sumrin streymdi fólk úr öðrum héruðum og landshlutum til Siglufjarðar í atvinnuleit. Þá tvöfaldaðist íbúafjöldinn í tvo til þrjá mánuði og þegar vertíðin stóð sem hæst hafði Siglufjörður á sér harla alþjóðlegan blæ. Þar var líf og fjör, hvernig sem viðraði, og oft



Síldarplan á Siglufirði.

mátti sjá síldarspekúlanta og sjómenn frá ýmsum löndum spranga um götur og plön innan um „síldarfólkið“, eins og síldarstrákar og -stúlkur var tíðum kallað. Í landlegum varð oft ærið aga- og róstu-samt og í útlendum blöðum voru stund-

um sagðar fréttir og sögur úr „Höfuðborg síldveiða á Norður-Atlantshafi“, eins og Siglufjörður var kallaður með réttu.

Eftir lok síðari heimsstyrjaldar færðist þungamiðja síldveiðanna austur á bóginn og þá dró úr umsvifunum á Siglufirði.

Þau voru þó umtalsverð allt fram að síldarhruninu undir lok 7. áratugarins. Eftir það hefur annars konar útgerð og fiskvinnsla, m.a. togaraútgerð, hraðfrysting og rækjuvinnsla, verið undirstaða atvinnulífs í bænum.



VSV
VESTMANNAEYJAR
ICELAND



*TIL
HAMINGJU
MEÐ
DAGINN
SJÓMENN!*

VINNLUSTÖÐIN HF
HAFNARGATA 2
900 VESTMANNAEYJAR
VSV@VSV.IS
WWW.VSV.IS

Myndir: Þorgeir Baldursson

Háhyrningur í trollið

Okkar góðkunni ljósmyndari, Þorgeir Baldursson, sendi okkur þessa mynd af háhyrningi sem á dögunum kom í trollið hjá skuttogaranum Gullveri NS 12.

– Ég er búinn að vera á sjónum í 40 ár, segir Þorgeir, og hef aldrei séð það eða heyrt að háhyrningur kæmi í troll. Við vorum að veiðum fyrir austan, á Berufjarðarál, þegar skepnan fór sér að voða.

– Hver var aflinn að öðru leyti, vill Víkingur fá að vita.

– Þetta var svona bland í poka, þorskur, ufsi og karfi.

– Túrinn langur?

– Nei skipið er lítið, rúmar 423 brúttólestir, og við ekki nema þrjá daga að fylla.

Um leið og við þökkum Þorgeiri fyrir að hafa Víkinginn á bak við eyrað skal skorað á sjómenn að gera slíkt hið sama. Netjið endilega á okkur örfréttir af sjónum. Netfangið er jonhjalta@simnet.is – hafið þið til dæmis fengið háhyrning í vörpuna?



Óheppni háhyrningurinn í vörpu Gullvers.



Aflinn var blandaður, segir Þorgeir.

KÄRCHER®



Háprýstistöðvar



Öflugur hreinsibúnaður



Ryksugur



Gufudælur



Sópar



Háprýstidælur



RAFVER

KÄRCHER SÖLUMENN

Skeifan 3E-F · Sími 581-2333 · rafver@rafver.is · www.rafver.is

Utan úr heimi

Mikilvægar tekjur

Á síðasta ári sendu fillippínskir sjómenn, sem sigldu á erlendum skipum, 6,14 milljarða bandaríkjadala í gegnum banka-kerfið þar í landi. Aldrei áður hafa svo miklir peningar komið í gegnum banka-kerfið vegna sjómanna sem sigla utan landsins. Þetta eru sjómenn sem vinna á gámaskipum, búllskipum, skemmtiferða-skipum, olíuskipum, bílaflutningaskipum og almennum vöruflutningaskipum undir öðrum fánum en þeirra eigin. Er þetta 4,6% hærri upphæð eða 270 milljónum dollurum meira en árið 2017. Samkvæmt heimildum koma um 2,3 milljarðar frá Bandaríkjunum en næst á eftir eru greiðslur frá Singapúr eða 563 milljónir. Þá koma greiðslur upp á 560 milljónir frá Þýskalandi, 435 milljónir frá Japan, 331 milljón frá Bretlandi, 275 milljónir frá Hong Kong, 259 milljónir frá Hollandi og 174 milljónir frá Grikklandi.

Hér er aðeins um að ræða bankayfir-færslur og er þá ótalið það fjármagn sem þeir koma með heim í frí eða eru sent með öðrum hætti en í gegnum banka-kerfið. Í heiminum eru starfandi 1,2 milljónir sjómanna á heimsflotanum en það eru um það bil 378 þúsund Fillippseyingar og eru þeir leiðandi þjóð í að út-vega sjómenn á flotanum. Daglega er talið að um 250 þúsund Fillippseyingar séu á sjó í einu og má segja að ef ekki væri fyrir þessa sjómenn myndi efnahagur þjóðarinnar dala verulega. Um 10 milljónir Fillippseyinga starfa utan heima-landsins sem er einn tíundi af íbúum landsins en þar tróna sjómennirnir á toppnum enda eru þeir að koma með fimmtung allra tekna til landsins. Draum-ur sjómanna er að geta búið fjöl-skyldum sínum gott lífsviðurværi, í eigin húsnæði, fjárfest í landbúnaði, stofnað eigin fyrirtæki og menntað börn sín.

Upptekinn í símanum

Í október síðastliðnum varð árekstur á milli túnísku ferjunnar Ulysse og gáma-skipsins CSL Virgina sem lá til akkeris undan Korsíku. Allar aðstæður voru hinar ákjósanlegustu til siglinga nema að vakthafnadi stýrimaður var í símanum að sinna einkaerindum þegar hann sigldi inn í miðja síðu gámaskipsins. Það þótti sérstakt og umdeilanlegt að áhöfnin sendi frá sér myndband skömmu eftir áreksturinn sem var kynnt á eftirfarandi hátt: „Halló allir, við erum áhöfnin á skipinu



Stýrimaðurinn á ferjunni var upptekinn í símanum þegar skip við akkeri varð fyrir honum.

