

VÍKINGUR

S J Ó M A N N A B L A Ð I Ð

3. tbl. 2020 · 82. árgangur · Verð í lausasölu kr. 1490



9 791021 172315

SKIPARJÓNUSTA SKELJUNGS

Alhliða þjónusta í sjávarútvegi, útgerð og vinnslu



Skeljungur

Sími: 444-3000

www.skeljungur.is

Aform um frumvarp til laga um áhafnir skipa

Um þessar mundir liggja fyrir áform stjórnvalda um að sameina fjóra laga-bálka í einn er varða áhafnir skipa. Þar ber fyrst að nefna lög nr. 30/2007 þar sem kveðið er á um nám og réttindi skipstjórnamanna og vélstjóra, fyrirkomulag skirteinismála, mönnun skipa, undanþágur og fl. Þá lög nr. 76/2001 er fjalla um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa menntun og þjálfun áhafna slíkra skipa ásamt ýmsu sem snýr að réttindum skipverja. Lög nr. 35/2010 en þau fjalla um lögskráningu skipverja og framkvæmd hennar og í fjórða lagi lög nr. 50/61 um bryta og matreiðslumenn á farskipum og fiskiskipum.

Ljóst er að að mörgu þarf að hyggja þegar smíða skal ein lög upp úr fjór-um og vanda verður til verka svo ásætlanlegt verði. Opinberir embættismenn hafa rýnt úrlausnarefnið og tekið skýrt fram í upphafi að horft skuli til reglna sem gilda á Norðurlöndum. Nú vill svo til að margt sem snýr að regluverki á Norðurlöndum er fjarri því að vera til eftirbreytni fyrir okkur þar sem um margt eru aðstæður ólíkar hvað varðar veðurfar og sóknarhörku. Við hljót-um að vera með pung til þess að geta mótað okkar eigin regluverk á þessu sviði, fremur en að apa allt upp eftir frændþjóðunum.

Mönnunarmál

Það sætir nokkurri furðu að þegar fjallað er um mönnunarmál er einblínt á svokallaða öryggismönnun þar sem kveðið er á um lágmarksfjölda skipstjórna og vélstjórnamanna sem þarf til að sigla skipi frá A til B. Hvergi er tekið á hvornig mönnun skal háttáð þegar skipum er beitt til þeirra verkefna sem þau voru fyrst og fremst byggð til að sinna s.s. fiskveiða, eða annarra verkefna fyrir sérhönnuð skip.

Skipstjórar hljóta að eiga að ráða

Þar sem lög kveða með skýrum hætti á um ábyrgð skipstjórans á skipi og áhöfn blasir við að hans mat ætti að ráða mönnun þess skips sem hann ber ábyrgð á. Þetta fyrirkomulag hefur í gegn um tíðina talist rökrétt og edlilegt. Það er ekki fyrr en nú nokkur síðustu árin að upp koma dæmi þar sem útgerðarmaður ákveður einhliða með boðvaldi fækkun í áhöfn og sendir skip undirmannað til veiða. Við blasir að skipstjórinn ber eftir sem áður alla ábyrgð á skipi og velferð áhafnar. Afleiðingar af ákvörðun útgerðarmanns um fækkun hafa tvímælalaut í för með sér skert öryggi samfara stórauðnu álagi á skipstjóran og áhöfn hans, bæði andlega og líkamlega. Það er mjög mikilvægt að löggjafinn vindi ofan af þeirri ófugþróun sem átt hefur sér stað í fiskiskipafлотanum með því að sjá til þess með afgerandi hætti að útgerðar- maður geti ekki í krafti ógnarstjórna fækkað í áhöfn þar sem full þörf var að mati skipstjórans fyrir óbreytta mönnun. Enginn skipstjóri vill hafa fleiri í áhöfn en þörf er fyrir, en gagnstætt því þá hljóta allir skipstjórar að vera and- snúnir undirmönnun og afleiðingum hennar.

Hvað sjá útgerðarmenn jákvætt við undirmönnun?

Stærsti „ávinningurinn“ við fækkun felst í því að með hærri aflahlut pr. út- haldsdag þá aukast verulega líkurnar á að það grundvallarmarkmið útgerðar- innar náist að allir nýir togarar nái hinu umdeilda nýsmíða-álagi en þar er kveðið á um að skiptaprósenta nýrra skipa skuli í sjö ár vera 10% lægri en samningsákvæði veiðigreina kveða á um, enda tryggi útgerð að aflahlutir á heilu ári séu yfir meðaltali í þeim skipaflokki sem um ræðir en þar eru um að ræða verulegar fjárhæðir. Sá launakostnaður sem sparast við fækkun um tvo sjómenn skiptist ca. til helminga milli útgerðar og áhafnar. Tryggingar og ýmis annar kostnaður lækkar.

Covit 19

Svo þekkt dæmi sé tekið skal bent á nýja ísfisktogara þar sem fækkað hefur verið um tvo menn. Þetta var gert með þeim rökum að vegna Covit 19 yrði verulega dregið úr sóknarþunga skipanna og þar af leiðandi ekki þörf fyrir fleiri að mati útgerðarinnar. Með því að skoða aflatölur covit mánaðanna kemur í ljós að aflabroð hafa verið síst minni en verið hefur eða frá 700 tonnum upp í 1200 tonn pr. skip á mánuði. Með öðrum orðum, myljandi afli og fortakslaust alltof mikið álag á 13 manna áhafnir skipanna.

Árni Bjarnason

Útgefandi: Völuspá útgáfa,

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

Ritstjóri og ábyrgðarmaður: Jón Hjaltason, sími 862 6515,

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

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

Ritnefnd: Árni Bjarnason, Hilmar Snorrason og Jón Hjaltason.

Prentvinnsla: Áspret.

Aðstandendur Sjómannablaðsins Víkingur:

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

Sjómannablaðið Víkingur kemur út fjórum sinnum á ári

og er dreift til allra félagsmanna ofangreindra félaga.

ISSN 1021-7231



Forsíðumyndina tók Þorgeir Baldur-son í desember 2019 af þyrllu Land- helgisgæslunnar, TF-Eir, og varðskipinu Þór þar sem það liggur við bryggju á Dalvík.

Efnis- yfirlit

Sjómenn og aðrir lesendur Víkingur.

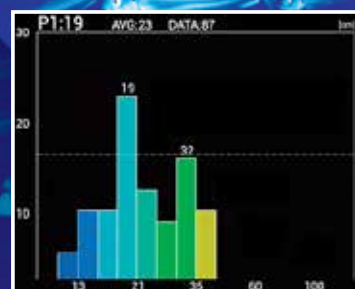
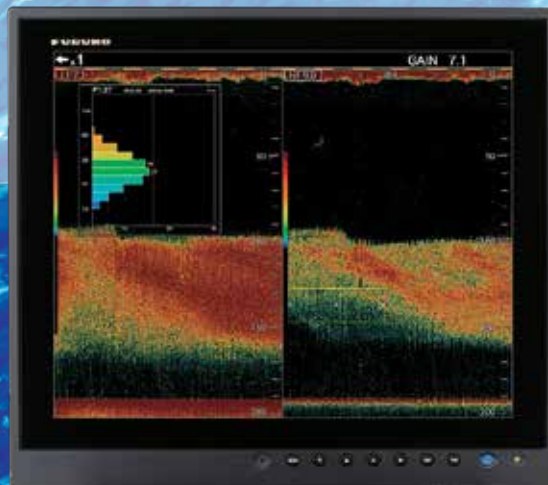
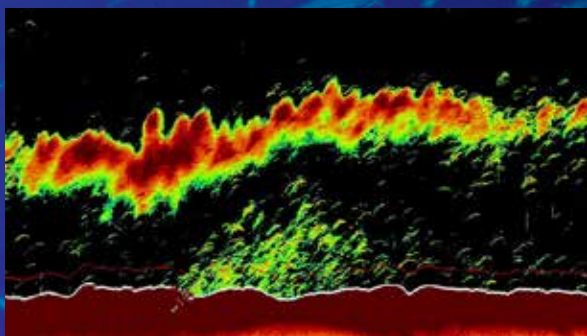
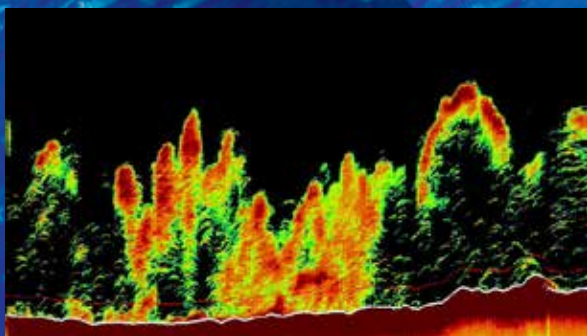
Sendið okkur línu um efni blaðsins, gagn- rýni eða hrós, tillögur um efnisþætti og hugmyndir um viðtöl við áhugaverða sjó- menn, jafnt farmenn sem hina er draga fisk úr sjó. Hjálpið okkur að halda úti þættinum „Raddir af sjónum“.

Netjið á jonhjalta@simnet.is

- 4 Hann er sjötugur. Jón Páll Ásgeirsson fer yfir ævi-ferilinn.
- 16 Bergur Einarsson er Kallinn í brúnni.
- 19 Jón Kr. Friðgeirsson fer með himinskautum.
- 20 Einn fórst og síðan annar. Helgi Laxdal um fyrstu íslensku togarana. Næstur í röðinni er Eiríkur rauði.
- 24 „Konan er pipar í lífsins plockfisk,“ sagði þjóð-skáldið. Rifjum upp nokkur ummæli forfeðranna sem öðlast hafa vængi.
- 26 Árið 2016 var rúmur þriðjungur allra gáma sem fóru um Faxaflóahafnir gáltómir. Páll Hermanns-son um gámaævæðingu hafskipafлотans, 6. hluti.
- 33 Sjómenn: Munið ljósmyndakeppnina. Eindagi skila er 1. desember.
- 34 Sjómenn eiga Guðjóni Ármanni Eyjólfssyni margt að þakka. Sigmar Þór Sveinbjörnsson kveður fall- inn félagi.
- 36 Á Dalvík er ef til vill að finna fullkomnustu fisk- vinnslu sem um getur á jarðarkringlunni. Frum- kvöðull og eigandi er Samherji.
- 38 Harmleikurinn í Beirut frá öðru sjónarhorni. Hilmar Snorrason fer með okkur út í heim.
- 42 Ég sá það gerast. Skipstjórinn Friðþjófur Gunn- laugsson var sjónarvottur að því þegar herskip hans hátignar renndu inn á Reykjavíkurhöfn hinn 10. maí 1940.
- 44 Hafði þið veitt „njósnakapla“? spyr Friðþór Eydal. Eða séð þessi rannsóknarskip bandaríska flotans?
- 45 Hver var þessi Atóm-Gvendur? Spurt en þið verðið að svara sjómenn góðir því að ritstjóri vor stendur á gati.
- 46 Helgi Laxdal vill alþjóðlega skipaskrá og sakar ráðamenn um tvískinnung.
- 48 Skúli Magnússon var frumkvöðull í sjávarútvegi, segir doktor Jón Þ. Þór sagnfræðingur.
- 50 Málað eftir minni og eru lögmenn í efra? Frívaktin yfir strikið?
- 51 Jólábókina, Fæddur til að fækka tárur, ber á góma í Röddum af sjónum – og harða landinu – þið sjáið við lesturinn hvers vegna og beðið for- láts á ámælisverðri misnotkun.

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



„Í helvítis haugasjó“

- Rabbað við Jón Pál Ásgeirsson sem er kominn á aldur og kveður
sinn gamla starfsvettvang hjá Landhelgisgæslu Íslands

Tíminn flýgur og allt í einu er góðkunningi okkar Víkingsmanna, Jón Páll Ásgeirsson, ljósmyndari og lord með meiru, orðinn sjötugur.

– Já, get ekki neitað því, svarar Jón Páll þegar ég ber þessa staðreynd upp á hann. – Ég rak upp fyrsta orgið mitt þann 2. júlí árið 1950.

Hann glottir: – En það eru ekki nema tveir kostir í stöðunni og þessi er í alla staði betri, nefnilega að verða sjötugur frekar en að setja upp tærnar langt um aldur fram.

Ég neita því ekki og óska mér sama æðruleysis og skín úr svip sjóarans til hart nær fimmtíu ára.

– Galdurinn, jú ætli hann sé ekki sá að kunna að njóta lífsins.

Hvað með grásleppuna?

Nú vil ég fá fá meira að vita. Lífsgaldurinn er nefnilega ekki öllum gefinn.

– Ef til vill er svarið að finna á Breiðafirði. Afi og amma bjuggu í Akureyjum í áratug, frá 1942 til 1952, en síðan í

Stykkishólmi ásamt pabba og mömmu, þar sem ég fæddist og ólst upp fyrstu sex árin. Ég var skýrður í höfuðið á afa og ömmu í Akureyjum, hann hét Jón Einarsson og hún Pálína Jóhannesdóttir. Á

sumrin var ég guttinn alltaf í Akureyjum. Þegar tímar liðu erfðum við, ég og Jóhann bróðir, eyjuna og þar hef ég dvalið meira og minna yfir sumartímann, verið á grásleppu, stundað æðarvarp, dyttað



Brana, „lystisnekkja“ þeirra bræðra.

The background features a vibrant blue color with dynamic, swirling white and light blue motion blur lines that create a sense of speed and energy. On the left side, several thick ropes are visible: a red braided rope at the top, and two white braided ropes below it, one of which is coiled. The overall composition suggests a nautical or maritime theme.

STÖÐUG VÖRU- ÞRÓUN

*er kjarninn
sem við
byggjum á.*

HAMPIÐJAN

www.hampidjan.is

Veiðarfæri eru okkar fag

að húsunum og fleira. Það er ansi gott að vera þarna á Breiðafirðinum, skal ég segja þér, mikið fuglalíf, alveg hreint óhemja af kríu, og góður húsakostur sem við bræður höfum undanfarin ár verið að gera upp. Eftir að við fluttum úr Hólminum var ekki farið í Akureyjar í nokkur ár.

– Ertu þá trillukarl, á kafi í grásleppu-útgerð?

– Nei, nei, sá tími er liðinn. Við hættum útgerðinni 2015. Núna erum við að-allega í því að reyna að auka og efla æðarvarpið og njóta lífsins.

– Voruð þið lengi í grásleppunni?

– Á hverju vori í tæp 35 ár lögðum við bræður net okkar fyrir grásleppuna. Við verkuðum sjálfir, söltuðum í tunnur og fluttum til Stykkishólms. Þar voru tunnurnar settar á bíl beint til Reykjavíkur.

Við reistum verkunarhús með öllum græjum og bjuggum að góðri bryggju sem að vísu leyfir ekki bátaumferð nema á flóði en gefur okkur samt um tvisvar sinnum fjóra tíma í sólarhring til að komast að og frá.

Uppeldisbróðir okkar, Jóhann Vilhjálmsson, var með okkur í öllu þessu bralli en hann er afskaplega hagur á bæði tré og járn, vélstjóri og rennismiður að mennt og þekktur í dag sem Jói byssu-smiður. Hann fór svo til Belgíu og lærði byssusmiði í þrjú eða fjögur ár.

– Nú verð ég að spyrja; eftir alla þessa fyrirhöfn, því hættuð þið í útgerð?

Það má segja að okkur hafi verið gert svolítið erfitt um vik. Þegar við byrjuðum á grásleppunni 1981 þurftum við að fara með hrognin í Stykkishólm sem var mikið fyrirhöfn. Siglt var í Bjarnarhöfn, hrognin sett upp á kerru og keyrð í Hólminn. Þá vorum við með lítinn opinn bát, um það bil eitt tonn, sem hét því fallega nafni Lovísa. Svona háttaði til í tvær vertiðir en þá fórum við sjálfir að



Stýrimaður á Haferminum RE-69 (áður Pétur Jónsson og Eldey KE). Loðnuvertiðin að baki og þorskanetin dregin fram.

salta í Bjarnarhöfn en þar var aðstaða. Svo urðum við fyrir áfalli 1985 þegar vél-in í bátnum hrundi. Við létum þó ekki deigan síga, fengum okkur stærri bát, Brönu RE-28, með húsi og vel græjaðan sem var mikið og ánægjuleg breyting.

Við bræður höldum áfram að bæta aðstöðuna og árið eftir vorum við búnir að reisa hús fyrir hrognavinnsluna í Akureyjum þar sem við söltuðum hrognin. Auðvitað sniðu sjávarföllin okkur ákveðinn stakk en bryggjan var góð og þótt við gætum aðeins siglt á flóði var það ekkert tiltökumál, við vorum með góð legufæri fyrir utan.

Svo var sett reglugerð um hrognkelsa-veiðarnar sem skyldaði okkur til að vera með aðstöðu fyrir þá sem unnu við hrognin; stakkageymslu með klósetti og heitu rennandi vatni til þrifa og allskonar aðrar kröfur voru þarna sem ég hirði ekki um að telja, jú músagildir en engar mýs voru í eyjunni. Við lutum öllu þessu, smíðuðum bíslag við söltunar-

húsið og fórum í einu og öllu eftir settum reglum.

Þá var enn sett ný reglugerð sem kvað á um að landa yrði allri grásleppu heilli á viðurkennda vigt. Þá var sjálfhætt. Það var hreinlega ógjörningur fyrir okkur að sigla með sleppuna óskorna í Hólminn. Trillan okkar, Brani RE-28, var ekki nema 2,6 tonn, og þarf svo sem ekki að hafa um það fleiri orð.

– Hvað varð þá um Brönu litlu? Var henni fargað?

– Ég held nú síður. Við breyttum henni í skemmtibát. Hana vantar kannski stærðina til að kallast lystisnekkja en hún er lipur og það er gaman að sigla meðfram eyjunni og nágrenni. Og auðvitað er sjóstöngin alltaf við hendina.

Netagerð eða sjómennska?

En skyldi sjómennskan vera Jóni Páli í blóðborin?

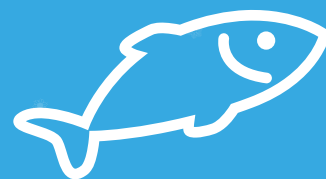
– Það má kannski segja það, svarar hann. Afí var lengi á sjónum sem stýrimaður og bátsmaður. Hann var til dæmis stýrimaður á Rán þegar þýskur kafbátur stöðvaði togarann og hótaði öllu illu ef skipið heldi áfram til Englands með fiskfarminn sem var um borð. Þetta var í miðju fyrri stríði en Þjóðverjarnir voru ekki harðari en svo að þeir slepptu afa og skipinu gegn loforði um að Rán yrði ekki notuð framar til neins kona flutninga til Englands.

Þá var mamma, Hallfríður Jóhannsdóttir, frá Siglufirði þar sem saltur sjór rennur í æðum allra. Og pabbi, Ásgeir Jónsson, var netagerðarmaður ættaður af Barðaströnd og Eyrauveit. Svo ég get nú ekki svarið af mér sjóinn en hvort hann erfist með genum skal ég ekki fullyrða.

Eftir gagnfræðaskólann fór ég í lön-skólann, lærði netagerð, tók sveinspróf og fékk seinna meistaraðráttindi í neta-



Bræðurnir Jón Páll og Jóhann sigla út í Akureyjar.



wisefish
sjávarútvegslausrir

Fullbúin sjávarútvegslausrir í áskrift Microsoft Dynamics BC

Wise er leiðandi í þróun hugbúnaðarlausna fyrir sjávarútveg

WiseFish er sérsniðin hugbúnaðarlausn sem er hönnuð til að sinna þörfum sjávarútvegs-fyrirtækja. Hugbúnaðurinn býr yfir fjölbreyttum eiginleikum og tekur tillit til allra hluta virðiskeeðju sjávarfangsins, allt frá veiðum og framleiðslu til sölu og dreifingar.

Sérfræðingar WiseFish eru ávallt tilbúnir að miðla af víðtækri þekkingu og reynslu af þjónustu og hugbúnaðarþróun fyrir sjávarútveginn.

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

Við notum WiseFish og WiseAnalyzer, sem tryggir að staða, árangur og framlegð er alltaf ljós í lok dags.“



Guðmundur Smári Guðmundsson,
G.RUN Grundarfríði

Lausrir WiseFish spanna alla virðiskeeðju sjávarfangsins,
allt frá veiðum og framleiðslu til sölu og dreifingar.



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

gerð. Ég og Jóhann bróðir tókum meist-
araréttindin saman, ég að visu löngu eftir
sveinsprófið. Þannig sá ég netlagða fram-
tíð en pabbi og bróðir afa voru með neta-
verkstæði.

– En hvernig stóð á því að þú varðst á
endanum sjómaður en ekki netagerðarmað-
ur í landi?

– Ætli það hafi ekki orðið meira fyrir
tilviljun en ásetning. Haustið 1969 plat-
aði vinur minn, Jón Sigurðsson, mig til
að fara með sér í Norðursjóinn á síld.
Þetta átti ekki að verða nema einn afleys-
ingatúr á Reykjaborg RE-25 en vatt held-
ur betur upp á sig þannig að næstu árin
var ég skráður háseti á Reykjaborginni,
ýmist á loðnu eða síld. Já og þorsknót
sem þá var leyfð sem mér þótti all svaka-
legur veiðiskapur þegar við vorum
kannski að fá á einni viku allt að 600
tonn af vænum hrygningarporski.
Þorsknóttin var svo bönnuð.

Þegar ég loks var afmunstraður af
Reykjaborginni árið 1972 var framtíðin
ráðin. Stýrimannaskólinn í Reykjavík
stóð mér opin og þremur árum síðar,
eða 1975, lauk ég farmannaprófi.

Gullfoss seinasta sumarið

– Svo tók Gæslan við, segi ég, ákafur
að fræðast um þann merkilega tíma í lífi
viðmælanda míns. En hann hægir á mér.

– Jú rétt, en staldraðu ögn við. Á milli
bekkja og í jólafríum var ég á ýmsum
skipum Eimskipafélagsins. Meðal annars
Gullfossi sumarið 1973 en það var síð-
asta árið sem hann sigldi með farþega.
Honum var lagt um haustið og síðan
seldur úr landi.

Og það get ég sagt þér að það var
mikið ævintýri að vera háseti á Gullfossi.
Þetta voru hraðsiglingar, aldrei stoppað
nema rétt til að lesta og losa farþega og
bíla. Við komum að á morgnana og síðan



Stýrimennirnir á Baldri árið 1976. Frá vinstri;
Kristján P. Jónsson, Jón Páll og Hálfdan Henrys-
son.

var haldið af stað aftur um miðjan dag.
Rútan var alltaf sú sama, Reykjavík, Þors-
höfn í Færeyjum, Leith í Skotlandi og
Kaupmannahöfn. Siglingin tók tíu daga
og eftir annan hvern túr var stoppað í
sóláhring og allt tekið í gegn.

– Þið hafið þá lítið fengið að fara í land.
Var það ekki leiðinlegt?

– Nei, við strákarnir á dekkinu sökn-
uðum þess ekki neitt. Það var svo mikið
djam og fjör um borð. Við vorum alltaf
komnir á stj á klukkan hálf sex á morgn-
ana, fórum þá yfir skipið, þrífum upp
ælur og glerbrot og annað eftir gleðskap
næturrinnar. Þannig að þegar farþegarnir
vöknudu um 8, þeir allra fyrstu, var allt
orðið hreint og þrífalegt.

Hasar í þorskastríðum

– En þú spurðir um Gæsluna. Þegar ég
kláraði farmannaprófið 1975 fór ég meira
fyrir rælni en annað einn túr á Ægi, lög-

skráður 2. júlí á afmælisdaginn minn. Þá
sem háseti. Svo fór ég annan túr og hafði
þá hækkað í tign, var bátsmaður, í þriðja
túrnum var ég stýrimaður. Var svo ýmist
háseti og stýrimaður þarna fram í janúar.

– Svo þú hefur byrjað á milli stríða?

– Já og þó ekki. Í september 1972 var
fiskveiðilögsagan færð út í 50 sjómílar.
En þegar ég byrjaði á Ægi þremur árum
síðar vorum við ennþá að bíta úr nálinni
með útfærsluna. Að visu voru Bretarnir
til friðs en Vestur-Þjóðverjar voru hreint
ekki á því að leggja niður skottið. Þeir
settu á okkur löndunarbann og þrjóskuð-
ust við að fara út fyrir 50 mílurnar. Og
ég var strax kominn í hasarinn þetta
sumar 1975.

Fljótlega stóðum við einn Þjóðverjann
að verki en hann var svo andskoti snögg-
ur að hífa trollið að við náðum ekki að
klippa aftan úr honum. Hann tók svo
strikið út fyrir 50 mílurnar og við í hum-
átt á eftir. Í Víkurálnum lét hann trollið
fara og var þá um 70 mílar frá landi, 20
mílar utan landhelgi. Við vorum þá ekk-
ert að tvínóna við hlutina, renndum
klippunum út og skárum trollið aftan úr
honum. Enda í fullum rétti þar sem um
óslitna eftirför var að ræða.

Í annað skipti skutum við púðurskot-
um að þýskum togara sem við vorum
staðráðnir í að taka enda kolólöglegur
innan fiskveiðilögsögunnar. En þá feng-
um við fyrirmæli úr höfuðstöðvunum
um að hætta við og koma í land til skrafs
og ráðagerða.

Á þessum árum var það þannig að ef
skipherrarnir þurftu að tala eitthvað sem
engir aðrir máttu heyra, taka við fyrir-
mælum eða öðru að sunnan, varð að
fara í land og á simstöðina. Á sjónum
gátu allir hlustað á talstöðina. Fyrirmæli
komu líka á dulkóðuðu morsi en það var
aldrei að vita hversu snjallir aðrir voru að
ráða dulmálið þannig að vissara þótti að
fara í land að ræða trúnaðarmálin í síma.
Loftskeytamennirnir okkar voru til dæm-
is ansi glúrnir að ráða dulmálið sem Bret-
ar og Þjóðverjar notuðu sín á milli og
kannski áttu þeir líka ráðsnjalla loft-
skeytamenn.

Það var reyndar til síðs að fara í land
einu sinni eða tvisvar í túr til að leyfa
mönnum að hringja heim til sín. Við
máttum aldrei nota talstöðina í skipinu
til að tala heim en sími var ekki kominn
á þessum tíma. Það kom þó fyrir að við
fengum skilaboð að heiman en það varð
þá að vera eitthvað sem skipti máli – þú
ert orðinn pabbi, eða eitthvað í þeim dúr.

Rassgatið í klessu

– Svo þú hefur náð í lokin á 50 sjómílna
stríðinu en svo hófst annað stríð þetta sama
ár sem þú byrjaðir, ekki satt?



Týr í St. Johns á Nýfundnalandi.



UMBÚÐIR & MERKING ERU OKKAR FAG



FERSKFISKKASSAR SEM ERU 100% ENDURVINNANLEGIR

CoolSeal kassinn er umhverfisvænn og því
góður valkostur í stað frauðplastkassa

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



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

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





Í maí 2006 brautskráðist Jón Páll af 4. stigi skipstjórnaarsviðs Fjöltækniskólans, hinna svokölluðu varðskipadeild.

– Lordarnir það árið, rifjar hann upp, en við vorum fimm frá Gæslunni sem kláruðum prófið en enginn hafði þá klárað 4. stigið í tólf ár. Að auki voru með okkur þrír utangæslumenn svo að alls útskrifuðust átta af varðskipadeildinni þetta vor 2006. Einn af þeim þremur bættist svo í gæsluhópinn

Á myndinni eru skipstjórnaarmennirnir fimm frá Gæslunni sem urðu lordar, eða lávarðar, árið 2006. Talið frá vinstri; Pálmi Jónsson, Jón Páll, Guðmundur Rúnar Jónsson, Gunnar Örn Arnarson og Friðrik Höskuldsson.

– Rétt, þetta haust 1975 færðum við út í 200 sjómílar. Bretarnir þóttust í það sinnið hafa ráð undir rífi hverju, smöl-uðu togurunum saman og létu þá veiða í einum hnapp – undir herskipavernd. Herskipin voru lausnin, héldu þeir, en

annað kom á daginn. Þvert á móti gátum við nú haldið fjölda Breta frá veiðum í einu en bara einum Þjóðverja.

Í janúar 1976 fór ég á Baldur, pólsk smíðaðan togarar sem Gæslan leigði til að standa betur gegn ágangi Breta. Þá

hafði ég reyndar þarna um haustið lent í einum árekstri á Ægi.

Við vorum að klippa aftan úr breskum togara og komum skáhallt framan á hann og fórum í sveig aftur fyrir hann með klippurnar úti. Bretinn rak þá í bakkgrí og náði að bakka á okkur bakborðsmeg-in, aftan til, þar sem hann lenti á þykk-um lista. Það bjargaði líka miklu að við vorum að beygja fram með togaranum svo að höggið varð minna en ella. Það varð engu að síður töluvert og togarinn skemmdist mikið en Ægir hins vegar lítið, rekkverk beyglaðist eitthvað og losnaði og málning skrapaðist af skipinu. Rassgatið á togaranum fór hins vegar í klessu og mér er nær að halda að hann hafi verið ónýtur á eftir. Eftir áreksturinn var mikið af kartöflum og grænmeti í ganginum hjá okkur, og hefur búið greinilega verið þarna í skutnum.

Fréttamaðurinn Vilhelm Kristinsson var með okkur og lýsti atburðinum þar sem hann stóð á brúarvængnum og talaði beint inn á segulband. Það var síðan spil-að í útvarpi og mátti heyra hvernig Vil-helm sér togarann nálgast, svo dettur á dauðapögn sem er rofin af töluverðum dynki og síðan ægilegum látum, iskri og skrapi þegar togarinn dróst aftur með Ægi.

Bjargaði drottningunni en missti hertogann í hafið

– En svo fyrstu á Baldur eins og þú sagðir, voru það mikil umskipti frá Ægi?

– Já, mikil. Baldur, sem seinna varð, Hafþór og Eldborgin, var svo lipur að snúa mátti honum á punktinum og hafði hann ganghraða upp á 16 til 17 mílur



Varðskipið Týr við bryggju á eyrni Möltu; stund á milli stríða við fiskeftirlit á Miðjarðarhafi.

Á Miðjarðarhafi

– Við vorum þarna á vegum Evrópusambandsins. Eftirlitsmenn frá þeim voru jafnan um borð, stundum þrír og stundum fjórir. Við sigldum hafið endilangt alveg inn í botn að tólf sjómílanum við Egyptaland og Ísrael. Það var ansi heitt á okkur um og yfir 40° og mikill raki. Loftkælingin var fín í borðsal og setustof-unni en miklu síðri í herbergjunum hjá okkur. Þetta var því ansi slæm vist um borð svo að það sé nú sagt.

Við komum í höfn á Möltu og Sikiley sem var mjög gaman. Þá sinntum við líka fiskveiðieftirliti á Flæmska hattinum og komum þá í höfn í St. Johns á Ný-fundnalandi. Og ekki má gleyma Sildarsmugunni þar sem við höfðum auga með skipum. Á einu ári vorum við á öllum þessum svæðum og sigldum fleiri þúsund mílur.



Halldór Nellet, nú skipherra á varðskipinu Þór, og Jón Páll.

Sem var hreint ekki síðra þegar við þurftum að snúa freigátur hennar hátignar af okkur. Ægir hins vegar tók ansi stóran hring þegar átti að beygja og spilið um borð var svo hægvirkt að það tók óratíma að okkur fannst að koma klippunum í sjóinn. En á Baldri fóru þær út á fleygi-ferð.

– Og það kom til átaka?

– Sannarlega. Það er engum ofsögum sagt að aldrei hafa orðið önnur eins átök um fiskveiðiréttindi við Ísland og í 200 sjómílna þorskastríðinu við Breta. Við klipptum aftan úr fjölda togara og lentum í miklum ásiglingum við bresku freigáturarnar enda Baldur stundum ansi sjúskaður eftir átökin.

Ein ásiglingin var þannig að bresk freigáta kom utan í stjórnbörðs afturhornið á Baldri en komst að því full-

keyptu. Baldur var afskaplega sterkbyggður og skyndilega stóð offisera barinn þeirra opinn fyrir sjó og vindum. Filippus drottningarmaki fór umsvifalaust í hafið en sjóliði náði að bjarga Elísabetu áður en hún fór sömu leið. Og svei mér ef hann fékk ekki heiðursmerki fyrir snarræðið. Málverkið af Filippusi – og leðursófar og önnur þægindi foringjanna – hvarf hins vegar í hafið og hefur ekki sést síðan.

Við vorum einnig á Baldri skammt frá Tý þegar hann lenti í ásiglingunni miklu og fór á hliðina og var nærri sokkinn. En Týr komst undan og klippti aftan úr togara í leiðinni. Við fylgdum svo Tý inn á Berufjörð þar sem kafari frá Baldri kannaði skemmdir. Sást þá að skrufublöð höfðu brotnað af bakborðsskrúfu og göt komið á síðuna.

Kaflaskipti, fleiri en ein

– Svo lauk þorskastríðinu. Það hefur væntanlega verið mikill léttir?

– Jú, þá tóku við rólegir tímar. Mest venjulegt eftirlit. Yfir vetrartímann vorum við mikið út af Vestfjörðum og í ýmsum flutningum til vitavardanna á Horni og í Galtarvíta og líka á milli þéttbýlisstaða yfir veturinn þar sem landleiðin var iðulega ófær dögum saman. Á vorin og haustin fluttum við svo gashylki úr og í vitana en þeir voru allir búnir gasljósum.

– Svo þetta hefur verið næsta tíðindalítill tími eins og þú segir?

– Reyndar ekki alveg fyrir mig því að ég lærði köfun hjá Gæslunni og kafaði mikið á þessum árum í blautbúningi með loftkúta á bakinu. Aðallega var ég í því að skera úr skipsskrúfum og í leitarköfunum. Ég var einn af þeim fyrstu sem fékk kafaraskírteini frá Siglingastofnun og mátti fara niður á 50 metra. Á þessum tíma kafaði ég oftast einn, einstaka sinnum vorum við þó tveir. Í dag verða kafararnir alltaf að vera tveir saman og jafnvel sá þriðji til öryggis held ég.

– En svo urðu kaflaskipti í lifi þínu?

– Já, það má eiginlega segja það. Um 1980 var orðið ansi dauft hjá Gæslunni. Það var varla að við fengjum olíu á skipin. Þetta var svo aumt að við neyddumst til að láta reka eða einfaldlega liggja við akkeri heilu túrana til að spara eldsneytið.

Þetta leiddist mér og varð því guðs-lifandi feginn þegar kunningi minn, sem ætlaði til Ameríku á loðnu þar sem honum hafði boðist pláss í tvo mánuði, bað mig að leysa sig af. En það var ekki hlaupið að því að fá frí og á endanum sagði ég bara upp – fór að vísu ekki í af-

Mánuð á leiðinni yfir hafið

Eitt sinn var Týr leigður til að draga 3000 tonna dráttarbat frá Nýfundnalandi til Danmerkur þar sem hann átti að fara í brotajárn.

– Þetta átti að vera tiltölulega þægilegt verkefni, segir Jón Páll, en annað átti eftir að koma á daginn. Í ljós kom að tvær skrufur bátsins voru ekki fjaðraðar og fastar í skurði. Hvorug þeirra var af minni gerðinni og því ekki lítill dragbitur yfir hafið. Enda vorum við heilan mánuð á leiðinni og náðum mest fimm sjómílna hraða. Ekki bætti veðrið úr skák, mikið af brælum og alltaf á móti. Við neyddumst því til að fara inn í Kirkwall á Orkneyjum til að taka olíu en að lokum komum við dallinum á ákvörðunarstað, Grena á Jótlandi, og sáum lítið eftir að hafa hann ekki lengur í rassinum á okkur.

Myndin er af dráttarbatnum – Hebron Sea hét hann – og Tý.



Sérhönnuð sjómannamappa

Atvinnuskírteini og önnur gögn á vísun stað

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



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



Sjálfsvirðing og sjálfstraust eflist með vinnu við vel metið handverk.

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

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

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



Í kunnuglegum stellingum. Jón Páll hefur margoft glatt lesendur Vikings og Morgunblaðsins með ljósmyndum sínum.

leysingaplássíð – og kvaddi Gæsluna. Næsta áratuginn eða svo var ég á loðnu-skipum, lengst á Eldborginni HF-13. Aflinn var loðna, kolmunni og rækja. Ég brá mér líka yfir á togara þegar nótaveiðarnar lágu niðri.

Árið 1989 urðu enn kaflaskipti hjá mér. Ég var þá á Sigurði RE-4. Þetta var um haustið. Loðnan var treg og skipið lá meira og minna við bryggju. Ég tók þá aftur að fara túr og túr með Gæslunni, meðal annars sem stýrimaður á Fokkernum.

Það var svo ekki fyrr en um miðjan febrúar að við fengum grænt ljós á að hefja loðnuveiðarnar. Veiðin stóð þó ekki nema í mánuð en á þessum mánuði fengum við 18.000 tonn á Sigurði. Svo gerðist það að Sigurður varð VE-15 og öllum skipverjum var gert að flytja heimilisfang sitt til Vestmannaeyja. Mér féll það ekki í geð, hætti og hef síðan verið hjá Gæslunni.

Snjóflóðið á Flateyri

Aðspurður um minnisstæð atvik svarar Jón Páll: – Maður er búinn að lenda í ýmsu hjá Gæslunni. Mér er til dæmis minnisstætt snjóflóðið á Flateyri 1995. Við vorum staddir sunnan við Snæfellsnes á Óðni þegar við fengum fyrirmæli um að halda á Grundarfjörð að ná þar í björgunarlið og flytja til Flateyrar. Við settum samstundis á fulla ferð. En það var vitlaus norð-austan bræla og þegar við fórum fyrir Öndverðarnes fengum við á okkur heljar mikið brot sem tók með sér einn gúmmibjörgunarbát.

Í Grundarfirði beið okkar mikill mannsöfnuður, meðal annars frá slökkviliði Reykjavíkur, sérsveit í svona verkefni og vel útbúin, hjúkrunarlið og björgunar-sveitarfólk. Svo var haldið norður á fullri ferð í helvítis haugasjó. Við settum stálhlera fyrir brúargluggana og höfðum ekki nema smágöt til að kíkja út um. Þetta var ansi hressileg sigling skal ég segja þér en Óðinn stóð sig vel. Einhverjar skemmdir urðu þó á brimbrjótum við fallbyssuskylið.

Á Flateyri vorum við í nokkra dag en björgunarfólkið var með aðstöðu um borð hjá okkur. Það var ansi mikil lífsreynsla að sjá allar skemmdirnar á þorpinu og upplifa ástandið á staðnum. Það gleymist aldrei.

Flotkvíin var þung í skauti

– Árið 1995 keypti Vélsmiðja Orms og Víglundar í Hafnarfirði geysistöra flotkví af breska hernum. Ekki vildi betur til en svo að á siglingunni til Íslands slitnaði kvíin aftan úr dráttarbátum en Bretarnir þrjóskuðust við í einhverja daga og neituðu allri hjálp. Á meðan rak flotkvína um hafið. Loks fengum við á Óðni það verkefni að halda suður eftir til aðstoðar. En við vorum ekki nema rétta búnir að redda málinu og komnir upp undir land, þegar okkur barst annað kall. Flotkvíin hafði losnað öðru sinni frá dráttarbátum.

Við rétt gáfum okkur tíma til að taka olíu í Keflavík. Svo var lagt í hann aftur. Og þetta átti eftir að verða ansi skrautleg verkefni áður en yfir lauk. Ægir var þá

líka kominn á staðinn. Fljótlega náðum við að koma mönnum yfir í kvína sem héldu þar til í nokkra daga en fengu vistir og teppi, sem við settum í tunnu, og þeir drógu á línu yfir til sín frá Ægi.

Það gekk vægast sagt djöfullega að koma dráttartaug í flotkvína sem rak hratt undan vindi en taugin var afskaplega sver og þung og varð að draga með handaflí yfir í kvína. Það reyndi því á mannskapinn en með miklum tilfæringum tókst þetta að lokum.

Þar með var þó björninn ekki unninn, fjarri því. Við fengum á okkur hörku brælu, héldum upp í sjó og vind með báðar vélar á hálfri ferð. En kvíin var þung og hana rak undan veðrinu og okkur með á um fjögurra sjómílna hraða aftur á bak.

Loks lægði og Ægir gat tengst okkur og við náð mannskapnum úr flotkvínni. Sem gerðist þó ekki átakalaust. Það var svo mikill súgur við kvína að við þorðum ekki að leggja léttbátum að henni heldur köstuðum við tógi til strákanna sem þeir bundu um sig miðja og stukku svo í sjóinn en við drögum þá einn af öðrum yfir í bátinn til okkar.

Þegar við loks komum til Hafnarfjarðar tók þar múgur og margmenni á móti okkur rétt eins og Sjómannadagurinn væri runninn upp.

– Manstu hvað þið voruð lengi í þessum leiðangri?

– Heilan mánuð í allt minnir mig, svarar Jón Páll. En þetta gekk vel og fegnir vorum við að geta skilað sjókvínni af okkur.

Átján tíma í loftinu og fyrir hvað?

Varðskipsmenn hafa ekki alltaf haft erindið sem erfiði í gæslu sinni kringum landið. Jón Páll minnst eins slíks verkefnis sem stóð klukkustundum saman en fékk ærið snubbóttan endi.

– Ég var þá stýrimaður á Fokkernum þegar við stóðum stóran rússneskan togara að ólöglegum veiðum fyrir innan 200 sjómílnar. Þetta var á Reykjaneshryggnum. Við sveimuðum yfir togaranum í átta klukkustundir en þá kom vél Flugmálastjórnar og leysti okkur af. Við flugum þá rակleitt til Reykjavíkur, fylltum allt upp af eldsneyti og svo aftur út að togaranum. Enn voru hnitaðir hr-ingir yfir Rússanum en loks kom Ægír og við snerum heim. Þá höfðum við verið í samfleytt tíu klukkustundir yfir skipinu eða alls 18 klukkustundir. Svo fréttum

við að hætt hefði verið við að taka skipið. Að sögn vegna þess að það hefði getað skemmt fyrir einhverjum samningum við Rússana. Mikil fyrirhöfn sem ekkert varð úr.

Með bakteríuna fyrir lífstíð

Nú stenst ég ekki lengur freistinguna að



Jón Páll við Hrafnistu á Sjómannaðaginn 2018.

spyrja Jón Pál út í eitt helsta hugðarefni hans en eins og lesendur Víkings vita mæta vel er hann mikill ljósmyndakarl.

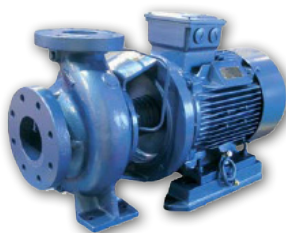
– Segðu mér að lokum, Jón Páll, gengur þú enn með myndabakteríuna?

– Já, svo sannarlega. Og ég ætla að vona að ég losni aldrei við þá delli. Ég man vel hvenær hún heltók mig. Það var á Ægí 1975. Þar var háseti, Árni nokkur Sæberg, sem lengi hefur verið ljósmyndari Moggans. Við vorum að leika okkur með myndavélina og framkölluðum um borð. Þar með varð ég heltekinn af myndadellunni og hef ekki losnað við hana síðan.

Á þessum árum sendi ég mikið af myndum í Moggann. Það var svo lítið annað í þá daga. Koma varð filmunni í land og í flug suður til Reykjavíkur og senda hana suður þar sem hún var sótt og þá í framköllun og síðan í birtingu næsta dag. Það er annað í dag.



Við látum dæluna ganga



- Dælur
- Dæluviðgerðir
- Áspétti
- Rafmótorar
- Vélavarahlutir



Viðgerðir • Tæringarvarnir Keramikhúðun



KALLINN Í BRÚNNI



Venus NS við bryggju á Vopnafirði.

Bergur Einarsson

Nafn og hvenær fæddur og hvar?

Bergur Einarsson fæddur 6. júlí 1970 á Fáskrúðsfirði.

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

Ég var 16 ára þegar ég byrjaði á sjó. Fór 21 ára í Stýrimannaskólann á Dalvík.

Hvaða ár laukstu skipstjórnarprófi?
1993.

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

Sólborg SU, Álftafell SU, Hafnarey SU, Búðafell SU, Hoffell SU og nú Venus NS.

Hvernig myndir þú lýsa skipinu sem þú ert á núna?

Það er uppsjávarskip. 80 m langt og 17 m breitt. Ber tæplega 3000 m³. Veidum í flottroll og nót.

Eftirminnilegasti skipstjóri sem þú hefur siglt með?

Helgi Kristjánsson sem var með uppsjávarskipið Hoffell SU. Ég tók við af honum.

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

Æskufélagi minn, Skafti Kristján Atlason, sem yfirgaf þennan heim allt of snemma.

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

Hef verið með mörgum góðum sem ég geri ekki upp á milli.

Hver er uppáhalds fiskurinn þinn að

- a- borða?

Siginn þorskur.

- b- veiða?

Loðna.

Hvernig finnst þér best að matreiða fisk?

Þó ég líti matarlega út er ég ekki góður kokkur, en ég vil hafa hann sem minnst brasaðann.



Kallinn, Bergur Einarsson skipstjóri

Stólpi Gámar

fyrir atvinnulífið



Stólpi Gámar bjóða gámalausnir fyrir atvinnulífið - til leigu eða sölu

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

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

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



www.stolpigamar.is

 **Stólpi Gámar**

Óseyrarbraut 12 | 220 Hafnarfirði | Klettagörðum 5 | 104 Reykjavík

Hver er furðulegasti fiskurinn sem þú hefur veitt?

Vogmær.

Uppáhalds mið og af hverju?

Upphaldsloðnumið eru vestur með suður ströndinni. Á síld er það inn í Breiðafirði. Parna er veitt með nót og er mjög spennandi að eiga við.

Versta veðrið sem þú hefur lent í á sjó?

Verstu veður sem ég hef séð eru suður við Rockall.

Hefurðu upplifað ótvíræða lífshættu á sjó?

Nei.

Eftirminnileg atvik, eitt eða fleiri?

Það kemur ekkert eitt upp í hugann.

Hver er mesta breyting siglingatækja sem þú hefur upplifað?

ARPA radararnir og plotterar með AIS, veðri ofl. Svo hefur einnig orðið mikil þróun í fiskileitartækjum.

Hvernig finnst þér um kvótakerfið og hvernig það hefur virkað?

Það er mjög auðvelt að gagnrýna það, en erfitt að koma með lausnir. Þetta hefur svo margar hliðar.

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

Mér finnst ekki nógu mikið fylgst með loðnunni og síldinni á Íslandsmiðum.

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

Hræddur við hlýnun jarðar. Ég veit



Hoffell SU, smíðað í Hollandi 1981, keypt til Íslands frá Írlandi 1998. Kaupandi, Loðnuvinnslan hf. Tveimur árum síðar, eða 2000, voru gerðar miklar breytingar á skipinu, það meðal annars lengt um um átta metra. Myndin er tekin eftir þá andlitslyftingu sem framkvæmd var í Póllandi. Helgi Kristjánsson var skipstjóri fyrsta árið en síðan tók Bergur við skipinu.

hvað við höfum, en ekki hvað við fáum.

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

Á einn son og eina dóttur. Sonurinn lauk stýrimannaskólanum 2018 og hefur starfað sem stýrimaður í talsverðan tíma.

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

Hiklaust.

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

Maður sem heitir Ove. Annars er það bara Storytel.



Í júlí 2014 kom nýtt Hoffell til hafnar á Fáskrúðsfirði. Við stýrið stóð Bergur Einarsson. Skipið var keypt frá Noregi þar sem það hét Smaragd, smíðað í Noregi og Póllandi (skrokurinn) árið 1999

Flogið yfir Ísland

Jón Kr. Friðgeirsson á góðan vin sem á dögunum endurnýjaði flugskírteini sitt. En svo það mætti ganga í gegn varð hann að bæta við sig flugtímum og þá var bara að bregða sér í loftið. Vinurinn hóaði í Jón Kr. og saman sátu þeir þétt í fjöggra sæta vél og sveimuðu yfir Íslandi í fjórar klukkustundir.

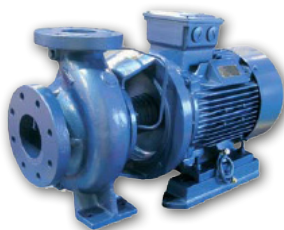
– Við vorum þarna eins og í síldartunnu enda báðir herðabreiðir, rifjar Jón upp. En þetta var gaman. Við flugum sem leið lá norðaustur yfir Mýrarnar og yfir á Stykkishólm. Þaðan yfir á Grundarfjörð. Þaðan yfir Ljósufjöll. Svo var stefnan tekin á Akranes og lent í Reykjavík.

– Og auðvitað var myndavélin ekki fjarri, bætir Jón Kr. við. Raunar förum við aldrei í svona ferð nema hafa myndavélarnar með okkur.

Og nú er það lesenda að finna út hvað blasir við á myndinni sem Jón Kr. Friðgeirsson tók í þessari flugferð sem hann fékk út á endurnýjun flugskírteinis.



Við látum dæluna ganga



- Dælur
- Dæluviðgerðir
- Áspétti
- Rafmótorar
- Vélavarahlutir



Viðgerðir • Tæringarvarnir Keramikhúðun

Fyrir



Eftir



Fyrstu togararnir í eigu Íslendinga



Eiríkur rauði RE-23.

– 65 –

Sextugasti og fimmti togarinn í eigu Íslendinga, **Eiríkur rauði RE-23**, skráður

hér á landi 22. desember 1925, smíðaður hjá Cochrane & Sons Ltd., Selby Eng-landi árið 1925 fyrir Geir & Th Thor-

steinsson í Reykjavík. Lengd 43,53 m., breidd 7,53 m., dýpt 3,57 m., 412 brl., knúinn 700 hö. gufuvél. Skipstjóri, Guðmundur Sveinsson. Togarinn strandaði á Mýrartanga, austan Kúðafljótsóss á Meðallandssandi 2. mars

1927. Björgunarmenn úr Álftaveri og frá Kirkjubæjarklaustri björguðu áhöfninni, 19 mönnum á land. Skipið eyðilagðist á strandstað. Eiríkur rauði var til þess að gera, nýtt skip, rúmlega eins árs gamall. Hafði komið til heimahafnar, Reykjavíkur hinn 8. desember 1925. Togarinn var að koma úr söluferð til Englands og var fulllestaður af kolum.

Eiríkur rauði strandar við Kúðaós

Seint í fyrra kvöld fjekk Geir Thorsteinsson, útgerðarmaður, loftskeyti frá skipstjóranum á togaranum Eiríki rauða, þar sem skipstjórinn skýrði frá því, að skipið væri strandað, en vissi ekki glöggst hvar, sennilega á Mýrartanga, vestan við Kúðaós. Varðskipið Óðinn, sem var staddur við Vestmannaeyjar, náði einnig loftskeytum frá Eiríki rauða og fór strax austur á strandstaðinn. Óðinn kom á strandstaðinn kl. 3 í fyrrinótt. Hann var í stöðugu skeytasambandi við togarann. Þegar birt í gærmorgun sáu skipverjar á Óðni menn í fjörunni, og þeir sáu einnig menn um borð í togaranum. Vegna brims gat Óðinn ekkert samband haft við togarann, nema gegn um loftskeytin meðan þau voru í lagi.

Þegar leið fram á morgun (gærmorgun) sáu skipsmenn á Óðni menn á togaranum hópast fram á hvalbakinn og um sama leyti voru dregin upp flögg á togaranum, sem gáfu til kynna að nú yfirgæfu mennirnir skipið. Nokkru síðar sáu skipverjar á Óðni marga menn uppi í fjöru, einnig hesta, og mennirnir dreifðu sjer um fjöruna. Þetta eru einu fregnirnar er borist höfðu af strandinu í gærkvöldi.

Eins og sjest á fregnunum, höfðu skipsmenn á Óðni ekki getað náð tali af skipsmönnum á togaranum og þeir höfðu ekkert samband við menn úr landi. Skipsmenn á Óðni vissu því ekki hvernig skipverjar úr togaranum björguðust á land og ekki hvort allir hefðu bjargast, eða hvort nokkurt slys hefði orðið. Nánari fregnir af þessu öllu geta fyrst komið hingað í dag.

Í skeytinu frá skipstjóranum á Eiríki rauða, segir, að hann haldi að þeir hafi strandað á Mýrartanga, vestan við Kúðaós. En eftir þeim upplýsingum, sem Mbl. fjekk í gær frá Vík í Mýrdal, er sennilegra að strandið sje austan við Kúðaós. Maður hafði komið til Víkur í gær, austan úr Álftaveri, og sagði hann frá því, að þeir Álftveringar hefðu sjeð merki þess í fyrrakvöld, að eitthvað var að hjá skipi við sandana, en þeir álitu það vera fyrir austan Kúðaós, á Meðallandsfjörum. Enda er þetta sennilegra, þar eð í gærkvöldi hafði enginn sendimaður komið til Víkur til þess að tilkynna sýslumanni strandið. Hafi strandið orðið fyrir vestan Kúðaós, þá hefði sendimaður átt að vera kominn til Víkur seinnipartinn í gær, en sje strandið fyrir austan ósinn, þá var ekki hægt að búast við sendimanni fyrri en seint í gærkvöldi eða fyrripartinn í dag.

Eiríkur rauði var nýtt skip, smíðaður 1925 í Selby í Englandi. Hann var með stærstu togurum hjer, 144.84 fet á lengd og var 412 smál. brúttó, 174 smál. nettó. Skipið var vátryggt hjá Samtryggingu íslenskra botnvörpuskipa. Skipstjóri var Guðmundur Sveinsson. Skipið var að koma frá Englandi, fullfermt af kolum.

Morgunblaðið. 4 mars 1927



Glaður RE-7.

Sextugasti og sjötti togarinn í eigu Íslendinga **Glaður RE-7**, skráður hér á landi 22. janúar 1926, smíðaður hjá Koopman skipasmiðastöðinni í Dordrecht í Hollandi árið 1926 fyrir Fiski-veiðahlutafélagið Sleipni í Reykjavík. Lengd 42,92 breidd 7,22 m., dýpt 3,98 m., 339,00 brl.. knúinn 600 hö. gufuvél.