Ulysse. Sjáið okkur, við erum í góðu skapi. Við lentum í smávægis vandamáli en slíkir hlutir geta komið fyrir öll skip“.

Varasamir kastlínupungar

Nú hafa bresk hafnaryfirvöld skorið upp herör gagnvart hættulegum kastlínum sem skip eru að nota. Enn eru að koma skip til breskra hafna sem búin eru kastlínupungum sem búið er að þyngja auka-lega og eru starfsmönnum hafna hættu-legir. Hafa þau leitað með málið til Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar sem og hafnarríkja um allan heim að taka nú höndum saman við að útrýma hættuleg-um kastlínupungum.

Nýir klefar í skip

Skipafélagið Stena Line hefur ákveðið að taka til prófunar nýja tegund klefa sem ekki hafa áður þekkt í skipum útgerðarinnar. Um er að ræða svefnbox að japanskri fyrirmynd og er mjög þekkt í Tokýó en boxin eru einungis um tveir fermetrar að stærð. Hefur þessi svefnað-staða notið vinsælda sökum þess hversu ódýr hún hefur verið og gott fyrir ferðalangar að ná í svefn í góðum rúmum í stað stóla. Þegar hafa verið sett upp slíkir svefnklefar í ferjurnar Mecklenburg-Vorpommern og Skåne sem sigla á leiðinni milli Rostock og Trelleborg en ferðin tekur um sjö tíma. Voru þessir klefar teknir í notkun í byrjun apríl á þessu ári og eru markhóparnir ungt fólk, bakpokaferðalangar og aðrir sem vilja ferðast ódýrt en þó á þægilegan máta. Hvert rúm er

búið dýnu, sængurfatnaði, loftkælingu, hleðslustöð fyrir snjalltæki og síma auk þráðlausrar nettengingar. Þá er aðstaða fyrir utan klefana til að geyma töskur í læstum skápum. Upphaflega voru þessir svefnklefar hannaðir til að mæta þörfum í Tokýó á lúxuslausum og ódýrum gisti-möguleikum á al-dýrasta fasteignamarkaði í heiminum. Nú hafa slík hótél einnig risið í New York sem og á mörgum alþjóðaflugvöllum. Ætli næsta skref verði að setja slíka klefa fyrir skipverja?

Flótti með litlu kaupskipin

Í eina tíð var danski fáninn góður siglingafáni en nú er orðin veruleg breyting þar á. Danska skipafélagið Venus Shipping hefur gefist upp á að sigla skipum sínum undir dönskum fána en útgerðin seldi í lok síðasta árs síðasta skip sitt sem sigldi undir þeim fána. Hafði skipið, Dan Fighter, siglt undir dönskum fána í 14 ár en útgerðin hefur langt í frá lagt niður skiparekstur sinn. Útgerðarmaðurinn sagðist ekki geta séð hvernig útgerðir gætu rekið skip á dönskum fána en öll skip hans, sex að tölu, eru nú skráð á St. Vincents fána og hafa skipin því farið frá dönskum heimahöfnum yfir til Kingstown. Að vísu hefur útgerðin horft til NIS fána og litið á hann sem annan kost til að gera út skip sín í framtíðinni. Útgerðin hafði keypt skip í Noregi sem var á norskum fána sem þeir ætluðu að færa undir Dannebrog. Eftir samtal við dönsku siglingastofnunina áður en til kaupanna kom var svo metið að ekkert vandamál



Þegar siglingayfirvöld kröfðust þess að skipt yrði um yfirbyggingu flaggaði útgerðin skipinu út.

(Ljósmynd: PWR)

yrði að flytja skipið inn enda hafði önnur dönsk útgerð sett systurskip þess á danskan fána. Skipt var um nafn á skipinu og það nefnt Dan Carrier og því siglt til Álaborgar þar sem átti að setja það á danskan fána eins og systurskipið. En það var aldeilis ekki svo einfalt. Nú var það mat Siglingastofnunar að skipið uppfyllti ekki eldvarnarkröfur samkvæmt B60 þrátt fyrir að allir klefar hefðu stóra ferkantaða glugga sem flóttaleiðir út á þillar. Var gerð krafa um að rífa yfirbygginguna af skipinu og smíða nýja en það hvarflaði ekki að útgerðinni að leggja í slíka fjárfestingu. Var þá ákveðið að setja skipið á Bahama fána þar sem engar athugasemdir voru gerðar við hönnun skipsins og hóf það þá þegar siglingar. Útgerðarsamtök minni skipa í Danmörku undu ekki þessari niðurstöðu og eftir að þeir höfðu átt samtal við stofnunina var skyndilega hægt að flytja skipið inn. Að vísu var skipið þá sett á danskan fána en útgerðin hefur ákveðið að lenda ekki aftur í slíkum samskiptum við Siglingastofnunina og því hefur danski fáninn verið kvaddur endanlega 82 árum eftir að faðir útgerðarmannsins sigldi fyrsta skipi útgerðarinnar úr höfn á dönskum fána.

Dóp í skólaskipi

Herlögreglan í Svartfjallalandi fann 50 kíló af eiturflyfjum um borð í skólaskipi flotans, Jadran, nokkrum klukkustundum áður en nemendur mættu um borð. Herlögreglan hafði fengið ábendingu um tugi kílóa af geðflyfjum sem varð til þess að snemma morguns var gert áhlaup á skipið. Leitað var innan skips sem utan en hópur kafara flotans skoðuðu botn þess. Efnid sem fannst reyndist vera kókein en þegar þetta er skrifað var ekki búið að handtaka neinn en hvorki nemandur né kennarar flotaskólans voru um borð þegar leitin fór fram. Jadran, sem er þriggja mastra seglskip, var eitt sinn aðal-skólaskip sjóhers Júgóslavíu en var yfirtekið af flotastjórninni í Svartfjallalandi

eftir að landið lýsti yfir sjálfstæði frá Belgrad árið 2006. Það er notað eingöngu til þjálfunar.

Harka færast í mengunarmálin

Yfirvöld í Singapúr hafa sent skilaboð til skipaútgerða sem eru að hugleiða að svindla á reglum sem ætlað er að draga úr mengun og taka gildi á næsta ári að láta það ógert. Það sé ekki leiðin til að spara eldsneytiskostnað. Skipstjórar og eigendur skipa sem munu freista þess að brenna eldsneyti með of háu brenni-steinsinnihaldi í landhelgi landsins geta átt von á allt að tveggja ára fangelsi frá og með 2020. Ef þessum refsingum verður framfylgt verður Singapúr sennilega með ströngustu refsingar sem þekkjast gagnvart útblæstri frá skipum en hún er talin ástæða astma og súrs regns.

Frá og með næsta ári verða skip að draga út brennisteinsútbæstri sem nemur 85% í flestum hlutum heimsins en þau gera í dag. Önnur stærsta höfn heims sendir því skýr skilaboð að skip sem ekki hafa á einhvern hátt dregið úr brennisteinsmengun eru ekki lengur velkomin til hafnarinnar. Gildir þetta hvort heldur um sé að ræða skip á Singapúr fána eða einhverjum erlendum fána sem koma til hafnarinnar. Skipstjórar eiga áður en komið er til hafnarinnar að send rafræna yfirlýsingu um að skip þeirra uppfylli kröfur landsins. Teknar verði prufur af eldsneyti skipanna sem sent verður á rannsóknarstofur til greininga.

Ný kynslóð gámaskipa

Það var mikil hátíð í Kína í ágúst síðastliðnum þegar hafinn var skurður í fyrstu tvö skip af níu systurskipum fyrir frönsku útgerðina CMA CGM. Skipin, sem kallast Megamax 24, verða 22.500 TEU skip og verða knúin áfram með fljótandi jarðgasi (LNG). Samhliða þessum skipum er verið að byggja áþekkt skip fyrir ítalska skipafélagið MSC í Suður-

-Kóreu en þau verða reyndar stærstu gámaskip allra tíma og þau fyrstu sem verða með 24 gáma í breidd á veðurþilfari.

Frönsku skipin verða þau fyrstu sem ekki verða með perustefni en nú eru gámaskipaútgerðir farnar að stefn á að minnka hraða skipa sinni til framtíðar. Fagurlega hönnuð perustefni hafa verið hluti af hönnun gámaskipa um áratugi en hin nýja dráttarbátalega stefnishönnun gæti orðið hið nýja norm á línuskipum þar sem lægri flutningsgjöld hafa haft vinningin yfir fljótari afhendingartíma. Perustefninu er ætlað að breyta streymi sjávar meðfram skipskroknum sem dregur úr mótstöðu frá sjónum og eykur jafnframt hraða skipsins og dregur úr eldsneytisnotkun. Rannsóknir sýna að hægt sé að spara allt að 15% endsneyti á nærri fullri ferð hjá gámaskipum. Hinsvegar hefur komið í ljós að eftir að farið var að sigla gámaskipunum á mun minni hraða en áður sökum eldsneytisverðs að perustefnin hafa dregið verulega úr þeim hagnaði sem þau veittu á fullri ferð. Þá eru gámaskip sem ekki sigla með mestu djúpristu sökum fjölda tómrá gáma, sem dæmi, ekki að njóta þess ávinnings sem perustefninu er ætlað að gera heldur hið gagnstæða. Því hafa menn farið í að endurhanna stefni þeirra gámaskipa sem ætlað er að sigla með meiri hagkvæmni á minni ferð og skipt út stefnum á eldri gámaskipum undanfarin nokkur síðustu ár.

CMA CGM hefur gert samning við Total olíufélagið um kaup á 300.000 tonnum af jarðgasi sem nýju skipin eiga að brenna og er ljóst að útgerðin vinnur hörðum höndum að því að nýju skipin verði sem hagkvæmust í rekstri og umhverfisvænni en áður hefur tíðkast hjá útgerðinni.

Mislingar á sjó

Á karabísku eyjunni St. Lucia var farþegaskip sett í sóttkví þegar í ljós koma að mislingar höfðu greinst um borð. Bæði skipverjum og farþegum var meinuð landganga en skipið átti viðkomu á leið sinni um Karabíska hafið. Tvö tilfelli höfðu komið upp í skipinu áður en það kom til hafnarinnar og fyrirskipaði landlæknir eyjarinnar einangrun skipsins enda myndi stafa hætta af fyrir eyja-skeggja. Skemmtiferðaskipið, sem heitir Freewinds, er í eigu og rekstri Vísindakirkjunnar og að þeirra sögn er skipið notað til endurhæfingar trúarlegra þjóna háþróaðasta stigs andlegrar ráðgjafar í trúarbrögðum Vísindakirkjunnar. Um borð í skipinu voru 300 farþegar og áhöfn.

Utan úr heimi

Rannsóknarniðurstaða

Í apríl síðastliðnum ákvað bandaríski flotinn að fella niður ákæru á hendur skipherranum á USS Fitzgerald, Bryce Benson, en hann hafði verið ákærður fyrir manndráp af gáleysi auk annarra yfirsjóna.

Skip Bensons lenti þann 17. júní 2017 í árekstri við gámaskipið ACX Crystal í Japanshafi um 80 sml SV af Tókyó en sjö skipverjar herskipsins létu lífið. Þá var einnig felld niður ákæra á hendur Natalie Combs lautinants en hún var yfirmaður upplýsingastjórnstöðvarinnar um borð sem var ábyrg fyrir upplýsingastreymi til brúarinnar varðandi árekstrarhættu.

Bæði Bendson og Combs fengu áminningarbréf þar sem bent var á að ómarkvissir leiðtogahæfileikar þeirra og léleg dómgreind eða samskiptaleyfi hefðu verið þýðingarmiklir þættir á árekstrinum. Áminningarbréf sem þetta hefur að vísu ekkert lagalegt gildi. Tveimur mánuðum eftir þennan árekstur lenti annað bandarískt herskip, USS John S McCain, í árekstri við flutningaskip og létust þá 10 sjóliðar. Rannsókn á þessum slysum leiddi til 117 tillagna að breytingum sem síðar voru skornar niður í 103. Búið er



USS Fitzgerald eftir áreksturinn.

að framkvæma 91 þessa tillagna. Meðal þeirra má nefna fjölgun í áhöfn þessara skipa, meiri svefn fyrir áhafnir og betri þjálfun.