H.P. Duus í Reykjavík, keypti skipið 29. janúar 1926 og nefndi Ólaf RE-7. Í janúar 1929 keypti h/f Alliance í Reykja-

B.v. Ólafur talinn af

Leitin að botnvörpungnum Ólafi var að mestu leyti hætt í gær, enda var það kunnugra manna mál, þeirra er voru á sömu slóðum og Ólafur í óveðrinu, að lítil von væri um að skipið væri ofansjávar. Skipshöfnin á Ólafi var 20 manns og skipstjóri sá 21. Þessir menn láta eftir sig 13 ekkjur og 18 börn 15 ára og yngri:

Sigurjón Mýrdal skipstjóri, Baldursgötu 31, f. 2. mars 1890 að Bakkakoti í Gerðahreppi. Heima í Reykjavík síðan 1932. Kona hans : Steinunn. Börn þeirra : 21, 19, 17, 15 og 12 ára.

Gísli Erlendsson 1. stýrim., Ásvallagötu 10 A, f. 20. júní 1907 í Reykjavík. Kona hans: Ásta Guðríður Tómasdóttir.

Guðmundur Þorvaldsson 2. stýrimaður, Grettisgötu 2 A, f. 14. des. 1906 í Reykjavík. Ökvæntur. Uppeldissonur Jóns Sigurðssonar framkvæmdastj.

Ólafur Pjetursson bátsmaður, Lokastíg 2, f. 25. nóv. 1889 í Reykjavík. Kona hans: Þórunn Sigurfinnsdóttir. Börn þeirra: 21 og 18 ára. Tengdafaðir 79 ára.

Jón Hjálmarsson 1. vjelstjóri, Sólvallagötu 18, f. 1. okt. 1889 að Stakkadal í Sljettuhreppi. Heima í Reykjavík síðan 1911. Kona hans: Elísabet Sigfúsdóttir. Börn þeirra: 22, 20 og 18 ára.

Halldór Lárusson 2. vjelstjóri, Ránargötu 11, f. 9. okt. að Breiðabólstað á Skógarströnd. Heima í Reykjavík síðan 1918. Kona hans: Hrefna Lea Magnúsdóttir. Börn þeirra: 3ja ára og á 1. ári.

Kristján Eyjólfsson loftskýtamaður, Þórsstötu, 7 A, f. 11. sept. 1913 að Miðhúsum í Reykhólahreppi. Heima í Reykjavík frá 1915. Hjá foreldrum sínum, Önnu Árnadóttur og Eyjólf Guðmundssyni.

Sigurður Árni Guðmundsson matsveinn, Sólvallagötu 18, f. 8. sept. 1907 að Vörum í Gerðahreppi. Heima í Reykjavík frá 1920. Kona hans: Jóhanna K. O. Guðmundsdóttir. Börn þeirra: 3ja ára og á 1. ári.

Bárður Lárusson kyndari, Vesturgötu 66, f. 7. maí 1902 í Reykjavík. Bjó hjá móður sinni, Arnþjórgu Einarsdóttur ekkju (bróðir Halldórs 2. vjelstjóra).

Björn Friðriksson kyndari, Þvergötu 3, f. 22. júní 1910 að Stóra Ósi í Ytri-Torfustaðahreppi. Heima í Reykjavík frá 1937. Sonur Friðriks Arnþjórnarsonar hreppstj., Stóra-Ósi.

Halldór Vilberg Júlíus Jónsson bræðslum., Baldursgötu 31, f. 26. des. 1905 í Winnipeg. Heima í Reykjavík síðan 1929.

Friðleifur Samúelsson háseti, Grettisgötu 10, f. 4. mars 1896 að Bæ í Miðdölum. Heima í Reykjavík síð-

an 1922. Bjó með Jónu Bjarneyju Ólafsdóttur. Eftirlátin börn eru, 13, 11, 9, 7 og 3ja ára.

Guðmundur Elentínus Guðmundsson háseti, Lindargötu 38, f. 16. mars 1917 að Helgastöðum í Gerðahreppi. Heima í Reykjavík frá 1921. Hjá foreldrum sínum, Guðmundi T. Helgasyni og Sesselju Árnadóttur, (bróðir Sigurðar matsveins).

Guðmundur Magnússon háseti, Kirkjustræti 4, f. 23. okt. 1899 að Hrauni í Ölfusi. Heima í Reykjavík frá 1920.

Guðmundur Sigurðsson háseti, Langeyrarvegi 10, Hafnarfirði, f. 24. júní 1894 að Teigabúð á Akranesi. Kona hans, Hrefna Jónsdóttir. Eitt barn 15 ára og móðir á áttæðisaldri á Akranesi, sem missti annan son sinn í sjóinn á sömu slóðum af „Fieldmarshal Robertson“ árið 1925.

Guðmundur Þórarinnsson háseti, Bárugötu 38, f. 6. ágúst 1900 í Reykjavík. Kona hans, Sigurbjörg Guðmundsdóttir. Börn þeirra: 8, 6 og 4ra ára.

Guðni Ólafsson háseti, Barónsstíg 21, f. 9. febrúar 1894 að Ytra- Hóli, í Vestur-Landeyjum. Heima í Reykjavík síðan 1921. Bjó hjá móður sinni 83ja ára.

Lárus Björn Berg Sigurbjörnsson háseti, Njarðargötu 41, f. 17. des. 1909 að Höfða í Mýrarhreppi, Dýrafirði. Heima í Reykjavík síðan 1919. Kona hans, Sveinsína Guðrún Jórarnsdóttir. Barn 5 ára.

Óskar Gísli Halldórsson háseti, Hringbraut 178, f. 17. júní 1903 að Klöpp á Akranesi. Heima í Reykjavík síðan 1904. Kona hans, Guðrún Ágústa Erlendsdóttir.

Sigurjón Ingvarsson háseti, Aðalstræti 9, f. 7. júlí 1912 í Reykjavík. Bjó með Gunnhildi Árnadóttur. Barn 2ja ára.

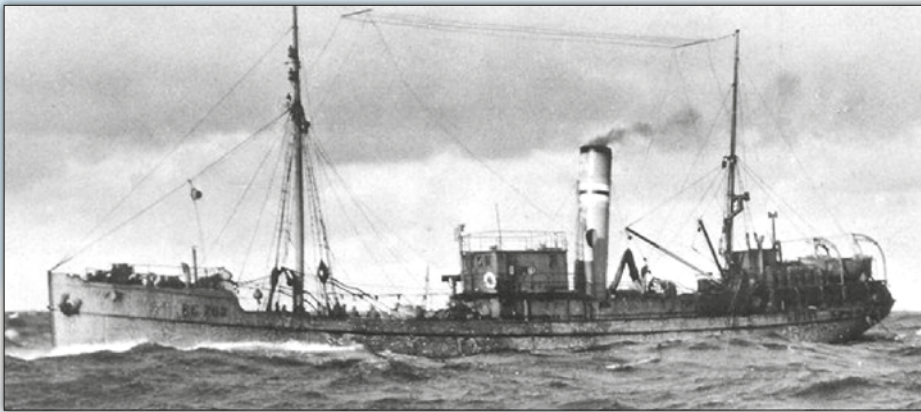
Sveinn Helgi Brandsson háseti, Lindargötu 20, f. 9. ágúst 1905 að Ísólfskála í Grindavík. Heima í Reykjavík síðan 1930. Kona hans, Pálína Sigríður Vigfúsdóttir. Barn 9 ára.

Togarin „Ólafur“ var með yngstu skipum togaraflotans, eða 12 ára gamall, byggður í Dordrecht í Hollandi fyrir hlutafjelagið „Sleipnir“. Fullgert var skipið árið 1926 og hjet þá „Glaður“. Sleipnir seldi togarann verslun H. P. Duus sama ár og var hann þá skírður um og nefndur „Ólafur“. Í ársbyrjun 1929 keypti Alliance h.f. togarann, og hefir hann verið í fjelagsins eign síðan. „Ólafur“ var sterkt skip og vel við haldið, eins og öllum skipum Alliance. B.v. „Ólafur“ var 339 smálestir brúttó að stærð og 42.9 metrar að lengd.

Morgunblaðið 8. nóvember 1938.

vík skipið, sem fórst á Halamiðum, 2. nóvember 1938 með allri áhöfn, 21 manni. Eftir marga daga, árangurslausa leit að skipinu var það talið af.

Morgunblaðið greindi svo frá 5. nóvember 1938: Hefir fjelagið Alliance spurst fyrir um togarann hjá skipum og í landi, en engar fregnir fengið af honum. Ólafur var á veiðum vestur á Halamiðum, ásamt fleiri togurum. Aðfaranótt miðvikudags og á miðvikudag gerði storm þar á miðunum, svo verið getur að loftskeytaútbúnaður Ólafs hafi þá bilað og það sje ástæðan til þess, að ekkert hefir heyrst frá honum síðan. Mun Alliance gera allt sem mögulegt er til þess að fá fregnir af togaranum, m. a. munu 9 togarar, sem eru á þessum slóðum, ásamt Óðni og Sæbjörgu, hefja leit að skipinu. Einnig er í ráði að Ægir fari að leita, en hann er væntanlegur hingað snemma í dag með enska togaran „Lincolnshire“, sem strandaði á dögnum, og Ægir náði út.



Gyllir RE 267.

– 67 –

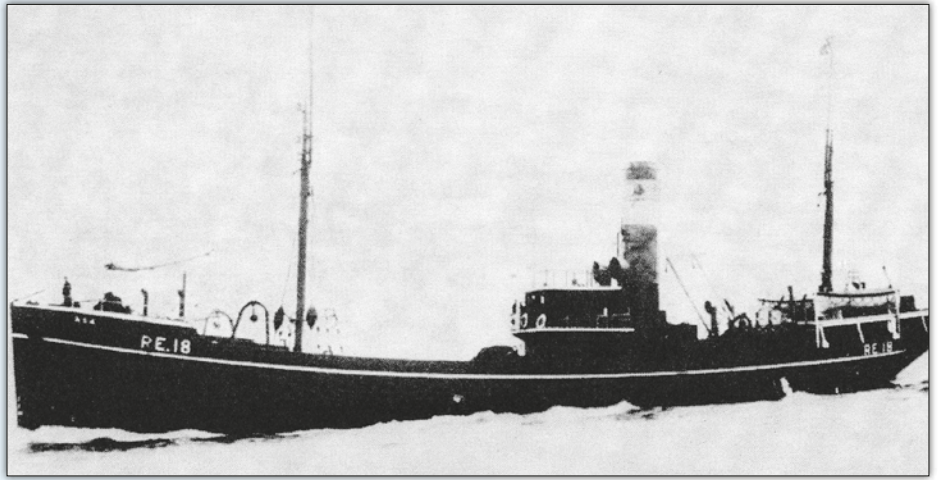
Sextugasti og sjöundi togarinn í eigu Íslendinga, **Gyllir RE-267**, skráður hér á landi 2. mars 1926, smíðaður í Geste-munde í Þýskalandi fyrir Fiskiveiðahluta-félagið Sleipni í Reykjavík árið 1926. Lengd 44,04 m., breidd 7,32 m., dýpt 3,29 m., 368,46 brl., knúinn 800 hõ. gufuvél.

Skipstjóri, Ingvar E. Helgason.

Í maí árið 1932 keypti h/f Kveldúlfur í Reykjavík skipið og seldi Ísfelli h/f á Flat-eyri það í janúar 1952. Sama nafn, nýir skráningarstafir BA-261. Fékk síðar skráningarstafina ÍS-261. Selt úr landi í brotajárn í október 1960 og tekið af skrá.

– 68 –

Sextugasti og áttundi togarinn í eigu Íslendinga, **Ása RE-18**, kom til landsins 10. mars 1926, smíðuð í Englandi 1926. Lengd 45,72 m., 404,00 brl., eigandi H.P. Duus. Skipstjóri, Kolbeinn Sigurðsson. Skipið strandaði í fyrstu veiðiferð sinni 2.



Ása RE-18.

apríl 1926. Mannbjörg varð en skipið ónýttist. Ekkert fannst um skipið í skráningarbókum, sennilega aldrei verið skráð því aðeins voru liðnir rúmir 20 dagar frá komu þess til landsins.

40,84 m., breidd 7,44 m., dýpt 4,08 m., 394,38 brl., knúinn 700 hõ. gufuvél.

Ekki liggur fyrir hver var fyrsti skipstjóri skipsins.

Í nóvember 1929 keypti, h/f Júpiter í Hafnarfirði skipið, óbreytt nafn og númer. Í apríl 1948 kaupir, h/f Júpiter í Reykjavík skipið, óbreytt nafn, ný skráning RE-61.

Togaraúngerð Dýrfirðinga h/f á Þingeyri, kaupir skipið í ágúst 1951, nefnir Guðmund Júní ÍS-20. Í júní 1955 kaupir Einar Sigurðsson í Reykjavík skipið, óbreytt nafn og númer. Vorið 1963, kaupir Magnús Kristinsson í Njarðvík skipið, óvíst um nafn. Eldur kom upp í skipinu 18. maí 1963, eftir það talið ónýtt og tekið af skipaskrá. Flak togarans er í uppfyllingu við höfnina á Ísafirði.

– 70 –

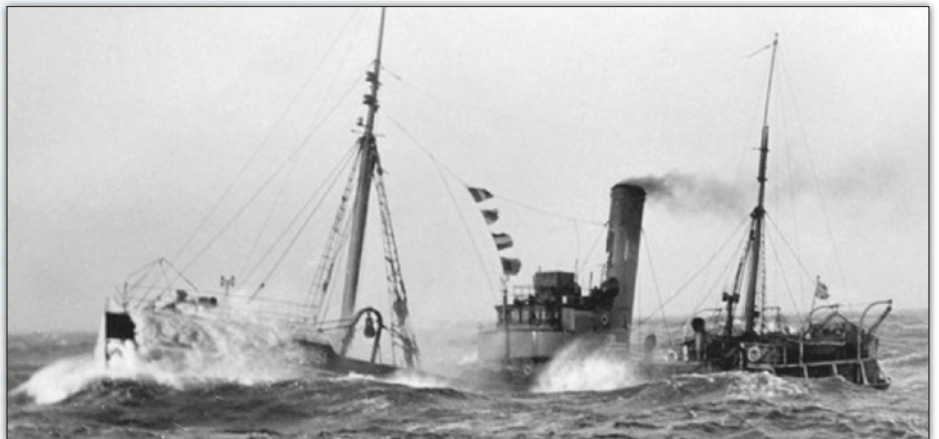
Sjötugasti togarinn í eigu Íslendinga, **Hannes ráðherra RE-268**, skráður hér á landi 7. janúar 1927, smíðaður hjá Cook Welton & Gemmell Ltd., Beverley, Englandi árið 1926 fyrir h/f

Alliance í Reykjavík. Lengd 44,56 m., breidd 7,59 m., dýpt 4,21 m., 445 brl., knúinn 800 hõ. gufuvél.

Skipstjóri, Hannes Þorsteinsson.

– 69 –

Sextugasti og níundi togarinn í eigu Íslendinga, **Júpiter GK 161**, skráður hér á landi 16. ágúst 1926, smíðaður hjá Cook Welton & Gemmell Ltd í Beverley á Englandi árið 1925 fyrir Fiskveiðihluta-félagið Belgaum í Hafnarfirði. Lengd



Með fullfermi í sölutúr til Englands. Júpiter GK 161.

Hannes ráðherra var fyrsti íslenski togarinn sem stundaði veiðar á fjarlægum miðum, við Bjarnarey laust fyrir 1930. Togarinn sem var að koma úr siglingu til Englands villtist af leið í dimmviðri til Reykjavíkur strandaði á Múaskerjum við Kjalarnes, 14 febrúar 1939. Áhöfnin, 18 menn, bjargaðist í skipsbát og þaðan um borð í björgunarskútuna Sæbjörgu. Skipið eyðilagðist á strandstað.

– 71 –

Sjötugasti og fyrsti togarinn í eigu Íslendinga, **Bragi RE-275**, skráður hér á landi 14. febrúar 1928, smíðaður hjá Ferguson Shipbuilders í Glasgow, Skotlandi árið 1918, nefndur William Honnor. Lengd 41,06 m., breidd 7,01 m., dýpt 3,78 m., 321 brl., knúinn 600 hö. gufuvél.



Hannes ráðherra RE-268.



Bragi RE-275.

Á árinu 1926 kaupir. R.B. Tomson, Færeyjum skipið og nefnir Grím Kamban. Er keyptur til Bretlands, dagsetning ókunn, og fær fyrri nafn, William Honnor, síðar Sprayflower.

Geir Thorsteinsson, Reykjavík, kaupir skipið árið 1928, og nefnir Braga RE-275. Togarinn var sigldur niður á legunni við höfnina í Fleetwood, Englandi, 30. október 1940 af tæplega 4000

tonna vöruflutningaskipi, Duke of York. Af 13 skipverjum björguðust 3 en 10 fórust.

– 72 –

Sjötugasti og annar togarinn í eigu Íslendinga, **Max Pemperton RE 278**, skráður hér á landi 24. október 1928, smíðaður hjá Cochrane & Sons Ltd.,

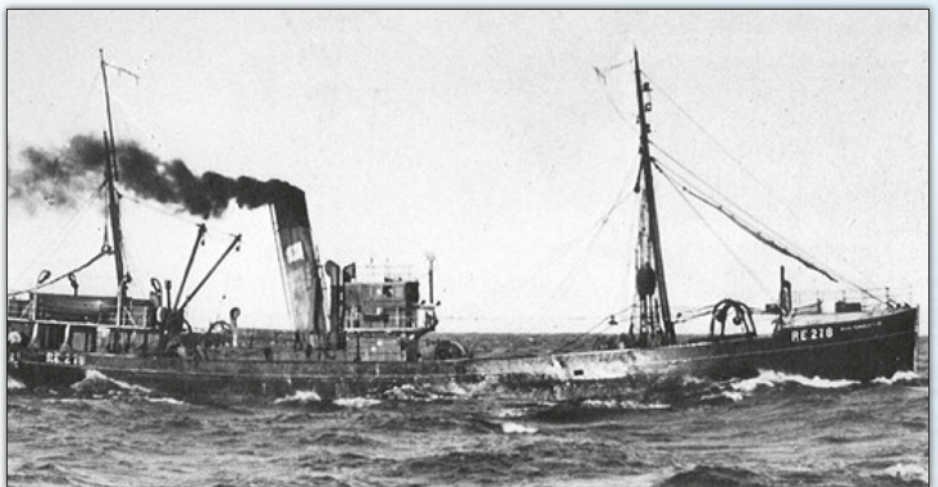
Max Pemperton H 563. Lengd 41,03 m., breidd 6,91 m., dýpt 3,81 m., 321 brl., knúinn 600 hö. gufuvél.

Togarinn strandaði við Grjótnes á Melrakkaslétu, 21. mars 1928, mannbjörg varð. Talinn ónýtur á strandstað og seldur á uppboði.

Halldór Kr. Þorsteinsson, skipstjóri og útgerðarmaður í Háteigi Reykjavíkur, kaupir togarann í október sama ár á 5 sterlingspund. Togarinn næst á flot og er dreginn til Reykjavíkur, fer í fullnaðarviðgerð til Englands.

Í október árið 1935 er eigandi skipsins Max Pemperton h/f í Reykjavík. Togarinn fórst út af Malarriði á Snæfellsnesi, 11. janúar 1944 með allri áhöfn, 29 mönnum. Talið að skipið hafi farist af hernaðarvöldum en það er og verður óstaðfest. Vonskuveður var þegar togarinn fórst.

Selby, Englandi 1917 fyrir Newington Steam & Fishing Co Ltd í Hull, nefndur



Max Pemperton RE-278.

Sætti þá með hnefunum

... Í för með Íslendingum horfinna alda

Þjóðskáldið Matthías Jochumsson hafði mikið dálæti á konum sem hann lýsti með þessum orðum: „Konan er pipar í lífsins plockfisk.“

Hinn landsþekkti flakkari og spekingur, Sölvi Helgason, snúinn burt úr Skagafirði, var inntur eftir því hvernig honum hefði fallið við Fljótamenn. „Og afleitlega, það var svo mikil lús á bæjunum sem ég gisti á að þær átu þvengina úr skónum mínum.“

Sölvi kom á ónefndan bæ og var vel tekið. Nóttina á undan hafði hann gist hjá hjónum sem þekkt voru að rausn og þrifnaði. En Sólon Islandus var á öðru máli: „Þar var allt í hor, nema lýs og flær.“

Á 19. öld leituðu danskir stjórnarherrar allra leiða til að gera líf mörlandans betra. Þeir vildu meðal annars einfalda réttarkerfið, gera það skilvirkara og ekki síst ódýrara fyrir blásnaudan landslýð. Þá urðu til sáttanefndir (reyndar strax 1798).

Séra Stefán Stephensen, sterki á Mosfelli, var sáttanefndarmaður en sá starfi fylgdi jafnan prestsembættinu og stærði klerkur sig af frammistöðu sinni í því embætti: „Ég sætti þá alla en hnefana varð ég að nota við þá suma.“

Hann vaknaði úrillur að morgni dags og svaraði aðspurður um nætursvefninn: „Og biddu fyrir þér. Það var enginn svefn. Það var svo sem eins og fuglsblundur á hnífsoddi.“



Hittust þeir Bjarni og skáldið Steingrímur ef til vill við Tjörnina í Reykjavík?

Mynd: Nationalmuseet í Kaupmannahöfn

Skagfirðingurinn Bjarni Narfason heimsótti höfuðstaðinn og mætti frægum manni á götu. Bjarni sagði svo frá: „Einu sinni var ég staddur í Reykjavík og mætti þá Steingrími skáldi Thorsteinsson. Við settumst á trjábunka og tókum tal saman og þar var nú ekki töluð vitleysan, karl minn.“

Sóknarprestur húsvitjaði hjá kotbónda og hrósaði honum með mörgum fögnum orðum fyrir hversu vel honum hefði tekist að endurbæta jörðina með guðs hjálp.

Bóndi þakkaði klerki og sagði: „Já, þú hefur bara átt að sjá kotið meðan guð var einn um endurbæturnar.“

En kotið hafði verið í eyði og komið í fulla órækt.



Bónda þótti Drottinn allsherjar ekki hafa staðið sig sem skyldi.

Mynd: Héraðsskjalasafnið á Akureyri

Þorsteinn Bjarnason frá Langárfossi hafði mikla andstyggð á kvenfólki og kom ekki dúr á auga ef nokkur spjör af kvenmanni var í rúmi þar sem hann skyldi sofa. Kvöldbæn Þorsteins var á þessa leið: „Sæll er hver sá er guð minn góður varðveitir frá kvenfólkinu.“

Nobelsskáldið Halldór Laxness kallaði Benedikt Jónsson á Auðnum „föður Þingeyinga“ í virðingarskyni við fjölbreytt menningarframtak Benedikts. Þessi mikli menningarfrömuður sveitar sinnar lét sig allt varða, meðal annars spreytti hann sig ungur á flautuleik sem karl einn á Pverá í Laxárdal, fæðingarbæ Benedikts, lýsti með þessum orðum: „Það er eins og heyra í hálfhengdum djöfli þegar hann Bensi er með þennan andskota.“

Jón Björnsson frá Tungukoti í Strandasýslu var ávittur fyrir að fara á ljótum skóm til kirkju. Jón svaraði stuttur í spuna: „Ég er vanur að hlusta með eyrunum en ekki með fótunum.“

Einar Guðmundsson varð 103 ára. Hann missti son sinn sem kominn var á 82. ár. Þá sagði Einar um andlát sonarins: „Honum varð ekki aldurinn að meini.“

Benedikt Sveinsson, sýslumaður og þingmaður, gaf nýjum þingmanni þetta ráð: „Þú skalt ekki halda þér fram á fyrsta þingi; sú framkoma endar oft svo að maðurinn er orðinn skuggi af sjálfum sér á þriðja þingi.“

Magnús á Hofi í Mjóafirði kom óvænt heim og fann Hermann Jónsson, bónda í Firði, í einni sæng með konu sinni. Þá sagði Hermann: „Ég er nú líklega fyrir þér, Magnús minn.“

Það hefur vafist fyrir hinum vitrustu mönnum að skilgreina menntun. Þetta vissi nemandi Helga Valtýssonar, kennara við Gagnfræðaskóla Akureyrar, og vildi koma Helga í bobba.

„Hvað er menntun?“ spurði nemandinn.

Helgi svaraði að bragði: „Menntun, það er það sem eftir er í manninum þegar hann er búinn að gleyma öllu því sem hann hefur lært.“

Júlíus Björnsson á Sunnuhvoli á Dalvík og Finnbogi Halldórsson áttu bát saman sem nefndist Hannes Hafstein. Finnbogi var formaður á bátinum og sótti fast. Já, óþarflega fast þótti Júlíusi og vandaði um við félaga sinn, hann bæri eftir allt saman ábyrgð á



Er þetta ef til vill Hannes Hafstein sem liggur þarna við bryggju á Dalvík?

Mynd: Nationalmuseet í Kaupmannahöfn

fleiri mönnum en sjálfum sér.

Finnbogi lét sér fátt um finnst: „Ég held þeir megji þá fara ef þeir tolla ekki innanborðs.“



Að lokum þessi ábending frá Gísla Magnússyni, latínu- og grískukennara við Latínuskólann í Reykjavík, til okkar sem ekki getum hreykt okkur af neinni sérstakri náðargáfu né yfirfljótdandi mannviti: „Miðlungspiltarnir reynast best, þegar þeir koma út í lífið.“

THERMOLITE

-40°C
(CI-TESTED)

Jón Bergsson ehf. **BEKINA**
BOOTS BUILT TO LAST

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



Allt fyrir nýsmíðina



YANMAR aðalvélar
FINNÖY niðurfærslugirar
NORIS vélaeftirlitskerfi
STAMFORD rafalar
VULKAN ástengi

SCANTROL autotroll
SIMRAD sjálfstýring
OLEX þrívíddarplotter
SAILOR fjarskiptatæki
PHONTECH kallkerfi



STEINUNN SF 10

YANMAR aðalvélar
NORIS vélaeftirlitskerfi
VULKAN ástengi

SIMRAD girókompás
NORSELIGHT ískastari



FROSTI ÞH 229

YANMAR aðalvélar
REINTJES niðurfærslugirar
VULKAN ástengi
AQUAMETRO eyðslumælur
BÖNING aðvörðunarkerfi



KEILIR RE



IBERCISA
DECK MACHINERY



Rafdrifnar vindur
Togvindur
Netavindur
Grandaravindur
Kapalvindur
Akkerisvindur

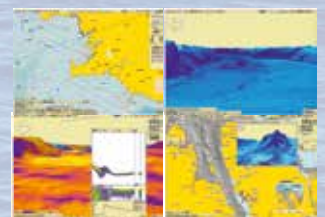


SIMRAD



Simrad AP70 Sjálfstýring
NF80, FU80 og QS80
útistýri (fjarstýringar)

Olex



OLEX Þrívíddarkortaplotter
Siglingaplotter, dýpisgrunnur, AIS siglingaferlar,
botnhörkuskráning, straumupplýsingar.