Við frekari skoðun á menningunni innan flotans kom í ljós að sjöunda flota-deild sjóhersins sem er með aðstöðu í Japan hefur verið vanmönnuð þannig að

skipverjar hafa verið að vinna allt að 100 klukkustundir á viku og að skautað væri létt yfir þjálfanir. Þá væri þetta farið að bitna á viðhaldi. Er ljóst að flotastjórnin hefur tekið þá ákvörðun að skella ekki allri skuldinni einungis á skipstjórnanna heldur að nota þetta tilefni til að skoða og laga innri vandamál flotans.



VÉLAR EHF



Við látum dæluna ganga



- Dælar
- Dæluviðgerðir
- Áspétti
- Rafmótorar
- Vélavara hlutir



Viðgerðir • Tæringarvarnir Keramikhúðun

Fyrir



Eftir



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 færribönd og spil
- State-of-the-art PLUS+1™ stjórnþúnað, örtölvur og hugbúnað.

Með Danfoss búnaði nærð þú stjórninni um borð.

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

PLUS **E1**™

E1
COMPLIANT

ENGINEERING
TOMORROW

Danfoss

Ljósmyndakeppni sjómanna 2019



Það var frábær árangur sem þátttakendur í ljósmyndakeppni Sjómannaþlaðsins Víkings náðu í Norðurlandakeppni sjómanna í byrjun þessa árs. Þrír okkar manna unnu til verðlauna í þeirri keppni. Segir það okkur hversu góðir ljósmyndarar íslenskir sjómenn eru og sýndi það sig vel á því erfiða hlutverki sem dómnefnd íslensku keppinnar stóð frammi fyrir.

Nú blásum við til næstu keppni og hvetjum alla sjómenn á íslenskum skipum sem og íslenska sjómenn á erlendum skipum til að taka þátt í keppninni. Fimmtán myndir sem taka þátt í keppninni hér á landi fara síðan áfram í Norðurlandakeppni sjómanna sem fram mun fara hér á landi í byrjun febrúar á næsta ári. Reglur keppinnar eru ekki flóknar en hafa þó tekið smá breytingum til samræmingar við Norðurlandakeppnina:

Hver þátttakandi má senda inn að hámarki 15 myndir.

Myndir eiga að vera í hæstu mögulegri upplausn.

Myndefnið á að tengjast umhverfi sjómannsins hvort heldur er um borð í skipum, frá landi hvort heldur er í vinnu eða frítíma.

Með hverri mynd á að fylgja heiti, hvar myndin var tekin auk upplýsinga um á hvaða skipi viðkomandi starfar.

Myndir eiga helst ekki að vera eldri en tveggja ára.

Myndir með vatnsmerkjum, tímastimpli eða nafni á myndinni eru ekki gjaldgengar.

Myndir sem sendar eru inn verða að vera í eigu þess sem tók myndina með því að ýta á afsmellarann og sem á höfundarrétt hennar.

Ljósmyndarinn tekur ábyrgð á að ef einstaklingar séu á myndinni að heimild sé fyrir að birta hana.

Með þátttöku samþykkir ljósmyndarinn að umsjónarmaður keppinnar fari með upplýsingar hans í samræmi við

upplýsingalögin í þeim eina tilgangi að upplýsa um ljósmyndarann í tengslum við íslensku keppnina og Norðurlandakeppnina.

Áskilinn er réttur til að birta myndirnar í blöðum þeirra aðila, sem að keppninni standa, án greiðslu.

Skilafrestur er til 1. desember nk.

Dómnefnd Sjómannaþlaðsins Víkings mun velja þrjár vinningsmyndir sem hljóta verðlaun blaðsins. Að auki verða tólf aðrar myndir valdar af dómnefndinni sem taka þátt, ásamt vinningsmyndum, í

Norðurlandakeppni sjómanna í ljósmyndun sem fer fram í byrjun næsta árs.

Stafrænar myndir í keppnina skal senda á netfangið iceship@iceship.is en ef þær eru sendar inn á öðru formi skulu þær sendar til:

**Félag skipstjórnarmanna
v/Sjómannaþlaðsins Víkings
Ljósmyndakeppni 2019
Grensásvegi 13
105 Reykjavík**



Einar Vignir Einarsson á þessa ágætu mynd af Helgafelli. Við hvetjum hann og aðra íslenska sjómenn til að taka þátt í Ljósmyndakeppni sjómanna 2019.

Ker Umbúðamiðlunar eru eingöngu ætluð undir matvæli.

 **Umbúðamiðlun ehf.**
Sími: 5556677





Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu kveðjur á sjómannadaginn



FULLTINGI

slysa- og skaðabótamál

Pinn réttur til bóta!



**Háskólinn
á Akureyri**



GRINDAVÍKURHÖFN



vörukaup



HUGINN VE
Vestmannaeyjum



Sjómannafélagið Jötunn



Sildarvinnslan hf
Eyrargötu 3
740 Neskaupsstað
Sími: 4700 7000

**boenda
FERÐIR**



Skinney-Þinganes hf

Krossey
Útgerð og fiskvinnsla
Sími 470 8100
Fax 470 8101
sth@sth.is
www.sth.is



TVG-ZIMSEN
FLUTNINGSMIDLUN



Faxaflóahafnir sf
Associated
Icelandic
Ports



GILDI



**Hafnarsjóður
Bolungarvíkur**



**Hafnarsjóður
Þorlákshafnar**



SAMHERJI HF



Fjallabyggð



RARIK

HVALUR HF

Reykjavíkurvegi 48, Hafnarfirði



HAFRANNSÓKNASTOFNUN

Rannsókná- og ræðgjafarstofnun hafs og vatns



HB GRANDI



**Sjómannafélag
Íslands**



VERKALÝÐSFÉLAGIÐ HLÍF





Tréskipin gömlu

Sigmar Þór Sveinbjörnsson skrifar:

„Heill og sæll Jón Hjalta, það getur verið fróðlegt og skemmtilegt að velta fyrir sér nöfnum á hlutum í tréskipum. Þó tréskipum hafi fækkað á síðustu áratugum eru enn um 200 tréskip í notkun sem fiskiskip, skemmtiskip og farþegaskip sem nú eru mörg hver notuð í hvalaskoðun og henta vel í það.