Marás ehf.
Miðhrauni 13 - 210 Garðabæ
Sími: 555 6444 - Fax: 565 7230

Fagleg ráðgjöf, sala og þjónusta
Þjóðum aðeins viðurkenndan búnað

Fríðrik A Jónsson ehf.
Miðhrauni 13 - 210 Garðabæ
Sími: 552-2111 - Fax: 552 211

Maersk Labrea var byggð 2013 og er gerð út frá Hong Kong. Hún ber 8.700 TEU, 100.000 DWT, er 300 m löng og 45 m breið. Tveimur árum áður en hún var byggð hafði Maersk breytt skipum af S-Class, sem voru 47 metrum lengri, en af sömu breidd, þannig að yfirbyggingin var hækkuð og jókst þá burðargetan um 1.400 TEU, frá 8.600 TEU. Myndin ber með sér að ekki stendur til að hækka þessa yfirbyggingu í bráð. Mynd: Finn Salomon Nielsen



GÁMAR OG SKIP

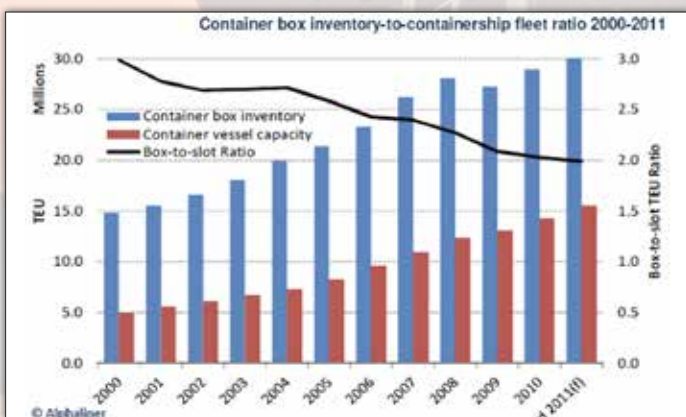
Gámavæðingin og áhrif hennar

6. hluti

Gámar

Augljóslega eru gámar forsendur gámavæðingar.

Tómir gámar er sá kostnaður sem allar útgerðir reyna að hafa betri stjórn á. Það er einfaldlega svo að sum lönd flytja inn mest af sínum neysluvörum eins og Ísland og Arabalöndin. Arabar flytja út olíu, svo lengi vel komu tómir gámar til baka. Seinna varð til stóriðnaður sem byggðist að hluta á að geta fengið ódýran flutning á vörum, eins og unnu áli og plastefni úr olíu, í gámum sem annars hefðu farið tómir til baka.



Þróun nýtingar gáma. Áður þurfti fyrir hvert pláss um borð að vera til þrír samsvarendi gámar. Nú þarf einungis tvo. Þar sem 27% gámaflutninga eru á innan-svæðis leiðum (regional) verður þessu hlutfalli ekki breytt stórvæðilega.

Alls voru 33% allra gáma sem fóru um Faxaflóahafnir árið 2016 tómir. Meðaltal árána 2005-2016 er 32%. Í höfninni í Boston eru 19.5% gáma tómir og í Dublin í Írlandi 23.7% gáma tómir, sem er nálægt heims meðaltali.

Þrátt fyrir tömu gámana er hlutfall gámaflotans á heimsvísu, borið saman við gámapláss á skipunum 2, eins og grafið sýnir. Ekki eru til upplýsingar um meðal lengd sjóferða gámaflotans en gera má ráð fyrir að 3-4 vikur séu ekki fjarri lagi, því má reikna með að hver gámur sé að jafnaði 2-3 vikur í höfn eða í landi

vegna hverrar ferðar. Í höfnum á austurströnd Bandaríkjanna var veltuhraði gáma í kringum 26 sem þýðir að hver gámur er 14 daga í höfn. Þó að Austur-Vestur siglingar fái mesta athygli er hvað Maersk varðar 49% hreyfinga Norður-Suður, 36% Austur-Vestur og 15% svæðisbundnir flutningar. Þá eru vegalengdir bæði í NS og svæðisbundnum flutningum styttri. Því má reikna með að hlutfallið 2 þýði að hver gámur sé innan við tvær vikur í höfn. Skipafélög eiga jafnan stóran hluta gáma sem þau eru með í rekstri, en leigja síðan það sem upp á vantar, venjulega til langs tíma. Gámafyrirtæki hafa umtalsverðar tekjur af skilgjöldum, svo einnar ferða leiga er frekar dýr.

Hér athugum við gámakostnað 1700 + TEU skips, sem hefur 360 tengla fyrir frystigáma. Í þurrvöru eru 40' 9'6" lang algengasta gerðin, og gerum við hér ráð fyrir að fyrir hvern 1 20' gám séu 2 40' gámar. Þetta gefur 1,67 í TEU hlutfall (TEU ratio) sem er örlítið hærra en í Hamborgarhöfn 2016¹. Sama hlutfall er notað um frystigáma og gerum ráð fyrir að engir „specials“ eins og tank, open top, eða flat racks séu um borð, en slíkar einingar eru venjulega dýrar.

Þannig verða 420 40'HC og 212 20'þurráma og 240 40' HC og 120 20' frystigámar um borð í fullu skipi, þegar miðað er við tvo ganga. Það er líklegt að í Íslandssiglingum þurfi 3 ganga, kannski ekki af frystigámum.

Tegund	Fjöldi um borð	Einingarverð leiga á dag \$	Einingarverð kaup \$	Innkaupsverð á 2 settum
20' Dry	212	0,7	1.900	805.600
40' HC Dry	420	1,2	3.400	2.856.000
20' Frysti	120	4,7	13.500	3.240.000
40' HC Frysti	240	5,75	16.800	8.064.000
				\$ 14.965.000

1700 TEU skip gæti kostað 22-24 milljónir, eftir búnaði. Kostnaður við gáma kaup er 65% af innkaupsverði skips, sérstaklega vegna mikils fjölda frystitengla. Maersk McKinney Moller

1 Sjálfum finnst höfundur að hlutfallið sé hærra enda staðfesta allar myndir af gáma-skipum það.

var nýr með 600 tengla sem tekur upp minna en 7% af gámaplássi ef allir frystigámar eru 40'. Á styttri vegalengdum og á NS leiðum er hlutfallslega meira um frystigámatengla.

Nýi Dettifoss, 2150 TEU er með 500 gámatengla, sem þýðir að mögulega geta 46% gámaplássa haft frystigáma sem er lægra hlutfall en á síðasta skipi með sama nafni, þar sem 57% plássa gátu haft gám í tengingu.

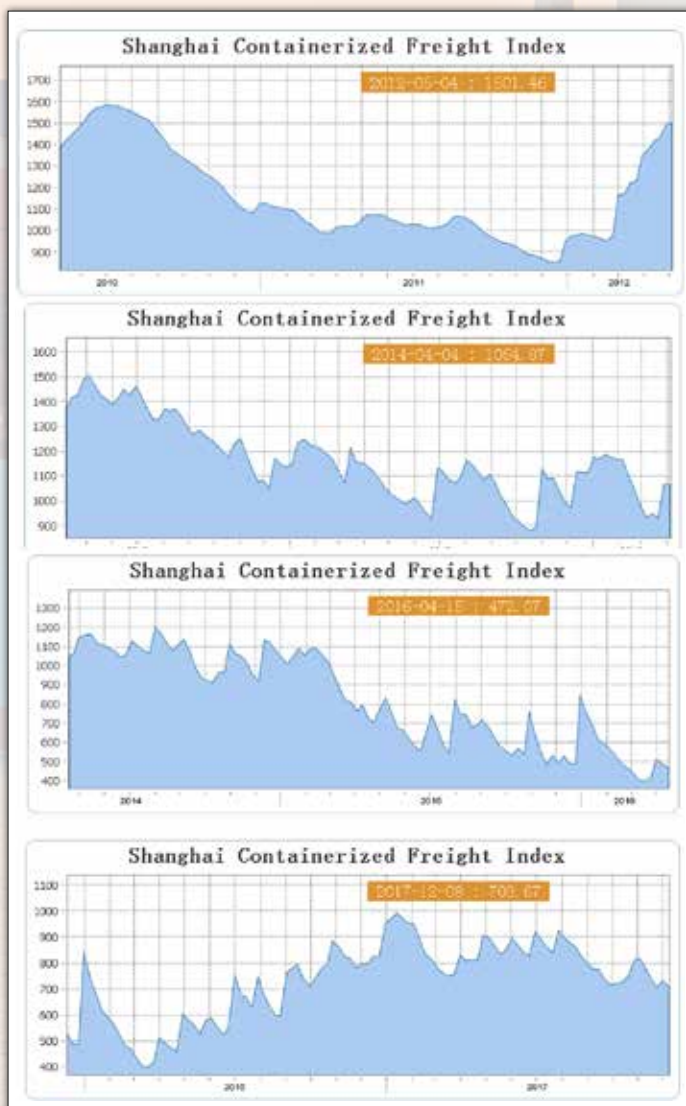
Þetta innslag er einungis til að gefa innsýn í þennan kostnaðarpóst. Verðin sem nefnd eru gætu verið ónákvæm enda breytast verð á þurrgámum ört, hafa verið lægst \$1450 í lok 2015 og náð \$1905 á árinu 2016. 40'HC kostar 70% meira en 20' gámur. Verðin eru frá 2017.

Þegar talað er um kostnað í gámasiglingum er gámakostnaður **ekki** innifalinn.

Ef á að bæta við kostnaði þarf að taka tillit til að gámar þarfnast viðhalds og skoðunar svo fyrir þurrgám væri ekki ólíklegt að kostnaður við langferð væri $0.62 * 1,2 * 35 * 2 = \$ 52$ þar sem reiknað er með 35 daga legg, 2 gangar. Fyrir hvern 20' gám eru $2 * 40'$. Viðhald og umsjón 20%.

Endalaus barátta annars vegar að halda uppi verðum og hins vegar við að fylla skip og/eða fá hærri markaðshlut

Hér að neðan eru 4 yfirlitsgröf frá Shanghai Shipping Exchange með verðstuðul frakta, dagsverða (spot-price) miðað við TEU frá Shanghai, SCFI, um heim allan, fyrstu 3 fyrir 2 ár og það síðasta nær til miðs nóvember 2017.



Pau sýna þær miklu sveiflur sem er á frakt, byrjar fyrir mitt sumar 2010 þegar flutningar voru svo miklir að skip voru full og verð fóru í hæstu hæðir, rétt undir \$ 1.600 fyrir TEU, og ekki orðið jafnhátt síðan, enda var árið 2010 til skamms tíma undan-tekning í hagsögu útgerða. Þær voru þá flestar reknar með góðum hagnaði.

Haustið 2013 var stuðullinn kominn undir \$900 og snemma árs 2016 í \$400. Þá fór verðið hækkandi og hefur frá vori 2016 verið að jafnaði í \$800, en á fjórða ársfjórðungi 2017 farið lækkaði. Þessi SCFI athugun endar í lok 2017.

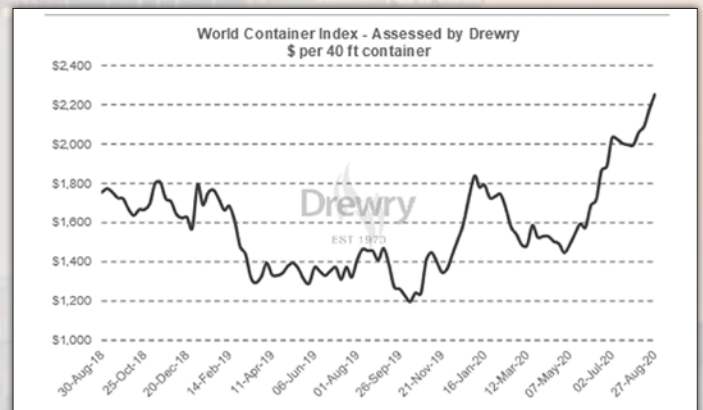
Sveiflurnar er miklar en meðaltal tímabils er það sem skiptir máli.

Það eru þeir sem selja í skipin hjá útgerðunum telja sig oft ekki hafa annan valkost en að lækka sig, nema þegar skipin eru full, eða þegar markaðurinn óttast að skipin verði full.

Þessi mæling er á verðum hverrar viku eins og þau gerast í Shanghai. Mælingin er vottuð af eftirlitsaðila og því talin áreiðanleg. Mælt er verð á 15 leiðum sem hafa mismikið vægi, mest vægi hafa leiðirnar til Norður Evrópu og vesturstrandar Bandaríkjanna sem vega 20% hvor. Næst með 10% er leiðin til Miðjarðarhafshafna Evrópu.

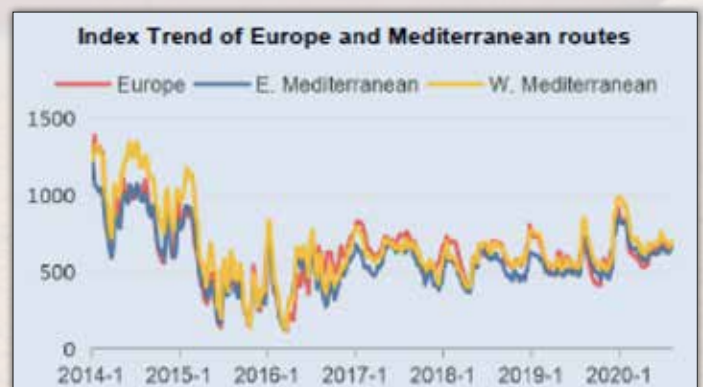
Verðin innifela allan venjulegan aukakostnað eins og olíu og gengisálag og hættusvæðaálag.

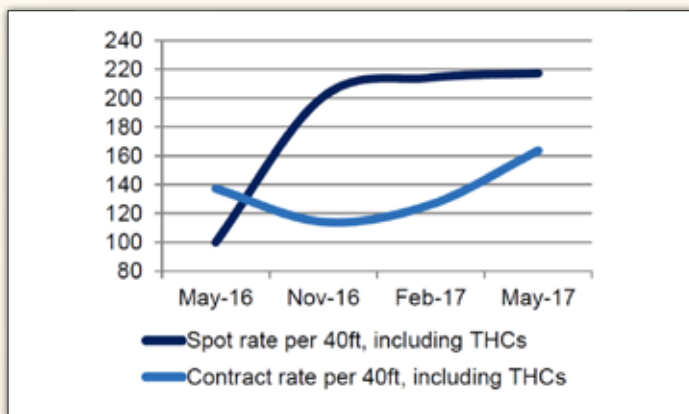
Sjá um aukagjöld seinna.



Hér er annað yfirlit í þetta sinn frá hinu virta flutningarannsóknafyrirtæki **Drewry, sem birt var í hellenicshippingnews.com**. Hér eru viðmiðið 40' gámar enda er langstærstur hluti gámaflutninga 40'. Ekki er beint hægt að bera saman við SCFI því Drewry mælir á fjórum megin leiðum, bæði aðallegginn og bakalegginn, (dæmi: Shanghai – Rotterdam, sem er aðalleggur, og Rotterdam – Shanghai sem er bakaleggur þar sem fraktin er 76% af upphæð aðalleggjarins sumarið 2020) meðan viðmiðun SCFI er kostnaður frá stærstu höfn heims, Shanghai, sem þýðir „full lestaði“ leggurinn. Frakt á þessu tveggja ára tímabili er að meðaltali um \$1.680, er komin vel yfir \$2.200 og fer lægst í \$1.200.

Áður en við skiljum við dagsprisa er hér yfirlit yfir frakt hálf





Drewry Benchmarking club safnar upplýsingum um verð á gámaflutningum, sérstaklega samningum til lengri tíma.

sjöunda ár frá Ningbo höfn í Kína, sem er reyndar í nágrenni Shanghai. Þetta er index og ekki er endilega hægt að lesa kostnað við að flytja gám, heldur sýnir þetta graf sveiflurnar á vesturleið frá Ningbo til Evrópu og til austur og vestur Miðjarðarhafs-hafna.

Samkvæmt Drewry Benchmarking club eru samningsverðin, sem eru oftast til árs eða stundum hálfs árs á tímabilinu maí 2016 til sama tíma 2017, að jafnaði lægri en dagprísarnir. Í grafinu að ofan eru aukagjöld og upp og útskipun innifalin.

Sumir fraktsamningar eru með öll aukagjöld innifalin nema þá upp og útskipun, en á óvissutímum er oft krafist eldsneytisálags sérstakleg. En að öllu jöfnu gilda almennar hækkarnir (GRI) sem útgerðir auglýsa ótt og titt ekki fyrir lengri samninga.

Joc.com upplýsir að helmingur gáma á Asíu-Evrópuleið sé fluttur samkvæmt tímabundnum samningum².

Upplýsingar um dagsverð (með einhverra daga töf) er hægt að nálgast á vefnum, meðan upplýsingar um samningsverð er hægt að fá í áskrift hjá nokkrum aðilum sem jafnframt selja ráðgjöf í fraktsamningum, þar á meðal Drewry.

CCFI

Annar armur Shanghai Shipping Exchange gefur út vikulega China Containerized Freight Index (CCFI) sem er ekki jafn of vísað til og SCFI. CCFI fær upplýsingar frá öllum megin höfnum Kína, ekki bara Shanghai. CCFI er byggt á bæði dagprísun eins og SCFI, og samningsverðum.

Þegar þessi tvö gróf hér að neðan eru borin saman sést hvað línurnar eru mýkri hjá CCFI en hjá SCFI, sem byggist á lengri tíma áhrif samninga, meðan dagprísarnir duga bara fyrir daginn.



² Joc.com120620 Market disruption shifting Asia-Europe contracting patterns.

Þá má sjá að topparnir hjá CCFI eru lægri og verðin fara ekki jafn langt niður.

Saman gefa þessi gróf góða hugmynd um verð-slaginn á sjóflutningum frá Kína. Þetta er þó bara um 10% allra flutninga heimsins.

Með þær upplýsingar sem eru á vefnum og mögulega aðstoð ráðgjafa eru góðir möguleikar á því að koma vel undirbúinn til samninga um verulegt flutningsmagn. En þegar um er að ræða einstaka gáma er gert ráð fyrir að notast við flutningsmiðlara.

Svona verðupplýsingar ættu að koma í veg fyrir verulega mismunun sem felast þá helst í því að stærri kaupendur fái stórkostlega afslætti og að þeir sem eru að byrja fái allt of há tilboð sem geri þá jafnvel ósamkeppnishæfa.

Aukagjöld

Lengi hefur tíðkast að bæta við sjófraktina kostnaðarpóstum sem eru sagðir háðir breytingum sem eru ekki á valdi útgerðar að hafa áhrif á. Helstu slíkir póstar eru

- Olíu álag BAF
- Gengisálag CAF
- Peak Season Surcharge PSS
- Stríðshættuálag WRS
- Neyðar hækkun olíu EBS
- Hafnar tafa álag PCS
- Umhverfisgjald LSS

Olíuálag og umhverfisgjald.

Vegna mikilla sveifla í olíuverði þótti sanngjarnt að yrðu ófyrirséðar hækkarnir yrði útgerðum bættur sá kostnaður. Þetta þróaðist upp í að verða óaðskiljanlegur tekjupóstur flestra útgerða. Það eru undantekningar eins og Royal Arctic Line sem virðist fylgja anda þessa pósts og getur þetta álag farið niður í ekkert.

Alþjóðaútgerðir voru með ógegnsæjar reiknireglur, sem meðan konferensar voru við lýði, voru notaðar af öllum útgerðum á



Til hægri sjáum við verð á 14 ára tímabili og eru sveiflur milli ára. Grafið að ofan sýnir verðsveiflur innan 12 mánaða og er mikið að gerast. Upplýsingar frá shipandbunker.com Taflan er byggt á upplýsingum frá The Irish Maritime Economist, Vol 14, og eru sagðar frá Clarkson.

sömu rútu. Var aldrei hallað á útgerðir. Eftir daga konferensanna reiknaði hver fyrir sig en flestar útgerðir voru með svipað álag sem þróaðist um tíma þannig að upphæð álaganna varð mun hærra en sjófraktin.

Síðan bannað var að nota eldsneyti með hærri brennisteinsinnihaldi en 0,1% á vissum svæðum hafa útgerðir krafist aukaálags, umhverfisgjalds (Low Sulphur Surcharge, LSS) vegna dýrari olíu á þessum svæðum. Ýmist er hvort þetta sé líka notað sem auka tekjupóstur, krafist meiri bóta en nemur kostnaði, eða að gjaldið er sýnilega miðað við raunkostnað.

Gengisálag

Þetta álag var til að mæta sveiflum í gengi gjaldmiðla. Þar sem kostnaður varð til í upprunahöfn, losunarhöfn og kostnaður við rekstur skips, sem gátu verið í öðrum gjaldmiðlum en þeim sem verð var samið í.

Fyrir heimsálfusiglingar eru lang stærstu kostnaðarliðir olía og fjármagns kostnaður og eru reikningar oftast í USD enda olía skráð í þeim gjaldmiðli og lán væntanlega tekin í þeim gjaldmiðli sem notaður er í reikningsgerð. Hafnarkostnaður, annar en sá sem fellur beint á vörueiganda, er til þess að gera hverfandi.

Því hefur gengisálag smátt og smátt misst vægi og í gjaldskrá Samskipa er ekki lengur gengisálag. Ekki tókst að finna gjaldskrá á vefsíðu Eimskips.

Álag vegna flutningatoppa

Farmeigendum var gert að greiða álag á umsamda frakt á þeim tímum sem mest var að gera. Þetta var alfarið ákvörðun útgerðar, sem tók mið af markaðnum. Rökin geta einhvern tímann hafa verið að ef gjaldið væri ekki borgað þá yrði varan einungis tekin með ef væri pláss, en þeir sem borga hefðu forgang.

Minni nýting er á skipunum og því hefur þessu álagi lítið verið beitt undanfarin 9 ár³.

Stríðshættuálag

Þegar tryggingafélög hafa hækkað iðgjöld vegna áhættu af stríðsátökum hafa útgerðir sett á álag sem á að mæta þessum kostnaði. Samningar útgerða við tryggingafélög eru trúnaðarmál og hafa útgerðir verið ásakaðar um að nota tækifærið og krefjast mun meira en sem nemur iðgjaldahækkun.

Ástand eins og sjóræningjar á vissum stöðum þar sem þarf að fara lengri leið hefur leitt til slíks álags.

Þessi álög eru tímabundin.

Almennt má segja um þessi álög að fraktkaupendur hafa kosið að hafa eitt sanngjarnt verð fyrir allt tímabilið með öll, eða sem flesta álagsflokka innifalda í verði.

Upp og útskipunargjöld THC

Upp og útskipun, er óaðskiljanlegur þáttur af flutningi gáma milli hafna. Samt er hún seld sérstaklega og eru verð skipafélaga fyrir þjónustu í sömu höfn mismunandi, THC.

Í fæstum tilfellum getur innflytjandi valið á milli margra hafna, sérstaklega ekki ef um beinar siglingar er að ræða án umskipunar. Þegar umskipað er úr heimsálfuskipi í milli-flutningaskip, feeder, getur verið um visst val, en gámahafnir eru almennt ekki margar og því hefur innflytjandi að öllu jöfnu lítið eða ekkert val nema endastöðin sé mitt á milli virkra gámahafna og flutningur til og frá höfn á svipuðu verði.

Á fyrstu árum gámavæðingar var notast við kostnaðarskilgreiningar línuskipanna sem gekk út á að skipið tæki við vörunni yfir borðstokk, en síðan voru út og uppskipunargjöld skilgreind. Gjaldið, THC, skildi vera byggð á kostnaði.

Eftir 2008 þegar samráð skipafélaganna var bannað af Evrópusambandinu voru gjöldin undir eftirliti og ekki ætlast til að þau væru gróðapóstur.

Þegar vara er seld FOB þá borgar seljandi vöru fyrir THC úr höfn en kaupandi fraktina. Hafi seljandi möguleika á að hafa áhrif á val á flutningsaðila þá væri það líklegt að hann mælti með þeim flutningsaðila sem hafði lægst THC. Ef varan er seld CIF þá lítur sendandi á heildarkostnaðinn að uppskipunarhöfn og einstakir kostnaðarþættir skipta ekki máli.

Í lok desember 2015 var lýst yfir af hálfu skipafélaga í Evrópu að þau skyldu með tilvísan til ákvarðana sambandsins frá 2003 héðan í frá kappkosta að birta heildarverð fyrir sjóflutning, sem innifelur álög sem fyrr hafa verið nefnd og THC. Þetta er þörf ákvörðun til að venja fólk af að kalla sama hlutinn mörgum nöfnum. Þyrfti slík ákvörðun að ná til heildar keðjunnar þegar það á við, inn um hafnarhlið og alla leið út um hlið á ákvörðunarhöfn.

Vegna þess sem áður segir um flutningsskilmála FOB, verður að vera ljóst hvað kostar frá hliði og um borð sérstaklega.

Allt hitt

Gjöld sem nefnd eru að ofan eru órjúfanlegur hluti af flutningi gáms, og ef ekki er samið um sérstaklega geta undir vissum kringumstæðum verið innheimt.

Listinn hér að neðan er dæmi um gjöld sem innheimt eru þegar tækifæri gefast og sjaldan hægt að komast hjá að greiða sum þeirra, þó önnur séu einungis heimtuð gegn umbedinni þjónustu.

Local Surcharge	Code	Effective	Rate
Booking Cancellation Fee			
Applied where Confirmed bookings are cancelled 7 working days or less prior to vessel arrival at Port of Load	BCF	31/05/2017	£100 per cancelled container
Export Documentation Charge	DOC	01/05/2012	£30 per B/L
Advance Manifest Security Charge (Advance Manifesting) - for all countries with Advance Manifesting requirements	AMS	01/10/2014	£30 per Master B/L and each House B/L
Amendment for Advance Manifest Security Charge - for all countries with Advance Manifesting requirements	AAM	01/10/2014	£40 per amendment request
B/L Amendment Fee - all other amendments	AMF	01/02/2011	£40 per amendment request
Late SI Fee - only for shipments not subject to Advance Manifesting regulations	LSI	01/06/2010	£30 per late SI
Telex Release Fee	TLR	20/04/2010	£10 per telex release
Royal Mail Special Delivery	PAP	01/02/2011	£10 per B/L
Terminal Handling Charge (Container Service Charge) - all UK ports, except Felixstowe	THC, THD, CSC	01/07/2014	Dry cargo £129 per cntr, Reefer cargo £205 per cntr
Terminal Handling Charge (Container Service Charge) - Felixstowe	THC, THD, CSC	04/04/2017	Dry cargo £140 per cntr, Reefer cargo £210 per cntr
Import Documentation Charge	DCF	01/03/2010	£30 per B/L
Equipment Handover Charge - Lo/Lo - Import Merchant Haulage Only (Not for Shipper's Own)	EHD	01/03/2011	£60 per contr
Import Venting Fee	FUM	01/06/2010	£200 per 20ft, £225 per 40ft
Provision of Temperature Data Record	RDS	01/01/2014	USD 300 per record
Removal of Minor Dunnage (following import delivery)	CLE	15/02/2013	£150 per cntr
Customs Clearance Charge - Import	CCC(cntr) / CCB (B/L)	08/09/2010	£55 per entry for up to 3 tariff headings, each heading thereafter £1.50
Customs Clearance Charge - Export	CCC(cntr) / CCB (B/L)	08/09/2010	£35 per entry for up to 3 tariff headings, each heading thereafter £1.50
Admin Fee for Multi Currency Invoicing	ADM	20/12/2010	£40 per shipment
Bounced Cheque Administration Fee	BCA	03/09/2010	£25 per cheque
General Administration Charge			
(For passing on all other 3rd party costs; to be applied in addition to the 3rd party cost)	ADM	28/06/2017	£75 or 15% of the actual cost, whichever is the lower
Port Shift Charge (For inbound reefers arriving at Immingham, to cover the lift fees incurred at the Port Health facility)	SHF	19/04/2013	£100 per container
Import Bond Fee (Includes Port's Security Fee, Infrastructure Surcharge, and DTI Fee)	BON	01/07/2013	£65 per B/L
Import Empty Container Drop-Off Surcharge in UK. Applied when the empty container is not returned into an OOCL stack at the Port of Discharge	DPC	20/11/2013	£400 per container
Vessel Certificate Fee	CIC	01/08/2014	£15 per certificate

Yfirlit um aukagjöld í höfn í Bretlandi. Svipaðar upplýsingar, þó með breyttum verðum má fá á vefsíðum íslensku skipafélaganna.