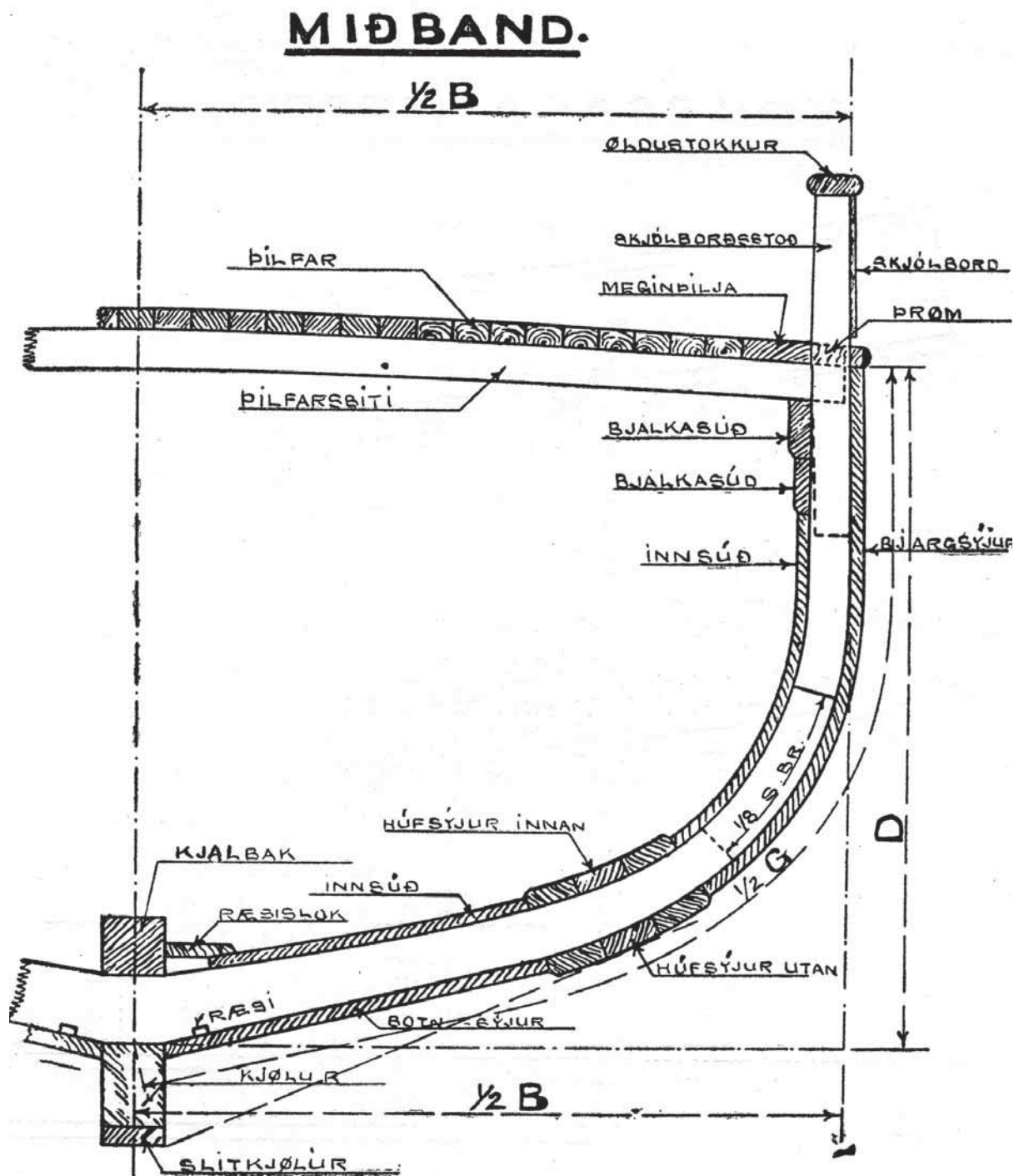
En eftir því sem tímin liður eru færri sem þurfa að nota þessi nöfn sem tengjast þessum tréskipum. En ég held að margir hafi gaman af því að lesa og rifja upp þessi nöfn á hinum ýmsu hlut-

um tréskipa. Tréskipasmiðir, sem nú orðið eru orðnir örfáir, þekkja auðvitað öll þessi nöfn. Skipaskoðunarmenn þurfa líka að kunna þessi heiti þegar þeir t.d. eru að taka út viðgerðir eða skemmdir á tréskipum.

Myndirnar skannaði ég úr Reglum um smíði tréskipa frá árinu 1947. Veit ekki hvort svona teikningar hafi komið í Víkingnum, en sjómenn hefðu örugglega gaman af því að sjá þessar teikningar.“



Við tökum heils hugar undir með Sigvari Þór, þökkum honum sendinguna og hér eru teikningarnar fyrir okkur að rýna í.





Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu kveðjur á sjómannadaginn



**SJÓMANNASAMBAND
ÍSLANDS**



**Fiskmarkaður
Þórshafnar ehf.**

FROSTI ehf.
Grenivík



HAFNARFJARDARHÖFN

**Útvegsmannafélag
Suðurnesja**



**LOFT
& RAFTÆKI**
www.loft.is

PORBJÖRN

PON Útgerðarvörur
Gaffallyftarar
Pétur O Nikulásson

Gjögur hf
Grindavík



Fiskmarkaður Siglufjarðar ehf.



VÍSIR
félag skipstjórnarmanna
á Suðurlandi

**Fiskafurðir
umboðssala ehf**
Fiskislóð 5-9 • Reykjavík



**Sjómanns- og
vélstjórafélag
Grindavíkur**



FJARDABYGGÐ



Landhelgisgæsla Íslands



Akureyrarbær AKUREYRARSTOFA



GPG
FISKVERKUN

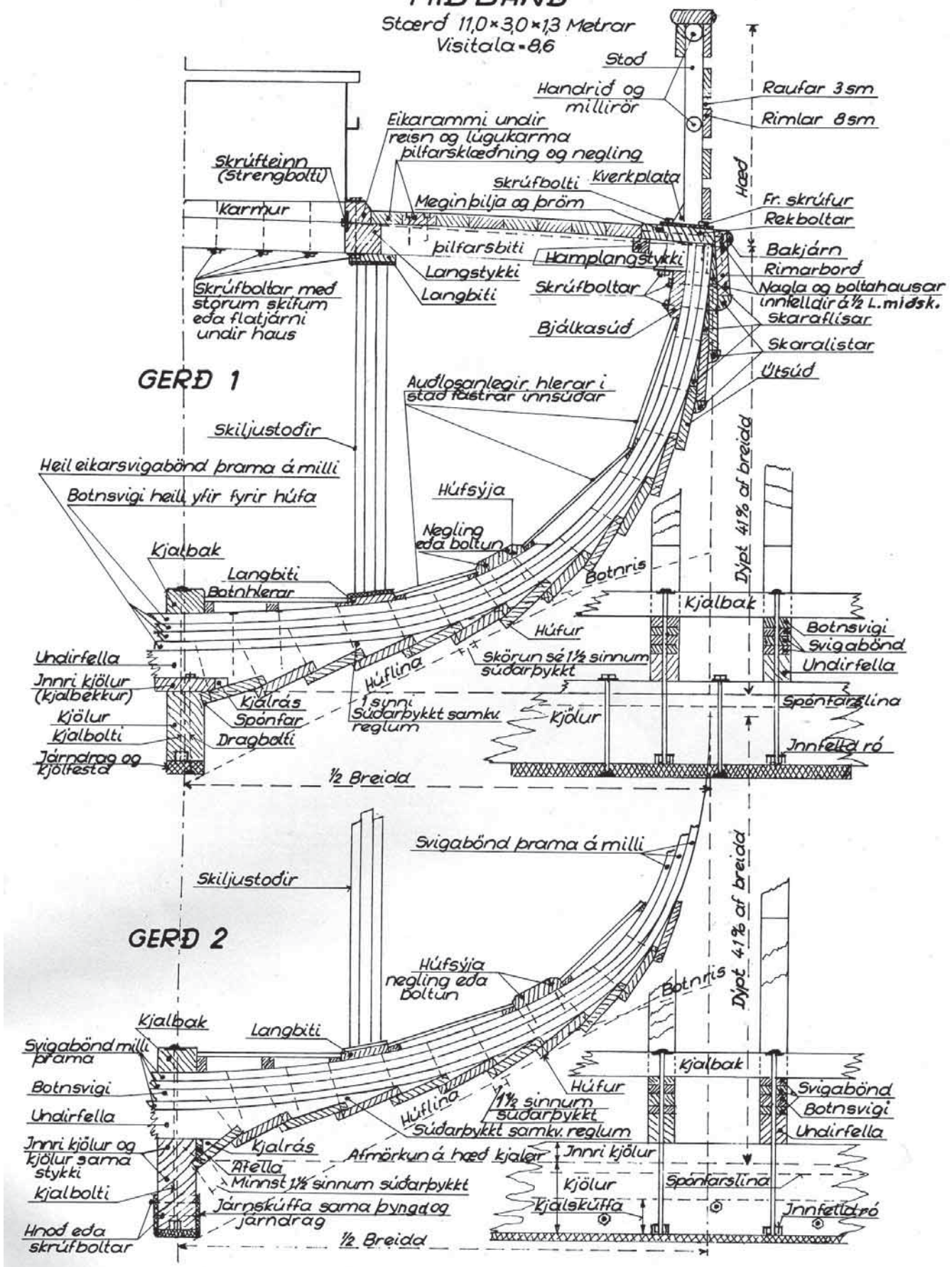


FROST
Kælismiðjan Frost ehf.



MID BAND

Stærð 11,0×3,0×13 Metrar
Vísitala = 8,6





Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu kveðjur á sjómannadaginn



Alþýðusamband Íslands

BJÖRGUN



HRADFYSTIHÚSIÐ-GUNNVÖR HF.
- sjálfvirk útgang sjávarnaðlaða



FÉLAG
SKIPSTJÓRNARMANNA

EIMSKIP



Landsbankinn



SCANMAR

Tækniskólinn
skóli atvinnulífsins



RAFVER
www.rafver.is



Gámasala Gámaleiga Viðgerðir
Stólpi Gámar
Sími 568 0100 | stolpigamar@stolpigamar.is | stolpigamar.is



WISE
- snjallar lausnir



FRÍÐRIK A.
JÓNSSON ehf.



MARÁS

Simberg
www.simberg.is



Umbúðamiðlun ehf.

Danfoss



VÉLAR EHF.

Vamugarður 16 Reykjavík sími 568 6625 fax 568 0236

Barkasuða Guðmundar ehf.

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



ÍSFELL
www.isfell.is

Jón Bergsson ehf.

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



Samgöngustofa

HAMPIÐJAN

- veiðarfæri eru okkar fag

Brimrún

FURUNO



Skeljungur



Almenna lögþjónustan
Þorsteinn Hjaltason hdl.



MÚLALUNDUR

SJÓMANNABLAÐIÐ
VÍKINGUR

Frívaktin

Ég lofaði ónefndum lesanda Víkings að gera ögn gleggri grein fyrir skáldinu sem í skírinni fékk nafnið Kristján Niels Jónsson, fæddur á Akureyri í apríl 1859, fluttist vestur um haf 1878 og átti aldrei afturkvæmt til Íslands.

Í Norður-Ameríku átti Kristján heimili fyrst í Winnipeg, þá borginni Duluth í Bandaríkjunum en lengst af bjó hann í Pembínasýslu í Norður-Dakóta og þar andaðist hann hinn 25. október 1936.

Eldri bróðir Kristjáns var Jón Júlíus. Gerðist hann einnig Vestur-Íslendingur og er þá komin skýringin á ættarnafninu Júlíus sem öll systkini Kristjáns sem vestur fóru - tveir bræður og tvær systur – tóku sér. Þannig titlaði skáldið sig í blaðagreinum K. N. Júlíus - sem í fram-burði enskumælandi verður Káen. Þar með hafði okkar maður eignast skálda-heiti og nefnist eftir það Káinn.