3 Hér er miðað við til loka 2017 þegar greinin var upphaflega skrifuð.

Frá dyrum til dyra

Stærsti hluti flutninga í dag eru heilgámaflutningar, FCL, Door/Door. Því eru sjöflutningar eða það sem hér er lögð áhersla á, kostnaður við að flytja gám með skipi, bara hluti heildarkostnaðar.

Flutningur minni sendinga er í safngámum, LCL, sem eru hlaðnir í vöruhúsi í eða nálægt lestunarhöfn og losaðir og toll-afgreiddir í vöruhúsi í eða nálægt losunarhöfn. Alls konar kostnaður er samfara slíkum flutningum og einhvers staðar borgar sig að vera heldur með hálf fullan gám einn, en vera með í samlestun. Það er erfitt að setja saman trüverðug LCL kostnaðar dæmi og verður ekki reynt hér.

Alvara lífsins

Saga gámaævæðingar er saga útgerða sem gáfust upp á samkeppninni. Eigendur United Arab Shipping Company, UASC ákváðu að sameinast Hapag Lloyd. UASC er í eigu ríkisstjórna ríkja við Persaflóa sem eiga ekki beinlínis við fjárskort að stríða og eru ekki gjarnar á að draga sig úr einhverju, því það stríðir gegn stolti manna. En samt, UASC undir stjórn manns sem var síðasti stjórnandi Ben Line 24 árum áður, Jörn Hinge, komst að þeirri niðurstöðu að þeir væru ekki líklegir til að ná þeirri stærð sem þarf til að vera meðal þeirra stærstu og því varð samruninn við hið þýska fyrirtæki, Hapag Lloyd.

Í fyrsta dálki myndarinnar hér að ofan eru 30 skipafélög, vantar a.m.k. Ben Line og EAC. Í næst síðasta dálki eru 11 félög, en eitt varð gjaldþrota, Hanjin. COSCO var langt komin með að kaupa OOCL, þá eru eftir 9. Á myndina vantar MOL, en þeir renna saman við NYK og K Line í ONE, Ocean Network Express, svo á árinu 2018 verða 8 félög eftir, eins og sýnt er í síðasta dálki sem er handavinna höfundar.

COSCO hefur síðan keypt OOCL, og HMM, sem hét einu

sinni Hyundai Merchant Marine, hefur verið bjargað frá gjaldþrota með mjög mikilli innspýingu frá ríkisstjórn Kóreu beint eða óbeint. Þeir eru samt ekki í Top 8.

Það er merkilegt að helmingur Top 8 eru í eigu Evrópumanna og ráða þeir yfir 52% gámaskipastólsins og Asiubúar eiga 27%. Öll hin skipin, 21% af gámaskipunum, dreifast svo á vel yfir 100 fyrirtæki. Eimskip og Samskip skipa 71 og 72 sæti heimslistans með 20.100 TEU gámagetu sem er samtals 0,08% gámaskipastól heimsins á þriðja ársfjórðungi 2020.

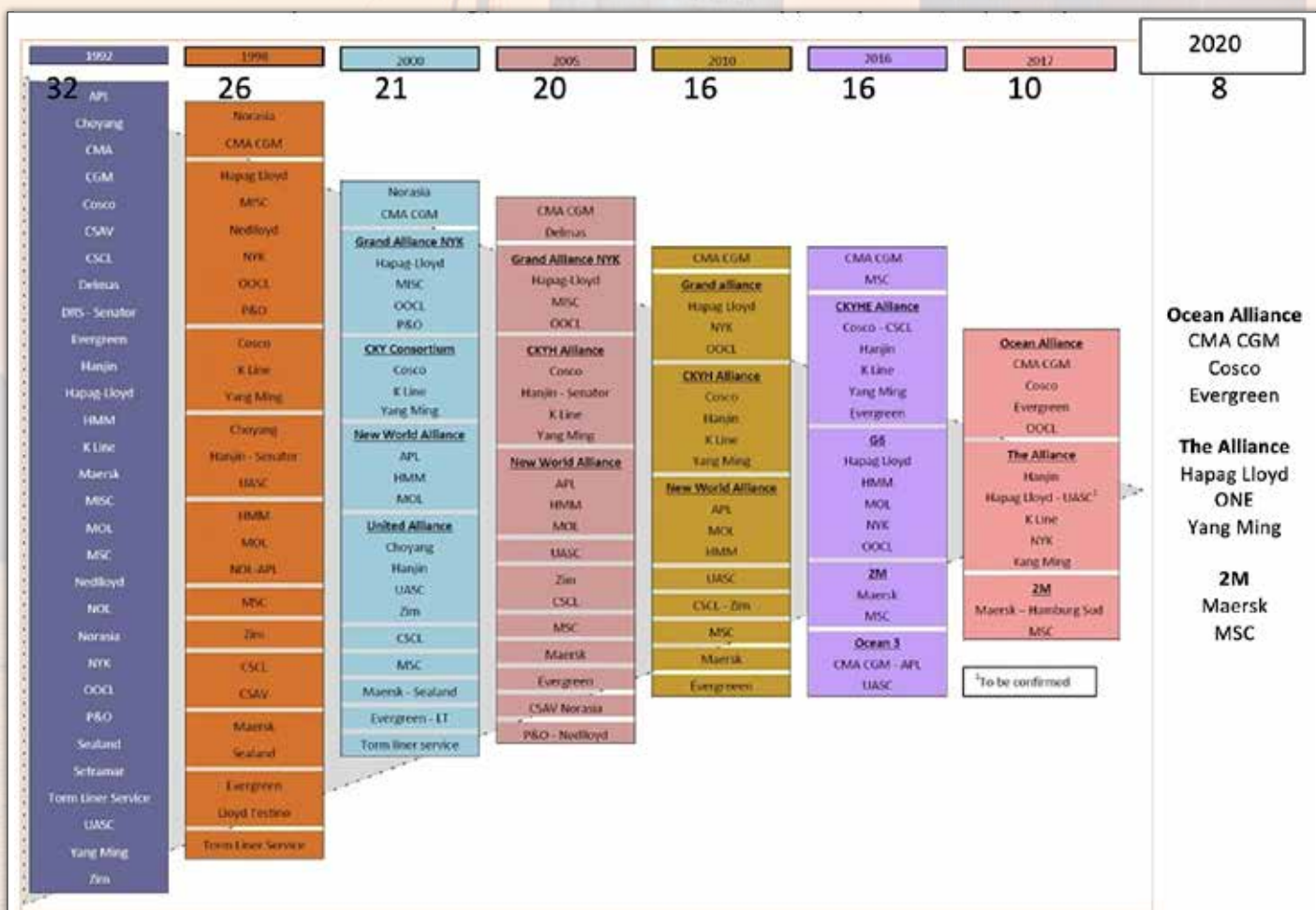
Því er spáð að aðeins 6 verði eftir, innan ekki langs tíma. Engin þorir að spá hverjir kaupa hverja. Það vantar félög sem eru nálægt en ekki eru líkur í bili á að þau munu verða í topp baráttunni. Hér má geta þess að Yang Ming og Evergreen eru bæði frá Taiwan.

Meðan félög hafa helst úr lestinni hafa margar lærðar greinar verið skrifaðar um samkeppnina samkvæmt ógunum tveimur, algerlega frjáls samkeppni, kunninn getur samið, - í einokun þar sem valkostir eru fáir í þjónustu og samningsstaða viðskiptamanna er takmörkuð.

Ljóst er að stefna útgerðanna í flotamálum, að hafa sýnilegan skipakost, tryggir að á næstunni eða í fyrirsjáanlegri framtíð eru litlar líkur á að eftirspurnin verði svo mikil að ekki sé til pláss um borð. Verð eiga því varla eftir að fara verulega upp yfir lengra tímaskeið á næstu misserum.

Valkostir

Pegar bóka á pláss fyrir gáma þá eru bara 3 siglingasamvinnur sem stjórna siglingunum, **2M**, sem eru fjandvinirnir Maersk og MSC, **Ocean Alliance**, sem samanstendur af CMA, COSCO og Evergreen, - og The Alliance sem hefur innan sinna vébanda Hapag Lloyd, Yang Ming, ONE og nú HMM.



Segjum að einhver vilji endilega flytja með Japönnum og velji því The Alliance, en gæti endað með gámana sína um borð hjá Yang Ming. Eða einhver, illa brenndur af gömlum syndum COSCO, myndi ekki þora að bóka með Evergreen eða CMA CGM.

MSC og Maersk slást með verðum við að selja í sama skip og í augnablikinu virkar markaðurinn eins og hann hafi þessi 8 skipafélög (auðvitað fleiri!) sem keppa nú bara í verðum, því ekki er nein útgerð sem getur skorið sig úr í siglingaþjónustu. Þá er eftir önnur þjónusta við viðskiptamenn. Sem hluti af að lifa af samkeppnina er dregið eins mikið og hægt er úr manna-haldi. Stefnt er að því að viðmót þjónustu skipafélaganna verði svipað og Amazon. Framboðið sé svo kristaltært að ekki sé hægt að misskilja hvað hafi verið keypt, og ef eitthvað fer úrskaiðis þá séu FAQ, spurningar sem oft koma upp, það vel þróaðar að það geri ekkert til þó enginn svari í síma.

Gallinn er bara að þjónusta skipafélaga er flóknari en að senda réttu bækurnar á réttum tíma, og afleiðingar misskilnings örlagaríkari en ef sending frá Amazon fer úrleiðis, sérstaklega ef klikkar það sem kemur frá undirverktökunum.

Stærsta áskorunin er að láta ekkert klikka: Skipið þarf að koma á réttum tíma og gámurinn til reiðu x tímum eftir komu, reikningarnir þurfa alltaf að vera réttir, ef búið er að bóka frysti-gám á vissum tíma þá þarf hann að vera tilbúin til að lyfta á bíl, ef skipinu seinkar af óviðráðanlegum ástæðum þarf að vera búið á tryggan hátt að tilkynna töfina og á y tíma fresti senda staðfestingu á áætlun. Helst þarf þetta að vera allt á neti sem enginn annar hefur aðgang að og er alltaf með réttu upplýsingarnar. Þá þarf kannski ekki meiri þjónustu en Amazon veitir.

En eins og með allt annað, eftir smá tíma verða allar útgerðir með sömu eða svipaðar lausnir, ef einhver klikkar þá heltist hún kannski úr lestinni. Og þar með er samkeppnisforskið farið, einu sinni enn. Og eins og með alla markaði, verðið er bara hátt þegar er meiri eftirspurn en framboð, annars hókta menn bara.

COVID 19

Flest sem sagt er um COVID 19 hefur einhverja neikvæða tengingu. En fyrir stóru gámaútgerðirnar er Covidið eins og sending af hinnum ofan.

Að visu hefur magn minnkað nokkuð. Í byrjun þegar sumar hafnir og flutningur að og frá höfnum voru ekki að virka, þá felldu útgerðir niður ferðir, sem þótti bara eðlilegt. Að fella niður ferð er að draga úr framboði, og að fella niður margar ferðir er að minnka framboð verulega. Raunveruleikinn er eins og hann er, en óttinn við að geta ekki komið vöru sinni um borð hefur valdið óróa sem hefur leitt til að verð á flutningi hefur snarhækkað, eins og DREWRY grafið sýndi: Fyrir tímabilið frá maí til ágúst var hækkunin meiri en 40%.

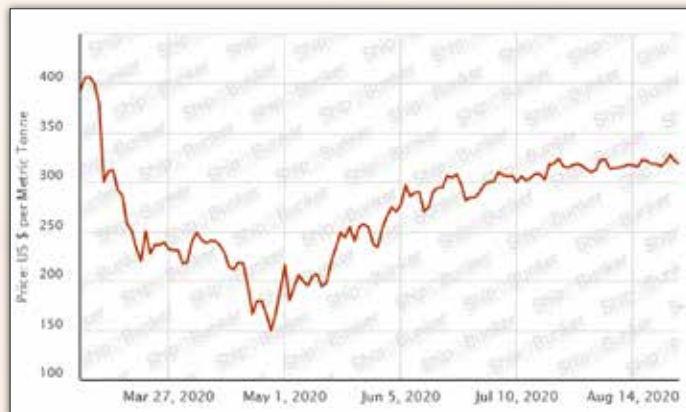
Í hálfársuppgjöri Maersk fyrir 2020, kemur fram að flutningur hafi minnkað um 16%, en þeir felldu niður 160 siglingar sem leiðir til lækkaðs rekstrarkostnaðar, og strax á fyrri helmingi árs.

Eins og grafið hér efst til hægri sýnir, snarlækkaði oliukostnaður í byrjun mars og byrjaði að hækka í lok apríl. Í lok ágúst er hann enn rúmlega 20% lægri en í byrjun mars.

Þetta er í fyrsta sinn sem gámaútgerðirnar stóru, allar sem ein, draga úr framboði, sem hefur gefið mjög vel af sér. Spurningin er hvort samkeppnisefirlit hinna ýmsu landa grípa í taumana eða hvort þetta sé framtíðin.

Nú hefur framboð á sumum leiðum aukist vegna meiri flutninga, en í lok ágúst 2020 hafði flutningsgetan á leiðinni frá Shanghai til vesturstrandar BNA aukist um 25% frá í mars, dagsverðið var rúmlega tvöfalt miðað við mars 2020.

Samstaðan nú um að draga úr framboði, er alger viðsnúningur frá síðustu heimskreppu, 2008-2009. Þá sigldu menn með



minna magn en með óbreyttri áætlun og stórtöpuðu. Þá voru meiri en 16 útgerðir um hituna en nú eru þær helmingi færri.

Aukinn hagnaður útgerða vegna minnkunar á framboði hefur leitt til vöntunar á gámum, því tími í höfn hefur lengst, meðal annars vegna niðurfellinga ferða og að gámar eru ekki sóttir því vöruhús eru full, því það er mun minni eftirspurn eftir sumum vörum. Þá hafa tekjur hafna minnkað vegna minna magns og færri skipa. Þar hafa menn reynt að bjóða upp á gámapláss fyrir vöru sem ekki fer, væntanlega á kjörum sem eiga að bæta upp tekjumissi annars staðar.

Hverjir kaupa sjóflutninga

Stór hluti af flutningasamningum við skipafélög eru ekki gerðir af vörueiganda BCO (Beneficial Cargo Owner,) heldur flutningsmiðlara eða flutningssmáala. Fyrirtæki sem bjóða upp á samlestun í gáma eru smásölu flutningafyrirtæki sem kaupa pláss af skipafélögum, gefa út farmbréf og eru ábyrg gagnvart vörueiganda. Þau eru kölluð Non Vessel Operating Common Carrier, NVOCC. Það er líka heitið á þeim fyrirtækjum sem kaupa pláss fyrir heilgáma fyrir einn eiganda (marga í einu) af skipafélögum til endursölu á verði sem getur verið umtalsvert hærri en það verð sem þeir borga fyrir, eða selja með lítilli álagningu í mikilli samkeppni. Talið er að NVOCC veiti betri þjónustu en skipafélög.

Flutningsmiðlarar eru milligöngumenn sem vinna fyrir vörueigendur og taka umboðslaun en ábyrgðin er hjá skipafélögum.

Mörkin milli eða nákvæm verkaskipting milli flutningsmiðlara og flutningasmála er stundum óljós, því útgerðirnar vilja stjórna verðsetningu á flutningum, og eru á tveimur áttum um hvernig eigi annars vegar að halda sambandi við vörueigandann, helst milliliðalaust, og spara með því að draga úr þjónustu. Nokkuð sem kvartað er yfir og hefur leitt til að hlutfall vöru milli Asíu og Bandaríkjanna sem fer í gegnum milliliði, flutningsmiðlara og smála, hefur aukist frá 26% af magni á árinu 2006 til 43% á árinu 2016⁴. Vegna minna framboðs á flutningsgetu vegna Covid hefur markaðshlutur þeirra aukist í 46%⁵. Samskipti útgerða við milliliði sem eru stærsti kunnahópurinn hafa alltaf verið vandræðaleg, sérstaklega þegar útgerðir vilja líka taka yfir hlutverk flutningsmiðlara.

Því hefur verið haldið fram að leiðin til að brúa þetta bil sé að gera vörueigendum hægara um vik með að hafa öll sín samskipti á sem greiðastan hátt í gegnum netlausnir, sem er ekki fjarlægur draumur þegar töllyfirvöld hvetja til slíkra samskipta. Leiðin virðist liggja í að mennta notendur og gera lausnirnar sifellt

4 Joc.com 191217 Maersk pressures forwarders amid market share battle.

5 Joc.com 250620 US importers from Asia rush to NVO's amid tight capacity.

	"E" Term Origin	"F" Terms Freight Charges Not Paid			"C" Terms Freight Charges Paid				"D" Terms Destination / Arrival			
Sales Terms	EXW Ex-Works (Place)	FCA Free Carrier (Place)	FAS Free Alongside Ship (Port)	FOB Free On Board (Port)	CFR Cost & Freight (Port)	CIF Cost, Freight & Insurance (Port)	CPT Carriage Paid to (Place)	CIP Carriage & Insurance Paid to (Place)	DAT Delivered At Terminal (Place/Port)	DAP Delivered At Place (Place)	DDP Delivered Duty Paid (Place)	
Services	Responsibility & Charges											
Warehouse Services	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	
Export Packing	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	
Origin Loading	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	
Inland Freight	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	
Port Rec Charges	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	
Forwarder Charges	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	
Ocean/Air Freight	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	
Dest Port Charges	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Seller	Seller	Seller	
Customs Clearance	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Seller	
Customs Duties	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Seller	
Dest Delivery Charges	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Seller	Seller	
	Risk/Responsibility, Transfers											
Risk Transfers	At Warehouse Named Place	On Truck at Named Place	At Named Port Alongside Ship	At Named Port On Board Ship	On Board Vessel at Port of Shipment	On Board Vessel at Port of Shipment	On Board Vessel at Port of Shipment	On Board Vessel at Port of Shipment	Unloaded at the Port or Cargo Terminal Named Place	On Delivering Carrier at Named Place	On Delivering Carrier at Named Place Duty & Tax Paid	

Samningar um alþjóða flutninga eru með tilvísun til flutningsskilmála. Yfirlitið að ofan hefur 11 skilmála. Þeirra langalgengastir eru FOB og CIF (stundum C&F). Eitt mikilvægasta atriði skilmálanna er hvar áhætta flyst frá seljanda til kaupanda í neðstu línu. Þá hver borgar hvað?

betri fyrir notandann og helst fá fram „villulaus“ samskipti af bestu gerð.

Einstakir verkþættir

Nær engir heilgámaflutningar byrja eða enda innan girðinga hafnar. Varan þarf að komast frá vöruhúsi seljanda á bíl, lest eða skipi, stundum blöndu af þessum flutningsmátum. Ef við einblinum á bílaflutninga þá þarf að sækja tóman gám til þess staðar sem skipafélagið nefnir og koma á lestunarstað. Oft biður billinn meðan gámur er fylltur. Þaðan er honum ekið til hafnar eða þar sem skipafélag tekur við honum til flutnings. Þá þarf að ganga frá farmbréfum og tollafgreiða. Sami ferill er á hinum endanum.

Í því sem á eftir fer er miðað við flutning á gámi sem lestaður er við dyr vöruhúss seljanda og losaður við dyr vöruhúss kaupanda. Helstu verkþættir eru:

- Bóka frakt
- Bóka gám
- Bill kemur með gám og ekur til hafnar
- Hafnarfyrirtæki tekur við gámi fyrir hönd skipafélags og geymir þar til kemur að lestun
- Farmbréf og tollafgreiðsla
- Gámur lestaður um borð
- Sigling beint til móttökuhafnar eða fyrst til stórhafnar og síðan með minna skipi til endanlegrar hafnar
- Hafnarfyrirtæki losar gáminn og geymir þar til hann er sóttur
- Tollagreiðsla, greiðsla á frakt ef við á, og stundum innflutningsleyfi

- Gámur sóttur ekið að vöruhúsi innflutningsfyrirtækis, tæmdur og gámi skilað

Bæði við FOB og CIF (C&F) flutningsskilmála sér seljandi um allt sem þarf þar til gámur er kominn um borð. Ef flutningurinn er CIF kaupir hann fraktina, samanber möguleikarnir að framan. Ef hann notar flutningssmáala eða flutningsmiðlara getur vel verið að þeim sé falinn flutningur gáms og tollskjalagerð, en líka er mögulegt að kaupandinn semji við aðra eða hafi innan síns fyrirtækis akstur og skjalagerð. Eins er mögulegt að skipafélagið bjóði upp á allan ferilinn þeim megin.

Í móttökulandi eru sömu möguleikar um framkvæmd verkþátta. Skipafélög hafa reynt að selja allan pakkann og sums staðar er það algengt.

Skipafélög hafa byggt upp eigin flutningsmið-

anir og vörudreifingar fyrirtæki (Logistics). APL logistics gekk vel, og þegar illa áraði í meginstarfseminni var það selt til Japanska Kintetsu fyrir hátt verð.

Maersk hefur verið í vandræðum með sitt flutningamiðlunarfyrirtæki sem hét Maersk Logistics áður en það fékk nýja stjórn og stefnu og hét um skeið Damco. Frá 1. september 2020 er Damco nafnið úr sögunni og nafni starfseminnar hefur verið breitt í Logistics & Services, en nú eru þeir hættir að bjóða flutning með öðrum. Vandinn er að Þessi starfsemi Maersk hefur sjaldnast skilað umtalsverðum hagnaði, meðan megin vandinn er að slík fyrirtæki í eigu skipafélaga eru í samkeppni við stærstu kúnna félaganna sem eru stórir flutningsmiðlarar eins og K&N, Panalpina, Deutsche Post, DSV, Schenker.

Oft er kostnaður við það sem skeður fyrir og eftir höfn dýrara og samkeppni ekki jafn hörð, sem segir að þar er hægt að vinna með hagnaði.

Hafnarfyrirtæki⁶ hafa lagt meiri áherslu á að selja allan pakkann sín megin, akstur og vörugeymslu og dreifingajónustu.

SJÓMANNABLAÐIÐ
VÍKINGUR

⁶ APM terminals make inland services a commercial focus, JOC.com 141117.



Ljósmyndakeppni sjómanna 2020

Eins og undanfarin ár stendur Sjómannablaðið Víkingur fyrir Ljósmyndakeppni sjómanna. Þátttaka í keppnum blaðsins hefur aukist jafnt og þétt en á síðasta ári varð metþátttaka í keppninni og ljóst að mikill ljósmyndaáhugi er meðal sjómanna. Hverjum sjómanni er nauðsynlegt að hafa dægrastyttingu og er ljósmyndun vel til þess fallin. Það er því skemmtileg áskorun fyrir ykkur að takast á við félaga ykkar með myndavélina á lofti. Við hvetjum alla sjómenn til þátttöku og bendum á að það er ekki myndavélin sem gerir góða mynd heldur augað fyrir myndefninu.

Fimmtán bestu myndir keppinnar munu síðan taka þátt í Norðurlanda-keppni sjómanna sem fer fram í Danmörku í byrjun næsta árs. Allir sjómenn á íslenskum skipum sem og íslenskir sjómenn á erlendum skipum hafa þátttökurétt í keppninni. Reglur keppinnar eru ekki flóknar en þær eru samræmdar við hin Norðurlöndin og því standa allar

myndir í lokakeppninni jafnfætis hvað kröfur varðar:

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 á þannig höfundarrétt að henni.

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

Með þátttöku samþykkir ljósmyndarinn að umsjónarmaður keppinnar fari með þínar upplýsingar í samræmi við upplýsingalögin í þeim eina tilgangi að upplýsa um þig í tengslum við íslensku 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 Sjómannablaðsins Víkinga mun velja þrjár vinningsmyndir sem hljóta verðlaun blaðsins. Eins og áður segir fara þær ásamt tólf öðrum 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/Sjómannablaðsins Víkinga
Ljósmyndakeppni 2019
Grensásvegi 13
105 Reykjavík**



Halli Hjálmarsson tók þessa, réttur maður á réttum stað.



Sannkallaður golþorskur. Björg Ástríðardóttir tók myndina.

Minning

um Guðjón Ármann Eyjólfsson sjóliðsforingja og skólameistara

Latinn er Guðjón Ármann Eyjólfsson sjóliðsforingi og skólameistari. Hann var fæddur í Vestmannaeyjum 10. janúar 1935 sonur hjónanna Guðrúnar Brandsdóttur og Eyjólfss Gíslasonar skipstjóra frá Bessastöðum. Hann lauk barnaskólaprófi og síðan landsprófi frá Gagnfræðaskólanum í Vestmannaeyjum árið 1951. Hann hóf nám við Menntaskólan á Laugarvatni og var þar einn vetur en fór 1952 í Menntaskólann í Reykjavík og lauk þaðan stúdentsprófi úr máladeild vorið 1955. Ári síðar lauk hann svo stúdentaþrófi úr stærðfræðideild sem hann taldi nauðsynlega undirstöðu frekara náms.

Guðjón Ármann fór til náms við Sjóliðsforingjaskóla danska sjóhersins, hann lauk því árið 1960 og útskrifaðist sem sjóliðsforingi og lærði þar einnig sjómælingar. Þetta var stífur skóli og til marks um það þá sóttu 130 um að komast í skólann en aðeins 30 komust inn og af þeim útskrifuðust 20 sjóliðsforingar.