Káinn var skáld kímni og léttleika og tók veröldina ekkert of alvarlega. Hann vildi njóta dagsins en gerði sér ekki rellu út af morgundeginum:

Að njóta lífsins gæða er náttúrunnar þrá
og nota tímann, meðan að við lifum.
Þó að maður drekki og stansi stúlku hjá,
það stendur ekki neinum fyrir þrifum.



Káinn stansaði þó aldrei lengi „stúlku hjá“. Hann var alla tíð ógiftur, eignaðist ekki afkomendur og fannst mesta furða að nokkur karl gæti búið jafnvel áratugum saman við sömu konu:

Ég gæti elskað átta,
ef engin væri stór,
en kysst og klappað fleirum
og kannski „loved some more“.
Mér finnst það næstum furða,
hvað fáir svíkja lit;
að eiga eina konu
er ekkert minnsta vit.



Kvenmannslaus veröld var Káinn þó ekki að skapi og var hann þá ekkert endilega að hugsa um viðhald mannkyns:

Svarið þér ég sendi hér,
segi þér og skrifa,
kona mér það kenndi ber
hvað það er að lifa



Kristján Júlíus. Ekki skal fullyrt hvenær myndin er tekin en væntanlega hefur það verið í Winnipeg þar sem skáldið bjó frá 1878 til 1891.

En hið veikara kyn átti sér Akkilesarhæl sem skáldið kom snemma auga á og varð því afhuga sambúðarlífi:

Þó kvenfólk beri ljúfa lund
og lini sorg og þraut,
og karlmönnunum styttri stund
og styðji á lífsins braut,
og margar eigi menntagull,
sem meta ber til auðs,
og konan sé af kærleik full,
„hún kjaftar mann til dauðs.“



Þrátt fyrir þennan bitra sannleik, sem Káinn fannst vera, varð niðurstaða hans engu að síður þessi:

Kvenfólkinu ann ég enn
eins og fleiri kvennamenn
á því sé ég engan blett
ef að það er brúkað rétt.



Káinn þótti gott að fá sér í staupinu og hélt uppi vörnum fyrir Bakkus sem var útlagi í Norður-Dakóta lengst af þeim tíma sem skáldið bjó þar:

Bindindismennirnir birta það hér,
að brennivín geri menn „crazy“,
en það get ég sannað, að orsökina er
oftast nær brennivíns-leysi.



Kirkjuþing var haldið í skólanum að Mountain í Pembínasýslu. „Mun það flestra manna mál óvilhallra, að þing þetta hafi verið eitthvert hið bezta og afkastamesta er haldið hefir verið á meðal Vestur-Íslendinga“, las skáldið í blaðinu Lögbergi og tengdi óðara við kamra sem stóðu að húsabaki við þingstaðinn:

Í lágrí bygging búska hjá
bak við skólahúsið,
að minni hyggju mætti sjá
mikið eftir liggja þá.



Deilugirni landa vestan hafs endurspegladist í blöðunum Heimskringlu og Lögbergi. Kom þar að Káinn var nóg boðið:

Þar er engin þjóðrækni
þaðan af síður guðrækni,
heldur íslensk heiftrækni
og helvítis bölvuð langrækni.



Endum þessa stuttu heimsókn til skáldsins á þessari sjálfslýsingu:

Óviljandi aldrei laug, –
oft við Bakkus riðinn; –
af flestum, sem að fælast spaug,
fremur illa liðinn.



Glæsileg sjávarútvegssýning í Laugardalshöllinni

25. – 27. september 2019

Fjöldi íslenskra og erlendra fyrirtækja sýna allt það nýjasta
í tækjum og þjónustu við sjávarútveginn.

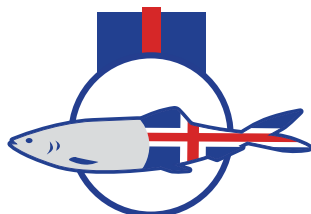
Sýningin er opin:

Miðvikudag: 25. sept. 14.00-19.00

Fimmtudag: 26. sept. 10.00-18.00

Föstudag: 27. sept. 10.00-18.00

Allar nánari upplýsingar á www.icelandfishexpo.is



**ICELAND FISHING
EXPO 2019**

Sjávarútvegur 2019

Hafliði Óskarsson

Togarajaxlar í málningarvinnu

Allt fram á byrjun níunda áratugar síðustu aldar mátti sjá farmenn við málningarvinnu ýmiskonar þar sem skip þeirra lágu í höfnum vítt og breitt um landið. Var þar jafnt um að ræða erlend leiguskip auk íslenskra skipa. Með breyttum atvinnuháttum, gámavæðingu og fleiru styttist viðvera farmskipa í höfnum og menn á málningarflekum málandi skip sín sáust ei meir.

Áhafnir flutningaskipa sem unnu sín verk með málningarpensilinn og rúlluna við land máluðu stundum skipsheiti sitt, auk dagsetningar, á bryggjum og grjóthleðslur. Sjá mátti slík „listaverk“ víða um land og skiptar skoðanir á meðal fólks um fegurðargildi slíks verknaðar. Þessi siður að skilja eftir sig menjar í formi málningar hefur líklega lagst alveg af þegar líða tók á áttunda áratuginn síðasta.

Fiskimennirnir okkar sem alla jafna eru ekki að sinna málningarvinnu á skipum sínum, og telja það jafnvel fyrir neðan virðingu sína, nema þá helst vélaðið, eru þó ekki alveg saklausir af því að hafa dregið fram málningarpensilinn og rúlluna einhvern tíma og ritað skipsheiti sitt annars staðar en á eigið skip.

Íslenskir togarasjómenn sem sóttu Vestur-Grænland heim undir lok sjötta áratugar síðustu aldar, fundu sumir hjá sér þörf fyrir að skilja eftir sig spor um viðveru sína í landi. Slíkt mátti til dæmis sjá á klöppum við inn-siglinguna til Færeyingahafnar, en á meðfylgjandi ljósmynd má til dæmis greina mál-uð íslensku togaranöfnin; Akurey - Gerpir - Jón Þorláksson - Marz - Skúli Magg (Skúli Magnússon)- Þormóður goði og Þorkell máni.