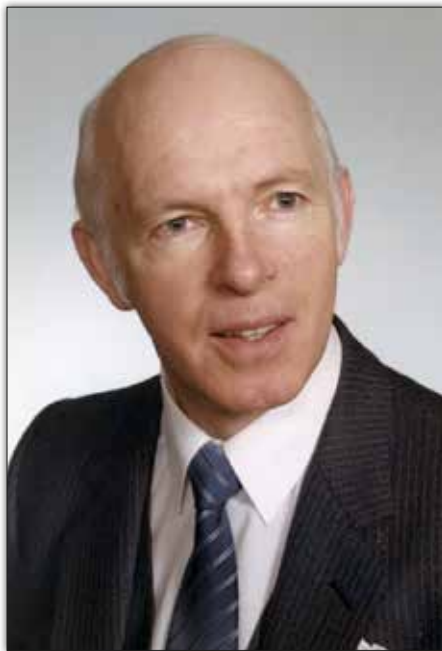
Að loknu þessu námi vann Guðjón Ármann um tíma við sjómælingar í Danmörku en hélt síðan heim til Íslands og starfaði fyrir Landhelgisgæsluna um skeið aðallega við sjómælingar. Árið 1962 sá hann um eitt námskeið í Eyjum fyrir verðandi stýrimenn, námskeiðið var haldið á vegum Stýrimannaskólans í Rvk.

Árið 1964 var hann skipaður skólastjóri við nýstofnaðan Stýrimannaskóla í Vestmannaeyjum. Því starfi gegndi hann allt til ársins 1975.

Í gosinu 1973 fluttist Stýrimannaskólinn í Vestmannaeyjum í húsnæði Stýrimannaskólans í Reykjavík og þaðan útskrifuðust gosárið 1973 nemendur skólans úr Eyjum.

Guðjón Ármann sneri ekki aftur til Eyja en hélt áfram kennslu við Stýrimannaskólann í Reykjavík og varð skólameistari hans árið 1981. Því starfi gegndi hann til ársins 2003 þegar Stýrimannaskólinn og Vélaskólinn í Reykjavík voru settir í eina stofnun sem fékk nafnið Fjöltækniskólinn.

Eftir Guðjón Ármann liggur mikill



fjöldi ritaðra greina í blöðum og tímaritum þar á meðal margar greinar í Sjómannablaðinu Víkingi. Ég man að hann hvatti okkur nemendur í Stýrimannaskólanum í Eyjum til að vera áskrifendur að því blaði.

Hann var ritstjóri Sjómannadagsblaðs Vestmannaeyja árin 1965 til 1975 og í það blað ritaði hann langt á annað hundrað greinar.

Þá hafa verið gefnar út eftirfarandi bækur eftir hann: Þrjár útgáfur af bókinni Stjórn og sigling skipa sem er kennslubók og handbók fyrir sjómenn hún fjallar um siglingareglur og ýmis undirstöðuatriði í sjómennsku mjög þörf og góð bók fyrir sjómenn.

Þá má nefna Vestmannaeyjar, byggð og eldgos sem bæði er lýsing á eldgosinu 1973 og afleiðingum þess sem og aldarfarslýsing frá byggðinni sem varð eldi og ösku að bráð í náttúruhamförum.

Þá var Guðjón Ármann höfundur að Árbók Ferðafélags Íslands 2009 sem fjallar um Vestmannaeyjar, glæsileg bók sem tilnefnd var til verðlauna.

Að lokum skal nefna nýja glæsilega kennslubók í Siglingafræði sem kom út 2013.

Árið 1993 var Guðjón Ármann sæmdur riddarakrossi hinar íslensku fálkaorðu fyrir störf sín að fræðslumálum sjómanna, en hann var 40 ár í þjónustu skólamála á Íslandi. Hann hafði einnig mikinn áhuga á björgun og öryggismálum sjómanna.

Guðjón Ármann hafði það áhugamál að læra tungumál talaði góða frönsku, þýsku, ensku, dönsku og fleiri tungumál.

Þegar hlé var á skólastarfi Stýrimannaskólans í Eyjum á sumrin fór Guðjón Ármann stundum á sjóinn sem háseti á ýmis skip, togara, trollbáta og síldveiðiskip, bæði til að kynna sér sjómannsstarfið í raun og drýgja tekjur.

Sagan segir að eitt sinn var hann á síldarbat þar sem áhöfnin var að landa síld í Reykjavíkurböfn. Guðjón Ármann var þá í lestinni að vinna við löndunina.

Við sömu bryggju var franskt herskip og voru borðalagðir skipverjar af því skipi áhugasamir að fylgjast með löndun á síldinni, höfðu líklega ekki oft verið vitni af því. Þegar Guðjón Ármann kemur upp úr lestinni í pásu, ekkert nema síldarhrestur eins og eðlilegt er í síldarlöndun, tekur hann eftir þessum borðalögðu mönnum á bryggjunni. Hann vippar sér upp á bryggju og fer að spjalla við þá á





Myndin er af skólafélögum Guðjóns Ármanns úr sjóliðsforingjaskólanum. Hann er lengst til vinstri í öftustu röð.



sinni góðu frönsku. Þeir urðu undrandi þegar þeir komust að því að þarna var engin venjulegur háseti að koma upp úr lest á fiskiskipi heldur vel menntaður sjóliðsforingi frá danska sjóhernum og skólastjóri Stýrimannaskóla þar að auki.

Þetta atvik lýsir Guðjóni Ármanni vel, hann var alveg laus við allt snobb og merkilegheit.

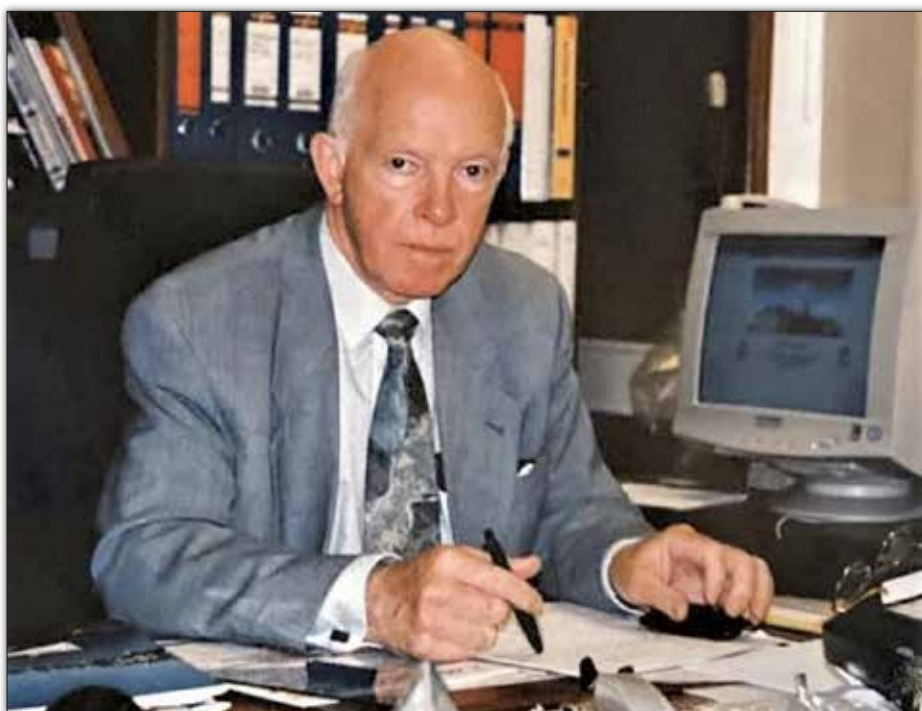
Í viðtali sem við Kristján Óskarsson tókum við Guðjón Ármann árið 2009, þá var hann hættur sem skólameistari, er hann spurður hvort hann hafi fundið fyrir þakklæti sjómanna þá aðallega stýrimanna og skipstjóra fyrir störf sín? Hann svaraði:

„Það þykir mér skemmtilegast þegar gamlir nemendur heilsa manni með virktum, þá hugsa ég, jæja maður var þá ekki verri en það. En það skemmtilega við starfið er að hafa kynnst svona mörgum ágætis mönnum já alveg toppmönnum, sem hafa margir haldið við mig alveg einstakri tryggð“.

Sjómenn eiga Guðjóni Ármanni margt að þakka. Líf hans snerist um að fræða sjómenn og hvetja, þetta gerði hann í Stýrimannaskólanum og með skrifum sínum í þeim fjölda greina sem hann skrifaði í blöð og tímarit.

Eftirlifandi eiginkona Guðjóns Ármanns er Anika Jóna Ragnarsdóttir frá Lokinhamradal í Arnarfirði og eiga þau fjögur börn; Ragnheiði, Ragnar, Eyjólf og Kristínu Rósu.

Guðjón Ármann Eyjólfsson lést á Landspítalanum í Fossvogi þann 16. mars 2020 85 ára að aldri. Útför fór fram frá Hallgrímskirkju þriðjudaginn 23. júní 2020.



**Ryðfrír
stálbarkar**

Barkasúða Guðmundar ehf.

Hvaleyrarbraut 27

220 Hafnarfirði

Sími: 564 3338

fyrir

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





Glæsilegt fiskvinnsluhús Samherja á Dalvík. Dalvíkurbær lagðist á árar með fyrirtækinu og ræðist í nýtt landnám þar sem fiskvinnsluhúsið nýja stendur nú. Einnig var byggður nýr hafnarkantur, Austurgarður. Mynd: Þorgeir Baldursson

Fullkomnasta bol-fiskvinnsla í heimi?

Um miðjan ágúst, nánar tiltekið þann 14., tók fiskvinnslufolk á Dalvík til starfa í nýju fiskvinnsluhúsi Samherja á Dalvík. Mig langar til að taka stórt upp í mig og kalla þetta fullkomnasta hús sinnar tegundar í heiminum; ég verð þá leiðréttur ef ég fer með rangt mál.

Hvergi meiri sjálfvirkni

Svo mikið er víst að fiskvinnslan nýja á Dalvík er einstök í sinni röð um allan þann tæknibúnað sem þar er að finna. Þrír milljarðar króna hafa verið lagðir í tæki og hugbúnað og afraksturinn er býsna glæsilegt og áþreifanlegt dæmi um íslenskt hugvit og verkfærni.

Fjöldmörg íslensk fyrirtæki komu að sköpun hins nýja fiskvinnsluhúss. Frost lagði til lausfrysta, Valka vinnslulínur, Vélfag flökunarvélarnar, hausarar komu frá Baader Íslandi og róbótar frá Samey. Og er þá engan veginn allt talið því að Skaginn 3X, Marel, Raftákn, Slippurinn og fleiri íslensk fyrirtæki lögðu einnig í púkkið. Síðast en ekki síst sá AVH ehf., með Fanneyju Hauksdóttur í broddi fylkingar, um hönnun hússins.

Þorsteinn Már Baldvinsson, forstjóri Samherja, fullyrðir að

hvergi sé að finna meiri sjálfvirkni í fiskvinnslu en í þessu nýja vinnsluhúsi félagsins á Dalvík. Menn hafi kafað ofan í allar mögulegar lausnir til að gera aðbúnað starfsfólks sem allra bestan; tæknin miði meðal annars að því að létta því störfin og sérstaklega hafi verið hugað að lýsingu og hljóðvist.

Mesta fjárfestingin

Nýsköpun og frumkvöðlastarf er það sem einkennir fiskvinnsluna á Dalvík og engin furða þó að íslensku fyrirtækin geri sér góðar vonir um að geta selt þekkingu sína og færni út um allan heim. Ekki síst þegar þau eiga þess nú kost að bjóða erlendum gestum að skoða íslenska snilld í verki. Í fjögur ár hafa fyrirtækin lagst sem einn maður á árar, undir forustu Samherja, og kæmi mér ekki á óvart þótt þau ættu eftir að uppskera ekki aðeins í ár heldur um ókomin ár nú þegar þau geta leitt fiskvinnslufolk hvaðanæva að úr heiminum um 9.000 fermetra sýningarpláss og sannað sig þannig í verki.

Þess má geta í lokin að fiskvinnsla Samherja á Dalvík kostaði alls sex milljarða og er hér um ræða langstærstu fjárfestingu fyrirtækisins í landvinnslu til þessa.

Þegar hið nýja fiskvinnsluhús Samherja var formlega opnað flutti Katrín Sigurjónsdóttir, sveitarstjóri Dalvíkurbyggðar, ávarp og sagði meðal annars: „Samherji er rötgróid fyrirtæki í Dalvíkurbyggð og þegar horft er yfir starfsmannahópin sést að í hópi starfsmanna eru aðilar sem hafa unnið hjá fyrirtækinu frá upphafi. Einnig eru nokkrar fjölskyldur þar sem foreldrar, börn og tengdir aðilar hafa unnið hjá fyrirtækinu til lengri eða skemmri tíma. Þetta ber þess vitni að það er gott að vinna hjá Samherja og að fyrirtækið hugsar vel um sitt starfsfolk enda mannaudur fyrirtækisins mikill.“

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

Utan úr

Plastið að landi

Hollensku félagasamtökin Ocean Cleanup sem er göðgerðafélag stýrt af frumkvöðlinum Boyan Slat hefur náð að safna miklu magni af plasti sem flotíð hefur um heimshöfin og komið með til hafnar. Til verksins var notað skipið MAERSK TRANSPORTER en það var útbúið með U laga fljótandi söfnunarbúnaði til að safna saman plastinu. Boyan, sem er einungis 25 ára að aldri, sagði í ræðu sem hann hélt þegar skipið kom til hafnar í Vancouver þann 12. desember sl. að allt það plast sem þeim hefði tekist að veiða upp úr sjónum myndi verða endurunnið í hluti sem síðar yrðu seldir til að fjármagna áframhaldandi plastsöfnun. Hafa samtökin unnið með DNV GL flokkunarfélaginu að kröfum og vottunum um að þeir hlutir sem unnir verða úr plastinu séu 100% sjórekið plast.

Koníak á röngum stað

Eigandi fiskeldis í Singapur var frekar óheppinn í september á síðasta ári þegar hann sigldi bát sínum á lögreglubát þegar hann var á leið frá fiskeldinu og til hafnar á meginlandi Singapur. Hinn 56 ára gamli Tan Choon Teck var heldur illa á sig kominn eftir áreksturinn. Áhöfnin á lögreglubátinum tók strax eftir blóðhlaupnum augum skipstjórans og fann auk þess sterka áfengislykt af honum. Karlinn hafði setið að sumbli með félögum sínum yfir einni Martell VSOP og eftir klukkutíma drykkju ákvað hann að taka flöskuna með sér út í kvíarnar til að skoða þær en það var einmitt á bakaleiðinni sem honum tókst að sigla á lögreglubátinn. Að sjálfsögðu var hann handtekinn og var dæmdur til greiðslu sektar upp á 300.000 krónur en því til viðbótar varð hann að greiða 900.000 krónur fyrir viðgerðina á lögreglubátnum.

Harmleikurinn í Beirút

Flutningaskipið Rhosus komst á allra vitorð eftir sprenginguna í Beirút í ágúst s.l. Skipið hafði reyndar sokkið tveimur árum áður þar í höfninni en reyndar byrjar sagan árið 2013 þegar í skipið var lestaður kjarni í Georgíu sem fara átti til sprengjuframleiðanda í Mosambík. Ekki ætla ég að endursegja alla söguna enda voru fjölmíðlar fullir af fréttum af málinu á sínum tíma heldur horfa í þau horn sem minna var litið til.

Eigandi skipsins hafði sagt skipstjóranum að fara til hafnar í Beirút til að taka þílfarsfarm sem skipstjórinn kallaði síðar græðgi útgerðarinnar og hann neitaði að taka hann um borð þar sem öryggi skipsins yrði ógnað. En hver eigandi þessa hættulega áburðarfarms í skipinu er hefur reynst ógjörningur að finna út úr. Leit að eigandanum spannaði tíu lönd og leiddi í ljós fjölda týndra skjala, auk vef fjölda draugafyrirtækja víðsvegar um heiminn. Enginn vildi kannast við að eiga farminn eftir að búið var að kyrrsetja Rhosus í höfninni vegna ógreiddra hafnargjalda. Hvorki framleiðandinn né kaupandinn sögðust eiga þennan farm en kaupandinn hafði ekki greitt fyrir hann enda átti hann ekki að gera það fyrr en hann væri losaður úr skipinu í Mósambík. Skipstjórinn hafði heldur enga hugmynd um eigandann. Verðmæti farmsins, sem var í stórsekkjum, var um 700.000 dollarar á verðlagi ársins 2013. Skipstjórinn og þrír aðrir skipverjar voru komnir í vond mál þegar skipið var kyrrsett því útgerðin lét þá afskiptalaus og máttu þeir eyða 11 mánuðum án launa og með litlar matarbirgðir um borð. Það var ekki fyrr en þeim hafði tekist að fá aðstoð við að komast til síns heima að hafnaryfirvöld tóku þá ákvörðun að losa skipið og draga það út á legu fyrir utan höfnina.

Svarti listi Trumps

Bandaríkjamenn hafa sett China Shipbuilding Group, sem er stærsti skipasmíður heimsins, ásamt 24 öðrum kínverskum fyrirtækjum á svartan lista vegna hlutdeildar þeirra í að þróa innviði á umdeildum svæðum í Suður-Kínahafi. Hafa þessi fyrirtæki aðstoðað herinn við að hanna og hervæða gervieyjar sem þeir hafa verið að koma upp á alþjóðahafsvæði í Suður-Kínahafi. Hinsvegar segja Kínverjar að þeir séu í fullum rétti að gera þessar eyjar því þær séu hluti af hafsvæði þeirra. Með þessari aðgerð Bandaríkjamanna er bandarískum fyrirtækjum bannað að selja vörur eða tækni til þessa aðila. Spurning er hvort við Íslendingar gætum ekki leitað eftir þekkingu hjá Kínverjum til að byggja upp Kolbeinsey og jafnvel búa til eyjar þar norður af til að stækka lögsögu og fiskveiðilandhelgina.

Skipaumferð eykst um heimskautið

Aukin bráðnun hafiss á norðurheimskautinu hefur opnað fyrir auknar siglingar skipa um svæðið sem jafnframt eykur á loftlagsmengun þessa viðkvæma hafsvæði. Skipaumferð um svæðið meðfram strönd Síberíu jókst um 58% milli árána 2016 og 2019 en á síðasta ári sigldu skip 2.694 ferðir um þetta svæði. Þessar siglingar eru knúðar áfram af framleiðendum járngrýtis, olíu, fljótandi gass og annars eldsneytis frá Rússlandi, Kína og Kanada. Þrátt fyrir minnkandi flutninga á heimsvísu, eftir að Covid-19 heimsfaraldurinn brast á, hefur það ekki orðið til þess að skipaumferð um heimskautasvæðið hafi dregist saman. Siglingar á fyrri hluta ársins 2020 um svæðið voru 935 ferðir á móti 855 ferðum á sama tíma ársins 2019. Þessar auknu siglingar valda áhyggjum umhverfissinna en þeir hafa bent á aukna losun á koltvíoxíðs frá skipaumferðinni.

Grunur um íkveikju

Í júlí sl. kom upp eldur í bandaríska árárskipinu Bonhomme Richard þar sem skipið var við bryggju í San Diego. Meira en 60 manns, þar af 40 sjóliðar, þurftu að leita lækniáðstoðar í kjölfar eldsins. Skipið er með stærstu skipum sinnar gerðar í bandaríska flotanum en nú hefur rannsókn leitt í ljós sterkar grunsemdir um að kveikt hafi verið í því. Sjóliði hefur verið handtekinn í kjölfar rannsóknarinnar.

Stærst sinnar gerðar

Heimsins stærsta jarðgasflutningaskip, ætlað til að dæla farmi sínum yfir í önnur skip, kom til hafnar í Rotterdam nýlega. Skipið Gas Agility er í eigu skipafélagsins Mitsui O.S.K. Lines (MOL) og var smíðað í Shanghai í Kína en franska olíufélagið Total mun sjá um rekstur þess. Farmgeymar skipsins eru 18.600 rúmmetrar en skipið sem hafði titilinn áður, Nauticor, er einungis 7.500 rúmmetrar en það skip hefur þjónustað skip í Hamborg. Gas Agility mun dæla farmi sínum á skip, sem brenna fljótandi jarðeldsneyti, í höfnum í Norður-Evrópu næstu tíu árin en samningurinn við Total gerir ráð fyrir að 300 þúsund tonnum verði dælt á skip frönsku útgerðarinnar CMA CGM árlega. Það skipafélag hefur í smíðum níu risagámaskip sem öll munu



Stærsta LNG bunkerskip heims.

Ljósmynd: Total

brenna fljótandi jarðgasi og munu þau sigla til hafnar í Rotterdam.

Maersk tengist spillingarmáli

Brasilískir saksóknarar lögðu nýlega fram ákærur á hendur tveimur mönnum vegna meints gruns um að þeir hafi reynt að afla trúnaðarupplýsinga frá Petrobras olíufélaginu til hagsbóta fyrir stærsta skipafélag heims A.P. Moller-Maersk.

Málið kom upp í rannsókn sem hófst árið 2014 sem hluti af gríðarmiklu fjármálahneyksli sem kallast Car Wash Scandal, sem síðan hefur teygst anga sína til aðila eins og Maersk og afhjúpað spillingu í fjölmörgum löndum í kjölfar 70 lögregluaðgerða. Fyrrum framkvæmdastjóri Maersk í Brasilíu, Viggo Andersen, tók þátt í áætlun sem leiddi til að minnsta kosti 31,7 milljóna dollara taps Petrobras en hann hefur neitað öllum ásökunum þar um. Grunur leikur á að Viggó hafi tekið þátt í áætlun um að múta stjórnanda Petrobras í gegnum millilið í skiptum fyrir upplýsingar sem myndu tryggja Maersk meiri viðskipti. Fulltrúi skipafélagsins sagðist taka ásakarnirnar mjög alvarlega og hefur félagið lýst yfir vilja til að vinna með yfirvöldum.

Óvænt sjórán

Lesendur þessa pistla hafa ekki farið varhluta af skrifum mínum um siglingar skipa um hafsvæði þar sem sjórán hafa verið tíð. Til að verja skip sín hafa útgerðir fengið vopnaða öryggisverði til að sigla með skipunum um hættusvæði enda ekki hlutverk skipverja að vopnbúast gegn slíkri vá. Áhöfnin á stórflutningaskipinu Jaeger var á siglingu gegnum Indlandshaf á leið í Rauðahafið og þurfti því á vernd að halda. Þrír öryggisverðir voru teknir um borð á Indlandshafi og taldi áhöfnin sig vera í góðum málum. Þegar þeir voru komnir um borð og áttu

að afhenda skipstjóra skipsins vopn sín, eins og siður er hjá útgerð skipsins, neitaði einn þremminganna að láta vopnin af hendi. Þess í stað tók hann stjórn skipsins í sínar hendur og eftir að hafa breytt stefnu þess krafðist hann greiðslu launa sinna en aðilinn sem hann var í vinnu hjá hafði ekki greitt honum laun í marga mánuði. Hinir tveir verðirnir tóku ekki þátt í þessu sjóráni. Fram kom í tilkynningu frá útgerð skipsins að vörðurinn hafi aldrei ógnað skipverjum beint né skaðað nokkurn þeirra. Utgerð skipsins hafði engar upplýsingar um það ástand sem ríkti milli verndarfyrirtækisins og varðarins sem leiddi til þessa óvæntu uppákomu en skipinu hélt hann í þrjá sólarhringa áður en hann afhenti skipstjóranum vopn sín og gafst upp. Utgerð skipsins gaf út fréttatilkynningu um að búið væri að endurheimta skipið á ný en upplýsti jafnframt að ekki yrði upplýst meira um þetta mál.

Sjómenn í vanda

Ástandið í siglingaheiminum hefur verið mjög alvarlegt síðan Covid-19 faraldurinn hófst. Sjómenn hafa ekki fengið leyfi til að ferðast á milli landa og í byrjun heimilaði megin þorri þjóða ekki áhafnaskipti. Margir íslenskir sjómenn fór sannarlega ekki varhluta af þessu ástandi. Samkvæmt vinnuálagssamþykkt farmanna, svokallaðri MLC samþykkt, er ákvæði sem bannar að sjómenn séu hafðir lengur um borð en 11 mánuði án heimsendinga. Ákvörðun var tekin strax í upphafi faraldursins af hálfu hafnaríkisskoðunar, sem hefur það hlutverk meðal annars að sjá til þess að ekki sé brotið á réttindum sjómanna, að heimila að sjómenn gætu verið lengur um borð vegna ferðahafa. Svo virðist sem einstaka útgerðir hafi nýtt sér þessi grið og voru því ekkert að flyta sér að leysa vanda sinna áhafna. Ástralal hinsvegar tóku þá

ákvörðun að stöðva skip þar sem skipverjar höfðu verið lengur um borð en 13 mánuði og krefja þá um að skipta út áhöfnum sínum.

Skemmtiferðir úr myndinni

Vandi skemmtiferðaskipa er ekki siður alvarlegur þar sem fjöldi skipa komast ekki að bryggjum þar sem skortur er á bryggjuhlássi. Mörg skip eru því á dauðasiglingu þar sem engir farþegar eru um borð enda hefur sá ferðamáti hrunið með sama hætti og annar ferðaiðnaður. Margar útgerðir hafa þó tekið þá ákvörðun að flytja skipverja sína úr áhafnaklefum og í betri farþegaklefa svo betur fari um þeirra fólk. Reyndar kom upp sú staða á nokkrum stöðum að útgerðir tóku þær furðulegu ákvarðanir að hætta að greiða stórum hluta áhafna sinna laun sín enda væru þær tæknilega ekki lengur við störf. Að sjálfsögðu höfnuðu áhafnir slíkri meðferð og var því harðlega mótmælt af hagsmunasamtökum sjómanna. Nú þegar er ljóst að margar útgerðir skemmtiferðaskipa eru í verulegum kröggum og hafa einnig fjölmörg skip verið seld í brotajárn þar sem ekki er lengur grundvöllur fyrir rekstri þeirra. Margar útgerðir hafa þegar ákveðið að bjóða ekki upp á ferðir á árinu 2021.

Dýrustu símtöl aldarinnar

Þann 25. júlí sl strandaði stórflutningaskipið Wakashio á kórallrifi undan Máritíus með þeim afleiðingum að gifurleg olíumengun varð. Bæði skipstjórinn Sunil Kumar Nandeshwar og yfirstýrimaðurinn Tilak Ratna Suboda voru handteknir af yfirvöldum í kjölfarið en þeir eru báðir indverskir. Skipið, sem skráð var í Panama, var í eigu japanskrar útgerðar. Var það 299 metra langt og var á leið frá Asíu til Brasilíu í kjölfestu þegar það átti leið framhjá Máritíus. Eftir



Stórflutningaskipið Wakashio brotið í tvennt á strandstað.

Ljósmynd: IMO

strandið brotnaði skipið í tvo hluta og var framhlutinn dreginn á haf út þar sem honum var sókt.

Við rannsókn á strandinu upplýstist að skipstjórinn vék af leið og sigldi nærri strönd Míritús í þeim tilgangi að leita eftir símamerkjum svo að skipverjar gætu hringt heim í fjölskyldur sínar. Ástæðan fyrir þessari ákvörðun skipstjórans var sú að einn skipverja átti afmæli þennan dag og vildi hann gleðja afmælisbarnið. Gaf skipstjórinn fyrirmæli um að fara allt að fimm sjómílum frá landi en í brúnni ásamt honum var yfirstýrmaðurinn og fyrsti vélstjóri. Rafræn sjókort voru notuð í brúnni en í ljós kom að þau voru ekki réttu kortin fyrir tækið sem notað var né í réttum skala þannig að dýpistölur voru rangar.

Sigldu á sundmann

Nýlega féll dómur á Nýja Sjálandi gegn hafnaryfirvöldum í Auckland ásamt skipstjóra hafnsögubáts hafnarinnar þar sem aðilar voru dæmdir til greiðslu 40 milljóna vegna siglingar á of miklum hraða

um höfnina. Til viðbótar var skipstjóri bátsins sektaður um 800 þúsund krónur. Tilurð þessa dóms má rekja til siglingar hafnsögubáts af Wakatere gerð þann 20. apríl 2017 um höfnina á 35 hnúta hraða um 270 metra frá landi en þar var maður, Leslie Gelberger, við sundiðkun og sigldi hafnsögubáturinn á hann með þeim afleiðingum að hann lést. Skipstjóri bátsins varð mannsins ekki var og það var ekki fyrr en hann var kominn aftur til hafnar að í ljós kom hvað hafði gerst. Samkvæmt landslögum er hámarkshraði skipa og báta 5 hnútar út að 200 metrum frá landi en hafnaryfirvöld höfðu 12 hnúta hraðamörk fyrir hafnarsvæðið. Hafnsögubáturinn var á 36 hnúta hraða þegar hann sigldi um 5 hnúta svæðið en 10 sekúndum eftir að hann fór út fyrir 200 metrana sigldi hann á Gelberger með fyrrgreindum afleiðingum. Við rannsókn málsins kom í ljós að hafnsögubátar hafnarinnar höfðu flestir brotið hraðamörkin á tímabilinu frá degi slyssins og til 31. janúar 2018 eða í allt að 4.275 skipti. Hafnaryfirvöld viðurkenndu brot þessi en þau greiddu fjöl-

skyldu þess látna 20 milljónir í skaðabætur.

Dæmdir fyrir sjórán

Nígerískir dómstólar hafa í fyrsta sinn fundið einstaklinga seka um sjórán í samræmi við ný lög gegn sjóránum. Dómur þessi hefur gefið skipaheiminum von um að sjóránum fækki á Gíneufloa. Þrír menn voru dæmdir við dómstólinn í Port Harcourt í Nígeríu en þeir auk sex annarra rændu olíuskipinu Elobey VI í mars síðastliðnum og kröfðust 27 milljóna króna í lausnargjald fyrir skipverja skipsins. Það hefur lengi verið mikil pressa á yfirvöld í Nígeríu að taka á málum á svæðinu sem gengið hefur undir nafninu „sjóræningjasundið“. Um 90% allra sjórána heimsins eiga sér stað á þessum slóðum og ná þau allt frá fiskiskipum til olíuborpalla. Voru þremmingarnir dæmdir til greiðslu 3.5 milljóna hver í sekt. Dómur hefur ekki fallið í málum hinna sex sem allir hafa lýst yfir sakleysi sínu. Talsmaður nígeríska sjóhersins sagði að með nýju lögnum væri mun auðveldara að ákæra sjóræningja en bætti því við að dómur í fjársektum yrðu afplánaðir með fangelsisvistun. Þótt fjöldi landa í Vestur-Afríku liggi að Gíneufloa þá er sjóræningjarnir frá fátækra svæðum við árósa olíuríkisins Nígeríu. Áður en þessi lög tóku gildi var nánast aldrei ákært fyrir sjórán þar sem slíkt var ekki ólöglegt á þeim tíma í landinu. Á fyrri helming þessa árs voru 49 sjómenn handsamaðir af sjóræningjum á svæðinu en þeir voru einungis 27 á sama tíma árið 2019. Varað hefur verið við því að árásir á skip á Gíneufloa færust stöðugt fjær landi.



Hafnsögubátur af Wagatere gerð.

Ljósmynd: Framleiðandi



VIÐ ÓSKUM SAMHERJA TIL HAMINGJU MEÐ NÝJA FISKVINNSLUHÚSIÐ Á DALVÍK



Gylfi kemur til hafnar úr góðum síldartúr. Hinn 10. maí 1940 var báturinn notaður til herflutninga fyrir breska herinn.
Mynd: Úr safni Valtýs Hreiðarssonar



Hernám Íslands

Föstudaginn 10. maí 1940, klukkan frúmlega 5 að morgni, renndi tundurspillir að bryggju í Reykjavík og setti breskt herlið á land. Ísland var hernumið. M. s. Gylfi E. A. 628 frá Rauðuvík, lá bundinn við endann á Ægisgarði í Reykjavíkurböfn og beið þess að fara út til togveiða að morgni. Áhöfnin, níu manns, var öll um borð. Skipstjóri var Jóhann Þ. Friðfinnsson frá Akureyri og ég undirritaður stýrimaður.

Torkennilegar siglur

Klukkan rúmlega fjögur um morguninn kom ég út á þilfar. Veður var stillt og bjart, stórstreymt og halffallið að.

Háseti sem var á verði sagði að það hefði verið flugvéladynur þá um nóttina sem var óvanalegt. Mér varð litið út á Sundin og sá þá siglur allmargra skipa af óvanalegri gerð bera yfir hafnargarðinn en skrokka þessara skipa sáum við ekki þar sem svo lágt var í ennþá. Þó töldum við vaktmaðurinn að þar mundu herskip á ferðinni.

Er við vorum að bollaleggja um þetta renndi allstór tundurspillir á talsverðri ferð inn úr hafnarmynninu og lagði hikaust upp að „Sprengisandi“, afgreiðslubryggju Eimskipafélagsins. Þegar í stað

rann stór hópur vopnaðra manna upp á bryggjuna, skipaði – eða var skipað – í fylkingu og hvarf sjónum okkar upp í bæinn. Við heyrðum glöggk köll og fyrirskipanir í morgunkyrrðinni, en enga Íslendinga sáum við á ferli.

Tundurspillirinn og allar athafnir ofanþilja þar, blöstu við svo við sáum gerla allt sem fram fór.

Á undan Þjóðverjum!

Fyrsti hópurinn var tæpast horfinn er



Talið frá vinstri; Bjarni Johannesson, sem var um skeið skipstjóri á Gylfa, síðar Akraborginni og Snæfelli, þá útgerðarmaðurinn sjálfur, Valtýr Þorsteinsson, og greinarhöfundur, Friðþjófur Gunnlaugsson. Ekki hefur tekist að bera kennsl á manninn lengst til hægri. Trúlega er myndin tekin 1947 en þá bættist Akraborgin EA-50 í flota Valtýs.

Mynd: Úr safni Valtýs Hreiðarssonar

önnur fylking lagði af stað og hvarf í sömu átt og sú fyrri. Þá lagði enn hópur manna, líklega nálega 20 manns, leið sína vestur með Verbúðunum og enn aðrir dreifðust um hafnarbakkann. Sáum við ekki hvað þeir aðhöfðust, því brátt fengum við um annað að hugsa.

Flokkur sá er leið sína hafði lagt vestur með Verbúðunum kom nú rakleiðis fram Ægisgarði og staðnæmdist yfir okkur, ef svo má segja, á brún garðsins. Fyrir flokknum var maður sem talaði góða íslensku. Bauð hann góðan daginn og tilkynnti okkur kurteislega að þessi tiltekni bátur væri tekinn í þjónustu breska hersins um stundarsakir. Skipstjórinn var kominn á þilfar og mölduðum við í móinn og spurðum hvað þetta tilstand allt merkti. Við fengum þau svör að Bretar hefðu neyðst til að verða á undan Þjóðverjum, því annars hefðu þeir tekið landið.

Það vildi svo til að að útgerðarmaðurinn, Valtýr Þorsteinsson frá Rauðuvík, hafði komið að norðan af Akureyri kvöldið áður og svaf um borð. Var hann kvaddur til og sá hann að ekki þýddi að mótmæla, en kvaðst áskilja sér allan rétt til bóta. Ekki veit ég hvort nokkrar bátur fengust fyrir tafir frá veiðum, sem ekki urðu miklar.

Um borð kom svo annar sjóliði, „korporal“ og einir átta óbreyttir úr landher Bretana. Var það ekki hermannlegt lið, unglinga grey og liðléttingar að undanskildum sjóliðanum sem var líklegur til að vera vel liðtækur.

Í löndun fyrir Breta

Klukkan var um hálf sex er við lögðum af stað frá Ægisgarði. Er við komum út úr hafnarmynninu, blasti við okkur heil flotadeild: Tvö allstór beitiskip, og einir sjö tundurpillar. Við tókum einungis ríffla og skotfæri. Var þilfarið fyllt af þessum varningi og fórum við tvær ferðir og lönduðum draslinu við verbúða bryggjurnar. Þetta tók okkur eina átta klukkutíma, og þótti okkur það hægur gangur. Öll tæki við lestun og losun harla frumstæð, jafn vel á okkar mælikvarða, og hermönnum ósýnt um að haga störfum svo eitthvað gengi.

Sjálfir snertum við í áhöfn Gylfa ekki á neinu og vorum ekki til þess kvaddir. Við sáum aðeins um að leggja að og frá og koma skipinu klakklaust þá leið sem fara þurfti. Um klukkan 14 vorum við lausir og fórum kl. 16 út á veiðar, frelsinu fegnir.

Tveir bátar aðrir voru í þessum flutningum, Aðalbjörg og Drífa. Ég held þessir bátar báðir hafi stundað flutninga fyrir herinn mestallan tímann sem hann var hér. Þrír togarar voru teknir, tveir ís-



Herflokkar þrömmuðu upp í bæinn. Aðalræðismaður Þýskalands, dr. Werner Gerlach, bjó í Tungötu 18. Þangað stormuðu Bretarnir, handtóku Gerlach og lögðu hald á skjalgögn.

lenskir og einn breskur, í flutninga morguninn sem herinn kom. Einnig sáum við að hafnarbáturinn Magni var eitthvað við að flytja þyngri hergögn en við fluttum.

Ekki aftur í Bretavinnu

Eins og fyrr er getið var blíðu veður og kyrrð yfir Reykjavík og fáir á ferli þennan föstudagsmorgun þegar herinn gekk á

land. Fljótlega fjölgaði þó við höfnina og virtist okkur að hver sem gat eitthvað baðlað ensku reyndi að gera sér Bretana að málvinum, karlar ekki síður en konur.

Sjálfur fékk ég andúð á þesskonar framferði og hélt það út hernáms árin öll. Ekki stundaði ég Bretavinnu meir en þessa klukkutíma sem ég þurfti að vera í þjónustu Breta daginn fyrir lokadag 1940

(Millifyrirsagnir eru Vikings)

Mergjaðar sögur!

Hér segir sagnameistarin Sigurgeir

Jónsson m.a. frá nokkrum af hetjum

hafsins, þeim Bjarnhéðni Elíassyni,

Sævari í Gröf og Ása í Bæ og dregur

fram stórskemmtilegar myndir af

þessum eftirminnilegum félögum

sínum.



BÓKAÚTGÁFAN HÓLAR

Bókaútgáfan Hólar

holabok.is / holar@holabok.is

Njósnakaplar við Íslandsstrendur



Hafið þið séð þetta skip nýlega? USNS Pathfinder.

Eitt nokkurra leyniverkefna sem varnarliðið sáluga, sem dvaldi í landinu á árunum 1951–2006, hafði með höndum var rekstur kaþbátahlustunarstöðvar Bandaríkjaflota í lítilli vík á Reykjanesi sem nefnist Þórshöfn og liggur skammt sunnan Stafness og Básenda.

Þaðan lágu tveir sæstrengir suður af brún landgrunnsins undan Selvogsbanka og austur með Suðurströndinni. Tengdist annar við hljóðnema á norðanverðum Færeyjahrygg en hinn lá norður eftir landgrunninu fyrir Austfjörðum og þaðan djúpt norður í höf. Strengirnir fluttu rafafi

unda áratuginn var ekki lengur þörf á raftengingu á Stokksnesi.

Pótt sæstrengjum sé jafnan valin leið þar sem lítil hætta er á að þeir verði fyrir skemmdum, t.d. af veiðarfærum skipa, fór ekki hjá því að íslenskir sjófarendur fengju hlustunarstrengina öðru hverju í veiðarfæri, einkum á grunnsævi undan Reykjanesi og á Lónsbugt. Strengirnir voru ekki merktir á sjókort líkt og venjulegir fjarskiptastrengir og Bandaríkjafloti gaf ekkert upp um legu þeirra. Stóð hann þó jafnan straum af kostnaði við sjótjón sem af þeim hlutust fyrir tilstilli varnarmálanefndar utanríkisráðuneyt-

isins.

Friðþór Eydal starfaði lengi sem upplýsingafulltrúi varnarliðsins og vinnur að ritun sögu þess. Leitar hann upplýsinga um fleiri tilvik þegar skip festu í eða drógu upp þessa ómerktu sæstrengi, eða misstu veiðarfæri. Einkum væri fengur að staðsetningu slíkra atvika.

Annað þessu tengt eru umsvif erlendra hafrannsóknarskipa hér við land. Pótt kalda stríðinu hafi lokið fyrir 30 árum hefur kaþbát- og gagnkaþbátahernaður fengið aukið vægi hjá stórveldunum að undanfögnu. Hvort tveggja grundvallast á nákvæmum rannsóknnum á sibreytilegu eðli og ástandi sjávar, t.d. hvar hita-, seltu- og straumaskil liggja, en það hefur áhrif á hvernig hljóðmerki berast um hafdjúpin svo hægt sé að haga aðgerðum eftir því.

Mest ber á rannsóknarskipum Bandaríkjaflota sem bera skammstöfunina USNS á undan nafninu, t.d. USNS Pathfinder og USNS Bruce C. Heezen sem oft hafa verið hér á ferð undanfarin ár og komið til hafnar í Reykjavík. Pótt skip þessi séu gerð út af sjóflutningadeild Bandaríkjaflota (U.S. Navy Military Sealift Command) eru þau ekki eiginleg herskip og áhöfnin óbreyttir borgarar. Bera skipin skorsteinsmerki með gulri og blárrí rönd.



Þessa mynd tók Hilmar Snorrason af USNS Bruce C. Heezen.

úr landi til að knýja magnara í honum til þess að flytja hljóðmerkin til baka. Þegar sæstrengirnir voru lagðir á árunum 1965 og 1966 var seinni lögnin norður í höf lengri en sæstrengjatækni þess tíma leyfði og varð því að taka hann á land um Lónsdjúp í ratsjástöð varnarliðsins á Stokksnesi til að veita á hann rafafi. Flutti síðasti kaþli strengsins hljóðmerkin þaðan til úrvinnslustöðvarinnar í Þórshöfn á Reykjanesi. Þegar nýir strengir af fullkomnari gerð voru lagðir um miðjan ní-



USNS Zeus.

Bandaríkjafloti vinnur einnig að lagningu nýrra hlustunarstöðva á hafsbotni og hefur kapalskip flotans, USNS Zeus sem m.a. lagði sæstrengi hlustunarstöðvarinnar á Reykjanesi á sínum tíma, verið að störfum á Norður-Atlantshafi. Sést hefur

til skipsins m.a. alldjúpt vestur af landinu. Friðþóri leikur einnig hugur á að afla upplýsinga um hvar sést hafi til ferða þessa skips og hafrannsóknaskipa í grennd við landið undanfarin sumur.

Eru þeir lesendur Víkingins sem ein-

hverjar upplýsingar geta veitt um festur í njósnaköplunum á fyrri árum eða ferðir hafrannsóknarskipa að undanfögnu hvattir til þess að senda blaðinu línu á netfangið jonhjalta@simnet.is eða hringja í síma 862-6515.

ÝKJUSÖGUR

Atóm-Gvendur

Togarasjómaðurinn og rithöfundurinn Hjörtur Gíslason sagði sögur af Atóm-Gvendi sem ég er ekki viss um að hafi verið nema hugarfóstur hins snjalla rithöfundar. Mér hefur að minnsta kosti ekki tekist að grafa upp neitt um Gvend nema þessar sögur Hjartar. Ef lesendur Víkinga vita frekari deili á þessum úrræðagóða snillingi þá endilega hafið samband við ritstjóra vörn. Snúum okkur þá að afrekum Atóm-Gvendar.

Atóm-Gvendur hreinsar skorstein og til verður svertingi

Þegar Atóm-Gvendur var sjö vetra var honum komið í fóstur á sýslumannssetri á Vestfjörðum. Þann vetur vildi það til að skorsteinninn stíflaðist svo hrottalega að ekki var hægt að kveikja upp og réði enginn við að ná stíflunni úr. Var þá leitað til sveinsins unga sem lét þegar bora gat svo þræða mætti tóg niður í strompinn. Jafnframt lét sveinninn búa til flugdreka, ekki mikið minni en tíu metra í þvermál. Var svo beðið átektu en ekki vissi heimafólk gjörka hvað sveinninn hugðist fyrir og varð enn ráðvilltara þegar hann batt hákarlaskráp einn mikinn í þann enda tógsins sem kom niður í eldstóna.

Ekki leið á löngu uns gerði mikið rok. Drengurinn lét þá hnyta tóginu í flugdrekann sem tók óðara flugið með hákarlaskrápinn í eftirdragi og hreinsaðist þá allur skiturinn innan úr skorsteininum.

En svo var loftið svart í nokkra daga á eftir að fólk neyddist til að halda sig innan dyr. Einn strákur álpaðist þó út en varð svo svartur að engin leið var að ná litnum af honum aftur. Að lokum var hann sendur til Ástralíu þar sem hann lifði sem svertingi til dauðadags.

Atóm-Gvendur lærir að fljúga

Þegar Atóm-Gvendur stálpaðist langaði hann til að læra flug. Fór hann þá til Þýskalands í þeim hugleiðingum og gekk námið vel. Lokaprófið í fluglistinni var hins vegar ekki á færi neinna meðal-Jóna. Það fólst í því að fljúga í eina klukkustund í skemmu sem var ein míla á kant.



Atóm-Gvendur fór til Þýskalands þar sem hann lærði að fljúga.

Eftir þetta mikla hringflug í skemmumni áttu menn svo að stinga vélinni út um stórar dyr sem voru á einum veggnum.

Þegar Atóm-Gvendur kemur í skemmu verður honum starsýnt þar á viftu sem snýst eitt þúsund snúninga á mínútu.

Hefst svo prófið og Atóm-Gvendur flýgur átakalítið hring eftir hring. En þegar hann er búinn að fljúga í eina klukkustund er hann orðinn svo ringlaður að hann man ekki lengur hvar stóru dyrnar eru. Honum verður þá hugsað til viftunnar, því hann heyrði í henni, og



Ullarverksmiðjan Gefjun á Akureyri. Upp frá verksmiðjunni lagði ullarský varasöm flugvélum.

Mynd: Minjasafnið á Akureyri

reiknar út í snarhasti afstöðu blaðanna miðað við snúningshraða og stöðu þeirra þegar hann gekk fyrst í skemmuna liðlega klukkustund fyrr. Er svo ekki að orðlengja það að Atóm-Gvendur skýst út á milli viftublaðanna án þess að rispa hið minnsta flugvélinu.

Þýskir flugmenn í ógöngum

Um þetta leyti var Adolf Hitler að gera allt brjálada í heiminum og varð Atóm-Gvendur innlyksa í Þýskalandi. En þar sem hann var kunnugur á Íslandi var hann oft tekinn með í njósnaflug yfir Atlantshafið.

Eitt sinn sem oft kemur hann fljúgandi yfir Ísland og er haldið inn Eyjafjörð. Allt í einu verður fyrir þeim stórt og svart ský á annars skafheiðum himni. Atóm-Gvendur varar flugmennina ákaflega við að fljúga inn í skýið enda var hann kunnugur á þessum slóðum. En þeir létu viðvaranir hans sem vind um eyru þjóta og flugu vélinni beint inn í skýið þar sem hún stóð þegar í stað föst og varð ekki hróflað þrátt fyrir að flugmennirnir gæfu allt í botn.

Eini maðurinn sem hélt ró sinni var Atóm-Gvendur. Hann vissi sem var að þetta var ullarský sem hafði myndast af marga ára uppgufun frá Ullarverksmiðjunni Gefjun. Hann bað því þýsku flugmennina að vera rólega, seildist eftir krókstjaka og reif ullarflókana frá hreyflunum.

Atóm-Gvendur læknað gamla konu

Mörgum árum seinna vann Atóm-Gvendur fyrir sér sem ýtumaður á Íslandi. Var hann þá eitt sinn við ýtustörf á afskekktum stað þegar leitað var til hans vegna aldraðrar konu sem var mikið veik. Hún hélt engu niðri en var með svo heiftarlegan niðurgang að ekki var hún fyrir búinn að láta ofan í sig væna flís af hangikjöti eða súrt slátur að hún neyddist til að tefla við páfann. Og var ekki annað sýnna en að þessi veiki myndi draga gömlu konuna til dauða.

Atóm-Gvendur lét sér fátt um finnast og læknaði konuna þegar í stað með vatnskassapéttri.

Tvískinnungur

Hafandi í huga að svo lengi má brýna deigt járn að bítur fór Víkingur fór þess á leit við Helga Laxdal að fá að birta þessa þörfu áminningu hans sem hann hafði áður látið í Morgunblaðið. Eins og sjá má tók hann því vel. Helgi skrifar:

Nýlokið er samningastappi flugfreyja við Flugleiðir um kaup þeirra og kjör. Það er nýmæli að stappið snerist ekki um hækkun launa heldur kröfu Flugleiða um aukið vinnuframlag en óbreytt laun. Rök-in eru þau að félagið sé í samkeppni við

önnur flugfélög þar sem þessi verkþáttur sé ódýrari og ef félagið eigi að eiga sér lífsvon á flugmarkaði verði það að búa við sambærilegan kostnað af þessum verkþætti og samkeppnisaðilarnir. Um það ætti tæpast að deila, en vekur upp spurningu um hvort aðrir starfsmenn félagsins séu á svipuðum kjörum og þeim sem launaviðmið freyjanna er sótt til.

Sama þróun og í farmenskunni

Í fluginu er greinilega sama þróun í gangi og búin er að vera hjá farmönnum a.m.k

síðustu 40-50 árin. Ef ég man rétt þá hófst hún hjá norskum útgerðum sem flögguðu skipunum út og réðu í framhaldinu sjómenn frá láglaunasvæðum t.d. Filippseyjum. Til þess að það væri gerlegt varð að skrá skipin í landi sem heimilaði slíkt. Rökin voru þau sömu og í fluginu, eða, við verðum að búa við svipaðan kostnað vegna mönnunar skipanna og samkeppnisaðilarnir. Norrænar útgerðir að frátöldum Íslendingum svöruðu í grunninn á sama veg með því að lögleiða sérstaka alþjóðlega skipaskrá sem kvað á um ýmis frávik frá gildandi reglum en þar báru skattaávilnanir hæst, ríkið gaf eftir skatta sjómanna sem runnu til útgerðarinnar og lækkaði um leið launakostnaðinn sem sköttunum nam. Þetta fyrirkomulag gildi um þá sjómenn sem störfuðu samkvæmt kjarasamningi milli viðkomandi útgerðar og tilgreinds stéttarfélags. Þetta var gert til þess að bæta samkeppnisstöðuna gagnvart sjómönnum láglaunasvæðanna.

Pegar búið var að flagga skipunum út urðu sjómennirnir að búa við þá óvissu að útgerðin gat hvenær sem er sagt þeim upp og ráðið í staðinn sjómenn frá láglaunasvæðunum. Íslensku útgerðirnar Eimskip og Samskip hafa ekki gert það hingað til hvað varðar siglingar til og frá landinu enda þar ekki um aðra samkeppni að ræða en á milli þessara tveggja félaga hvað sem verður í framtíðinni. Rétt er að geta þess að Eimskip var að taka í gagnið nýtt skip sem skráð er í Færeyjum. Ástæðuna sagði forstjórinn vera þá að Færeyingar bjóða upp á alþjóðlega skipaskrá sem ekki er í boði hjá okkur en það væri hagstæðara að skrá skipið þar m.a. vegna hagkvæmara skattaumhverfis sem hann skýrði ekki frekar.

Þetta hagkvæma skattaumhverfi felst í því að útgerðinni er endurgreiddur skattahluti launanna sem íslenska ríkið gefur eftir í þessu tilfelli enda sjómennirnir með lögheimili hér á landi en ekki í Færeyjum. Í dag eru skráð 79 skip í færeysku alþjóðlegu skipaskránni, þar af er innan við helmingurinn færeyskur. Hin eru erlend m.a. frá Íslandi sem segir okkur að skráin skapar einhver ný störf í Færeyjum.



Bitist er um kaupskip veraldar og hefur Ísland farið mjög halloka í þeim slag.

Mynd: Remigiusz-Piotrowski



ASÍ drap í fæðingu hina íslensku alþjóðlegu skipaskrá, segir Helgi.

Mynd: Anders Harsjõe

Af hverju Ísland, eitt Norður-landanna, án alþjóðlegrar skipaskrár

Af hverju ekki íslensk alþjóðleg skipaskrá, um hana hefur bara ekki náðst samkomulag hingað til þrátt fyrir að mikil vinna hafi verið lögð í að koma henni á. Lengst komust við á vorþingi árið 2007. Þá var búið að þingfesta frumvarp sem var samstofna dönsku löggjöfinni um m.a. endurgreiðslu skattsins til viðkomandi útgerðar. Á lokasprettinum lagðist ASÍ alfarið gegn frumvarpinu í þáverandi mynd vegna þess að í því var ákvæði sem kvað á um að ef ráðnir væru sjómenn sem ekki væru í þeim félögum sem ættu samninga við viðkomandi útgerð tækju þeir kaup og kjör samkvæmt kjarasamningum síns heima-lands sem er sama staðan og kemur upp þegar búið er að flagga skipi út.

Alþingi lagði ekki í að ganga gegn álitum ASÍ í þessu máli, því fór sem fór. Afstaða ASÍ í þessu máli var afar torráðin þar sem samtökin hafa ekki, það ég best veit, skipt

sér af málefnum farmanna t.d. lagt farmönnum lið í erfiðum kjaradeilum.

Sömuleiðis finnst mér það táknrænt að ASÍ hefur ekki haft uppi neinar aðfinnslur þegar íslensk skip eru skráð í færeysku skipaskrána sem kveður á um sömu heimildir ef skráðir eru á skipin sjómenn sem ekki eiga aðild að íslenskum kjarasamningum sem var dropinn sem fyllti mælinn hjá ASÍ, á sínum tíma svo útúr fló. Minnir ögn á tvískinnunginn þegar kristni var lögfest á Alþingi en þá var heimilað að bera út börn bara ef enginn sæi til.

Pau vantar döngun

Skemmst er frá að segja, að frá vorþingi árið 2007 hefur ekki verið minnst á útflöggun kaupskipa í samþykktum stéttarfélagasjómannanna a.m.k. ekki í þeim sem ratað hafa í fjölmiðla þó öll sigli undir erlendum fánum. Forystu sjómannafélaganna virðist skorta döngun, eða vera alveg sama um hvaða dula blaktir í skutnum, það best verður séð. Það er af sem

áður var þegar íslenska þjóðin var stolt af því að eiga kaupskip undir eigin fána, tákn um sjálfstæði hennar.