Auk fjölda annara þjóða skipsheita. Ártöl sem eru læsileg á myndinni eru frá 1957 til '60. Má ef til vill enn sjá menjar á klöppum úti fyrir Færeyingahöfn um veru íslenskra togarasjómannna þar fyrir um sextíu árum síðan?



Myndina tók Guðmundur Daníelsson skipverji b.v. Pétur Halldórssyni RE.

Almenna lögbjóstun ehf.
sendir öllum sjómönnum og fjölskyldum þeirra hátíðarkveðjur
í tilefni af sjómannadeginum!

Sjómenn eiga ríkan rétt til slysabóta. Við erum sérfræðingar í innheimtu bóta.



Almenna lögbjónustan
borsteinn Hjaltonson hdl.

Skipagata 7, 2. hæð · 600 Akureyri
Sími 960 9600 · www.alfid.is

RAUNFÆRNIMAT

ERT ÞÚ SJÓMAÐUR?

ERT ÞÚ ELDRI EN 23 ÁRA OG HEFUR
UNNIÐ Í A.M.K. 3 ÁR VIÐ;

- FISKVINNSLU
- FISKVEIÐAR
- MATARTÆKNI-SJÓKOKKINN
- NETAGERÐ
- SKIPSTJÓRN - (25 ÁRA OG 5 ÁRA STARFSREYNSLA)
- VÉLSTJÓRN

...EN VANTAR RÉTTINDI?

ÞÁ GÆTI RAUNFÆRNIMAT VERIÐ SVARIÐ!

MEÐ MATI ER HÆGT AÐ SÝNA FRAM Á REYNSLU,
FÆRNI OG ÞEKKINGU Í STARFI OG LEGGJA MAT Á
HVERNIG EINSTAKLINGUR GETUR STYRKT SIG Í
NÁMI/STARFI.

Sjósókn - tækifæri og
áskoranir til mennta



www.simey.is 4605720
simeysimey.is

Hyggjudýpt Íslendinga

Tómlæti, að láta sér fátt um finnast þótt eitthvað stórfenglegt beri fyrir augu eða mikið drifi á dagana, sorg eða gleði, var áberandi í skaplyndi forfedra okkar. Kannski ber minna á þessu skapgerðareinkennum okkar nú í seinni tíð. Við sjáum goðin okkar fella tár, hvort sem eru hörðustu bardagakappar eða fingerðar fegurðardísir, heimspekktir ferðagarpar standa á öndinni yfir töfraljóma hin íslenska sumars og margreyndir erlendir ökuþórar verða óðamála þegar þeir lýsa aðdáun og hrifningu sinni á torfærukeppnum á Íslandi. Svo faðmast menn og kyssast í tíma og ótíma á hvíta tjaldinu og er nokkuð sama hvort er í verstu krimmahverfum Ameríku eða Beverly Hills.

Með öðrum orðum, tómlætið er að tónast burt úr hinum þurrpumpulega Íslendingi, mest fyrir áhrif erlendis frá. Fyrir vikið hefðum við ekki svarað ógrátandi spurningunni sem beint var að Geir Ívarssyni á Bjarnastöðum í Grímsnesi en kona hans var komin á steypirinn og var hann inntur fréttu á næsta bæ: „Ég segi engar fréttir nema að kona mín eignaðist barn í gær. En það var feil á því. Það vantaði í það vindinn.“

Og svo ekki fari á milli mála skal þess getið að barnið fæddist andvana.

„Það hlýtur að verða góð bók þegar lygnasti maður á landinu segir frá en sá trúgjarnasti færir í letur.“

Ónefndur þegar spurðist út að Þórbergur Þórðarson myndi ætla að skrifa endurminningar séra Árna Þórarinssonar.

„Það væri hægra að sýna yður það en segja.“

Séra Jón Stefánsson að Vallanesi (um 1800) þegar kaupmannsfrú spurði hann eitt sinn hvernig hann færi að því að eiga börn svona feitur en Jón var sannarlega mikill um sig og þykknaði stöðugt með hækkandi aldri.

„Það er varla svo dautt að það megi ekki skíra það.“

Kona er kom hart niður og fæddi and-



Konungur Íslands, Kristján tíundi, heimsótti einu sinni sem oftast þegna sína og steig á land í Reykjavík. Höfnin var umráðasvæði Óla Maggadons sem lét ekkert aftra sér frá að eiga orðastað við kóng. Þegar menn vildu seinna fá að vita hvað þeim hátignunum við höfnina hefði farið á milli svaraði Óli: „Þar var nú ekki töl-uð vitleysan, karl minn.“

Myndin er að vísu ekki af Óla Maggadon heldur Oddi sterka á tali við Kristján konung tíunda árið 1930.

vana barn en þá var sú trú í landinu að óskirðir færu rakleitt í helvíti.

Bólu-Hjálmar frétti að Símon Dalaskáld hefði ort um sig nið og varð að orði: „Þetta skal guð ekki þurfa að borga.“

Ekki löngu síðar svaraði Hjálmar skammavísu Dalaskáldsins.

„Menn stela nú mest hver frá öðrum svo þetta jafnar sig.“

Ónefndur maður á Þórshöfn þegar Alfreð Ásmundsson frá Hlíð í Kinn var að hneykslast á öfrótleik sumra þorpsbúa og vildi draga þjófana fyrir dómara.

„Allt er vitlaust í bókum, þeir taka þetta hver eftir öðrum, hugsunarlaust.“

Gísli Magnússona latínu- og grískukennari við Latínuskólann í Reykjavík.

„Enginn danskur maður hafði nokkru sinni komist svo í vinfengi við frú Ingibjörgu, að honum væri boðið „upp á harðan fisk“.“

Indriði Einarsson um Ingibjörgu Einarsdóttur, eiginkonu Jóns Sigurðssonar forseta.

„Montið í Skagfirðingum kom frá hestunum þeirra.“

Indriði Einarsson.

„Sjálftæðisflokkurinn er eini flokkurinn sem þorir að vera á móti staðreyndum.“

Guðjón Ó. Hansson, leigubílstjóri og sjálfstæðismaður.

FLOTFATNAÐUR

- fyrir allar aðstæður

Bjóðum 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

GLEÐILEGAN SJÓMANNADAG!



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

EIMSKIP