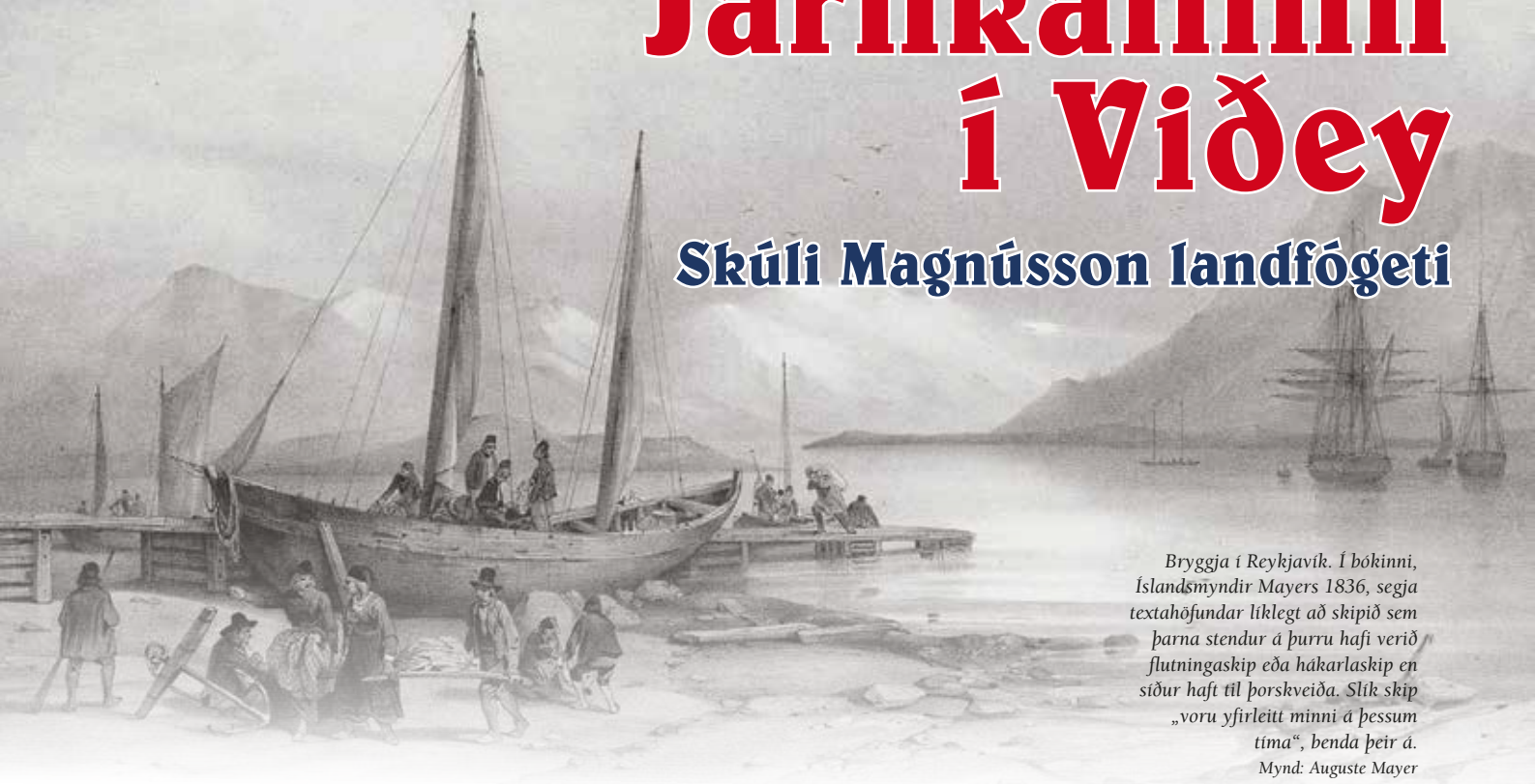
Aðferðafræði þeirra sem stjórna íslensku samgöngutækjunum sem tengja landið við umheiminn, er nokkuð skondin. Þeir krefjast þess einfaldlega að laun þeirra sem starfa um borð séu á pari við laun þeirra áhafna sem í boði eru frá láglaunasvæðunum.

Því hefur ekki verið hreyft, það ég best veit að hin fjölmörgu önnur störf en um borð í flugvél eða skipi skuli greidd samkvæmt einhverjum lægri töxtum sem finnast fyrir sömu störf einhvers staðar úti í hinum stóra heimi eða að stjórnunin og skrifstofuhaldið yrði flutt þangað sem hagstæðari kjör bjóðast vegna þeirra starfa.

Að binda bara laun í flugvélum og kaupskipum við láglaunasvæðin, þ.e. að aftengja þau almennri launaþróun í landinu, er mismunur sem gengur ekki upp.

Járnkallinn í Viðey

Skúli Magnússon landfógeti



Bryggja í Reykjavík. Í bókinni, Íslandsmyndir Mayers 1836, segja textahöfundar líklegt að skipið sem þarna stendur á þurru hafi verið flutningaskip eða hákarlaskip en síður haft til þorskeiða. Slik skip „voru yfirleitt minni á þessum tíma“, benda þeir á.
Mynd: Auguste Mayer

Þeim höfundum, sem fjallað hafa af skynsamlegu viti um íslenska atvinnusögu 18. aldar, ber flestum saman um að „endurreisn“ íslenskra atvinnuvega hafi hafist um miðbik aldarinnar. Í þeirri sögu ber nafn eins manns herra en annarra: Skúli Mag nússon landfógeti. Skúli var þó fráleitt einn að verki. Hann átti sér marga og öfluga stuðningsmenn, hér heima og í Danmörku, og rök má færa fyrir því að sjaldan eða aldrei hafi Danakonungur stutt jafn myndarlega að nýsköpun í íslensku atvinnulífi og Friðrik V. gerði á dögum Skúla. Er þó margt óljóst um hvað var gert að frumkvæði konungs sjálfs og hvað fyrir orð ráðgjafa hans sem voru kunnugir Skúla og hliðhollir honum. Einnig ber að hafa í huga, að um miðbik 18. aldar hófst mikið blómaskeið í dönskum efnahagsmálum, einkum verslun og siglingum, og nefna Danir það *den florissante periode*.

Frumkvöðull í sjávarútvegi

Í íslenskri söguritun er nafn Skúla Magnússonar oftast tengt baráttu hans gegn rangsleitni danskra einokunar-kaupmanna og frumkvæði að stofnun Innréttinganna í Reykjavík. Innréttingarnar, Íslands hlutafélag eins og þær voru nefndar, voru fyrsta iðnfyrirtæki á Íslandi og áttu að vinna útflutningsvöru úr íslenskri ull. Með stofnun þeirra var grunnur lagður að þéttbýli þar sem nú er höfuðstaður Íslands og fyrir það hefur Norður-Þingeyingurinn Skúli Magnússon hlotið virðingarheitið Faðir Reykjavíkur. Ekki leikur á tvennu að Innréttingarnar skiptu miklu fyrir sögu Reykjavíkur, en í umfjöllun um þær vill stundum gleymast að út-

gerð var veigamikill þáttur í rekstri fyrirtækisins og Skúli Magnússon einn mesti nýjungamaður í sögu íslensks sjávarútvegs á síðari öldum.

Þeir höfundar, sem rækilega fjölluðu um íslenskt atvinnulíf á 17. og 18. öld, voru þeirrar skoðunar að árabátavégur að gömlum hætti fullnægði ekki þörf landsmanna fyrir aukinn sjávaraflla. Þeir boðuðu breytta samfélagsskipan og að hefðbundinn árabátavégur hæfði ekki nema að nokkru leyti því samfélagi, sem þeir vildu að risi á Íslandi. Þeir töldu nauðsynlegt að rjúfa einsleitni gamla sveitasamfélagsins og stofna kaupstaði, einn eða fleiri á ýmsum stöðum á landinu. Kaupstaðirnir skyldu verða miðstöð

borgaralegrar iðju, en einnig sjávarútvegs með nýju sniði. Þann útveg átti að reka með þilskipum, duggum, að hætti þeirra útlendu þjóða, sem stunduðu fiskveiðar hér við land á sumrum. Þilskipin höfðu þann kost umfram áraskipin að þau gátu verið lengur úti og sótt dýpra, elt fiskinn ef hann lagðist frá landi. Þilskip urðu hins vegar ekki sett á kamb á milli veiðiferða, eins og árabátar. Þau þurftu hafnir eða annars konar öruggt lægi og það var einfaldast að tryggja við kaupstaði, sem jafnframt nyttu góðs af framkvæmdunum og útvegnum. Þá myndi verslunarmegin Íslendinga væntanlega vaxa og hagar kaupmanna vænkast.

Fyrsta þilskipaútgerðin

Þessi sjónarmið voru í samræmi við hugsun merkantilista og þær hugmyndir um kaupauðgisstefnuna, sem voru eftar á baugi í Danmörku um þetta leyti. Þær hafa án efa haft áhrif á Skúla Magnússon. Hann fylgdist vel



Skúli Magnússon vakir yfir Fógetagarðinum í Reykjavík. Styttan er eftir Guðmund Magnússon frá Miðdal.

með umræðu um atvinnu- og efnahagsmál í Danmörku og fyrstu, stærstu og merkustu athafnir hans á sviði sjávarútvegs voru í anda þessara kenninga.

Hér er átt við þilskipaútgerð á vegum Innréttinganna í Reykjavík. Í samþykktum hlutafélagsins, sem Friðrik konungur V. staðfesti 4. janúar 1752, var tekið fram, að það myndi kaupa tvær húkkortur, kenna Íslendingum að fara með segl og stýri og ráða menn til að kenna landsmönnum þær iðnir er að útgerðinni lytu, til að mynda seglasaum og að spinna reipi. Réttum hálf-um mánuði eftir að konungur undirritaði samþykktir hlutafélagsins festi Skúli kaup á tveimur húkkortum í Danmörku og galt fyrir 2.400 ríkisdali. Skipin voru nefnd *Friðriksósk* og *Friðriksvon* til heiðurs Friðriki konungi, sem tald-ist mestur árnaðarmaður fyrirtækisins.

Húkkorturnar lögðu upp til Íslands undir vor 1752 og fluttu með sér ýmsan varning fyrir Innréttingarnar. Þegar affermingu var lokið í Reykjavík héldu þær til fiskveiða við Snæfellsnes og þá hófst fyrsta skipulega tilraun Íslendinga til þilskipaútgerðar (útgerð sr. Páls í Selárdal á 17. öld og Duggu-Eyvindar á önd-verðri 18. öld geta trauðla talist skipulegar eða markvissar og óvíst hvort dugga Eyvindar gekk yfirleitt til fiskveiða).

Seldi skip til Danmerkur

Útgerð Reykjavíkurhúkkortanna tveggja til fiskveiða stóð í sex sumur, til 1758, en eftir það voru þær eingöngu notaðar til flutninga. Yfirmenn á skipunum voru danskir, en sex íslenskir hásetar voru á hvoru þeirra. Útgerðin virðist hafa gengið heldur treglega. Afli var lítill og þar skipti það ef til vill mestu máli, að skipin sóttu mest á veiðislóðir undan Suðvestur- og Vesturlandi að sumarlagi, þegar fiskur var að verulegu leyti genginn af miðunum. Í sögulegu samhengi skiptir útgerð Innréttinganna mestu máli fyrir þá sök, að hún var merkileg tilraun sem markaði upphaf nýrra tíma í sjávarútvegssögunni og vafalaust hafa margir Íslendingar lært margt af fyrirtækinu.

Útgerð húkkortanna tveggja er merkur þáttur í íslenskri atvinnusögu, en aðeins einn hluti af útgerð Innréttinganna. Árið 1753 réð Skúli fögeti Krák Eyjólfsson skipasmið til starfa við fyrirtækið. Hann hafði lært stórskipasmiði í Danmörku og á árunum 1753-1756 smíðaði hann 12 eða 13 stórlesta jakt úti í Örfirisey. Jaktin var nefnd *Hafmeyjan íslenska* og virðist hafa gengið til veiða á hverju sumri til 1766. Þá var hún send til Kaupmannahafnar og síðan seld til Skotlands. Mun það hafa verið í fyrsta skipti sem skip smíðað á Íslandi var selt til útlanda. Árið 1760 áttu Innréttingarnar einnig slúppu, sem var gerð út til hákarlaveiða og auk þessarar fjögurra þilskipa hafði fyrirtækið yfir að ráða opnum bátum, sem hafa að líkindum verið gerðir út á hefðbundnum vertíðum.

Þorskanet

Þilskipaútgerðin á vegum Innréttinganna hefur skapað Skúla Magnússyni sess í íslenskri sjávarútvegssögu. Hann kom hins vegar víðar við í sambandi við fiskveiðar og má með miklum rétti halda því fram, að önnur framkvæmd hans í þeim efnum hafi orðið lífseigari og komið fleirum að gagni. Árið 1752 var Skúli á leið til Kaupmannahafnar. Skipið sem hann fór með hreppi illviðri og svo fór að þeir urðu að taka land í Noregi. Þar sá Skúli í fyrsta skipti þorskanet og virtist svo sem þau gætu komið að gagni á Íslandi. Hann festi þegar í stað kaup á tveimur netum og hafði þau með sér til Íslands árið eftir. Þá um sumarið voru þau lögð í Hafnarfjörð og benda heimildir til þess, að notkun þeirra hafi þegar í stað gefið góða raun. Netjanotkun færðist svo mjög í



Hjallur við Reykjavík árið 1836. Í fjarska eru verslunarhús í Hafnarstræti og bryggjur fram af þeim.

Mynd: Auguste Mayer

vöxt við sunnanverðan Faxaflóa á næstu árum og áratugum, en þeim varð þó illa við komið nema inni á flóum og fjörðum. Þau voru of þung og fyrirferðarmikil til þess að hægt væri að nota þau með góðu móti á árabátum og víða, til að mynda úti fyrir Reykjanesi, gerðu straumar mönnum erfitt fyrir. Netin rak og stundum svo hratt að menn áttu erfitt með að ná aflanum.

Einnig áttu þau til að festast og rifna ef veitt var á hraunbotni. Allt um það færðist netjanotkunin smám saman í aukana, þótt hún yrði ekki alls staðar almenn fyrr en með tilkomu vélbáta eftir aldamótin 1900.

Enn ein nýjung sem Skúli beitti sér fyrir var er hann lét flytja inn fiskibáta frá Sunnmæri í Noregi. Sú tilraun gafst hins vegar ekki vel. Bátarnir þóttu of þungir í róðri og setningi og á flestan hátt óhentugri en íslenskir bátar.

Hvaðan kemur vertíðarþorskurinn?

Flestir Íslendingar munu oftast tengja nafn Skúla Magnússonar við aðrar atvinnugreinar en sjávarútveg. Af því sem hér hefur verið sagt má þó ljóst vera, að hann var merkur frumkvöðull í því er laut að nýsköpun og eflingu útvegsins á 18. öld. Tilraunir hans í þessum efnum báru að visu misgóðan ávöxt og urðu misjafnlega lífseigar. Þær byggðust flestar á yfirgripsmikilli þekkingu hans á atvinnuveginum og má í því viðfangi benda á, að í verðlaunaritgerðinni, *Lýsing Gullbringu- og Kjósarsýslu*, sem hann samdi 1782-1784 og gefin var út sem 1. bindi af ritröðinni *Landnám Ingólfs* á árunum 1935-1936, er að finna rækilega umfjöllun um fiskveiðar, fiskibáta og búnað þeirra, veiðarfæri, beitu og meðferð fiskafla í verstöðvum við sunnanverðan Faxaflóa. Þessir kaflar eru fróðleg heimild og lýsa vel viðhorfum Skúla og ekki síður þekkingu manna á hans tíð á ýmsum veigamiklum þáttum í sjávarútveginum, meðal annars göngum fisks, veiðarfærum, mismunandi aðferðum við fiskverkun og afkomu þeirra, sem stunduðu útgerð og sjósókn.

Þekking Skúla og samtímamanna hans var vitaskuld allt önnur og minni en vísindamanna nú á dögum. Engu að síður er ljóst af ritgerðinni, að þeir þekktu vel til ýmissa undirstöðuþátta, sem höfðu mikil áhrif á aflabrögð. Það átti til að mynda við um þorskgöngur við Suður- og Suðvesturland á vetrum. Um það efni sagði Skúli í verðlaunaritgerðinni:

Það er gömul spurning, hvaða vertíðarþorskurinn komi, þegar hann gengur upp að ströndum Íslands, en hann kemur aðeins að sunnan og vestan, líklega þeirra erinda að gjóta hrognunum, sem seiðin koma úr. Og Skúli hélt áfram og sagði um þorskgönguna vestur með suðurströnd Íslands:

Hópferð þessi er kölluð austanganga og beinist meðfram landinu til Vestmannaeyja, og hefst vertíð þar þá 28. janúar. Heldur gangan áfram eftir Eyrarbakkaþugi, fram hjá Krýsuvík, Grindavík, Suðurnesjum og allt upp undir Hafnarfjörð, Kollafjörð, Hvalfjörð og Borgarfjörð. Samkvæmt því hefst vertíðin í Gullbringusýslu 2. febrúar. Það er áreiðanlegt, að þorskurinn



Fiskinet hengd til þerris. Parna hefur Mayer ef til vill haft fyrir augum kotið Helluland sem stóð norðan við Vesturgötu 11 í Reykjavík.

leggst á botninn á þeim stöðum, er hæfa erindi hans, sem hann er að sinna og fyrr er getið, hvort sem þeir staðir eru skammt eða langt undan landi, inni í fjörðunum eða fyrir utan nesin, og hvort sem þar er grjótbót eða sandbót – en um leirbót er síður að ræða, – því að áður en gangan kemur, verður einskis þorsks vart.

Þessi orð lýsa staðgóðri þekkingu, sem byggðist á eftirtekt og reynslu kynslóðanna. Skúli viðurkennir fúslega, að hann og samtímamenn hans viti ekki með vissu hvaðan þorskgöngurnar komu, hvað réð ferð þeirra eða hvert þær fóru, en þeir fóru nærri um erindi fisksins upp að suðurströndinni. Nú vitum við að þar höfðu þeir rétt fyrir sér og nú á dögum er oft talað um þorskgöngurnar sem hrygningargöngur. Í ljósi þeirrar þekkingar, sem menn hafa aflað í fiski- og haffræði síðan Skúli skrifaði ritgerð sína, hlýtur vitneskja hans að teljast athyglisverð og ritgerðin

mikilsverð heimild um vitneskju fróðra Íslendinga á 18. öld um hafið og íbúa þess.

Skúli fylgdist einnig vel með öllu því sem viðvæk fiskverkun og -sölu um hans daga. Þegar hann samdi verðlaunaritgerðina var saltfiskverkun að hætti Nýfundnalandsmanna að byrja að ryðja sér til rúma hér á landi, en hún átti eftir að verða undirstöðupáttur í fiskverkun og fiskútflutningi Íslendinga næstu hálfa aðra öldina. Í ljósi þess er fróðlegt að sjá, hvernig Skúli lýsti þessari verkunaraðferð á bernskuskeiði hennar:

Þorskurinn er saltaður nýr í mjóan stakk eða hlaða, ekki breiðara en þorskurinn er langur, ofan á fjalir eða grjóthellur, og rennur saltþækillinn þar burtu. Í hlaða þessum stendur þorskurinn 2-3 sól- arhringa og er síðan hreinsaður og breiddur á hellur eða möl, en ekki fergður meira

en svo, að hann geti orðið flatur og beinn; fullþornar hann ekki á skemmra tíma en 14 þurrum og góðum dögum og er kallaður Terranevskiskur.

Í sögu íslensks sjávarútvegs ber Skúla Magnússyni heiðursress. Við verðum vísu að viðurkenna, að þau fyrirtæki, sem hann stofnaði til á þeim vettvangi, urðu fæst langæ og ekki mun mikill stundargróði hafa verið af þeim. Þau mörkuðu hins vegar tíma- mót, ruddu brautina, ef svo má að orði kveða, og ýmsar nýjungar sem hann kynnti löndum sínum áttu eftir að sanna gildi sitt þótt síðar yrði. Þekking hans á sjávarútveginum var einnig ótvíræð og þar var hann augljóslega langt á undan flestum samtíðarmönnum sínum.

Frívaktin



Málað eftir minni.

Útgerðarmaður einn á Suðurnesjum fékk Ásgeir Bjarnþórsson til að mála mynd af konunni sinni í tilefni af silfurbrúðkaupi þeirra hjóna.

Ásgeir skilaði góðri mynd á tilsettum tíma þar sem frúin var svo til nakin.

Eiginmaðurinn varð hvumsa við og leit grimmdaraugum til Ásgeirs en þá sagði frúin: – Þér er óhætt að trúá mér, elskan, hann málaði myndina eftir minni.

Pálmi heitir maður sem eitt sinn var um skeið kyndari á togara hjá Þórarni Olgeirsyni sem þá var skipstjóri.

Einu sinn var það að Pálmi kom upp úr kyndiklefanum. Hann hafði svitnað mikið og sá ekki í hann fyrir kolaryki og salla.

Þegar skipstjóri kom auga á hann varð honum að orði.

– Ósköp er að sjá þig maður! Þú ert orðinn eins og svertingi í framan. Af hverju ertu svona?

– Það er af því að kolin eru ekki hvít, svaraði Pálmi.

Ritgerð eftir barn í grunnskóla: Sá sem hefur orðið frægastur úr Biblíunni er Jesús. Hann var frá Nasaret í Egyptalandi. Hann fæddist á jölanótt í fjósi, vegna þess að öll hótél voru full.

Mamma hans hét María og stjúpabbí hans Jósef. Hann var ekki raunverulegur pabbí Jesú, því María var áður gift einhverjum Gabriel, en hann var floginn í burtu.

Þegar Jesús var nýfæddur áttu þrír jólasveinar leið fram hjá fjósinu og þegar þeir sáu litla barnið, náðu þeir í nokkrar jólagjafir og reykelsti handa hjónunum, en það veitti sannarlega ekki af þar sem þau höfðu ferðast allan daginn á asna, af því að það átti að telja þau.

Jesús var ekki skírður fyrr en seinna, því í þá daga voru börnin ekki skírð fyrr en þau voru orðin fullorðin og höfðu lært að synda, því þau voru nefnilega alveg færð í kaf.

Þegar Jesús varð átta ára gaf pabbí hans honum Biblíu, og þegar hann var tólf ára kunni hann hana utan að, og það var vel af sér vikið, því í þá daga var Biblían svo stór að það varð að vefja hana upp á kefli.

Jesús gerði mikið fyrir umferðina. Einu

sinni þegar hann var á gangi í Jerúsalem, mætti hann lömuðum manni sem lá í rúminu sínu úti á miðri götu. Jesús sagði: – Tak sæng þína og gakk.

Maðurinn gerði það og þá gátu bílarnir aftur komist leiðar sinnar.

Prestur nokkur býður nunnu einni far. Hún sest inn í bílinn, krossleggur fætur svo það sést smávegis í bert leggjahold. Prestinum bregður og keyrir næstum út af. Eftir að hafa náð stjórni á bílnum að nýju strýkur hann kæruleysislega upp eftir fæti sessunautar síns.

Nunnan segir að bragði: – Faðir, mundu sálm 129!

Presturinn hörfar samstundis undan en næst þegar hann skiptir um gír lætur hann aftur hönd á hné nunnunnar.

Og aftur segir nunnan ákveðin: – Faðir, mundu sálm 129!

Presturinn afsakar sig: – Fyrirgefðu systir, en holdið er veikt.

Þegar þau koma að klaustrinu fer nunnan sína leið. Þegar presturinn kemur í kirkjuna flýtir hann sér að fletta upp á sálmi 129.

Þar stendur skrifað: – Gakk fram og leitaðu herra upp - og þú munt upplífa himnaríki.

Raddir af sjónum – og harða landinu

Jón Hjaltason jonhjalta@simnet.is



Tímabært er að geta þess og afsaka að enginn Víkingur lagði úr höfn í mars síðastliðnum. Þess í stað kom hann tvífeldur til leiks í júní. Þó ekki þrefaldur eins og sagt var um manninn sem þótti bæði einfaldur og tvöfaldur og þar af leiðandi þrefaldur. En að slepptu öllu gamni þá var það paddan vonda, kóvíð-19, sem leiddi af sér þessa sameiningu 1. og 2. tölublaðs. Viðbrögð ykkar hafa verið afar jákvæð sem ég þakka en öll vonum við að þessi andsk... padda verði senn kveðin í kútinn.

*



Grímur Thomsen.

Mynd: Af vef Alþingis

vissi ekki hvaðan þessi setning var komin: „Ekkert starf getur verið mannlegum anda samboðnara en að höndla sannleikann.“

Varla hafði ég sleppt orðinu – eða réttara sagt blaðinu úr höndum mér – en að góður maður hnippti í mig.

– Þetta er lokasetningin í grein Gríms Thomsen um Platon og Aristoteles sem birtist í Tímariti hins íslenska bókmennta-félags árið 1898, hljómaði svarið.

Og mikið rétt, farið inn á timarit.is og þar blasir þetta við svart á hvítu.

*

Og svo ég misnoti nú aðstöðu mína og dragi athygli ykkar að jólabókinni í ár. Sú heitir, Fæddur til að fækka tárur, og er ævisaga skáldsins Kristjáns Nielsar Jónssonar sem í Ameríku fékk nafnið Káinn. Á baksíðu bókarinnar, sem er um 370 blaðsíður að lengd, segir eftirfarandi:

Káinn fæddist 1859, ólst upp á Akureyri og í Eyjafirði en fluttist 19 ára gamall til Vesturheims þar sem hann bjó í Winnipegborg í Manítóba og síðar sunnan línu, í Norður-Dakóta.

Káinn var gæddur náðargáfu sem hann beitti óspart þegar mikið stóð til hjá löndum hans eða þeim lenti saman með gifur-yrðum og látum. Þá greip hann til sérgáfu sinnar:

*En kjaftinn get ég móðan látið mása
á meðan kuldastormar lífsins blása.*

Í þættinum, Speki landans, sem birtist í seinasta tölublaði rak mig upp á sker. Ég

Hér segir Jón Hjaltason sagnfræðingur sögu þessa fyrsta og eina kímnskálds Ís-

lendinga sem ódrukkinn var þurr á manninn en hreifur allra manna glaðværustur:

*Að sjá mig aðeins ófullan
enginn maður sér mig.*



Saga Káins er um leið saga Vestur-Íslendinga sögð af glettnislegum sjónarhóli skáldsins sem orti:

*En undarlegast atvik samt ég tel
að Íslendingur skyldi frjósa í hel.*

TRAUST ÞJÓNUSTA

VIÐ ÍSLENSKAN SJÁVARÚTVEG Í ÁRATUGI

UMBÚÐAMIÐLUN

555 8877 | umb.is | Korrógurum 5, Reykjavík

Öflugur samstarfsaðili í sjávarútvegi

Hjá Landsbankanum starfar öflugur hópur sérfræðinga með mikla reynslu sem aðstoðar þig við að koma hugmyndum í framkvæmd. Við tökum virkan þátt í uppbyggingu í sjávarútvegi og erum traustur bakhjarl og samstarfsaðili.

