

1. Inngangur

Þegar Ísland var byggt, varð mönnum ljóst að hér myndu siglingar skipta sköpum fyrir hag þjóðarinnar, þar sem Ísland er eyja staðsett í nánast miðju Atlantshafinu. Menn hafa siglt milli Íslands og annarra landa frá ómuna tíð og miklar veiðar hafa verið stundaðar undan ströndum eyjarinnar, sem skapað hefur eina af stærstu atvinnugreinum þjóðarinnar um aldir. Til að utanfarirnar og veiðarnar gætu gengið snuðrulaust fyrir sig þurftu að vera hér á landi stundaðar skipasmíðar, bæði til að sjá um nýsmíði skipa og eins að viðhalda skipastól landsmanna.

Skipasmíðar voru lengst af framkvæmdar af einstaka mönnum vítt og breitt um landið en þegar komið er fram á 20. öldina spretta upp skipasmíðastöðvar og er þá komin iðngrein sem að lengi vel skapaði rúmlega þúsund manns atvinnu hér á landi. Ritgerðarin fjallar um sögu einna slíkrar stöðvar, Skipasmíðastöð Njarðvíkur h.f. sem hóf rekstur sinn skömmu eftir seinni heimsstyrjöld. Í ritgerðinni er rætt um stofnun fyrirtækisins og uppbyggingu og hvaða áhrif skipasmíðar í Evrópu höfðu á stöðina á níunda og tíunda áratug síðustu aldar. Það sem ritað hefur verið um Skipasmíðastöð Njarðvíkur h.f. er af skornum skammti. Minnst er á fyrirtækið í *Sögu Njarðvíkur* eftir Kristján Sveinsson, enda með stærri fyrirtækjum sem risið hafa í því bæjarfélagi. Skrifað er um fyrirtækið í *Frá steðja til stafns. Málmiðnaður á Íslandi á síðari hluta 20. aldar* eftir Sumarliða R. Ísleifsson, sem kom út árið 1994 og skrifuð var B.S. ritgerð í viðskiptafræði sem bar heitið „Skipasmíðastöð Njarðvíkur“ eftir Guðrúnu Jónsdóttur. Aðalheimildirnar sem notast er við eru aðalfunda- og stjórnarfundabækur hlutafélagsins, sem og uppsátursbækur fyrirtækisins. Kaflinn um stöðu skipasmíða á Íslandi og ríkisstyrktar skipasmíðar í Evrópu byggður á dagblaðagreinum frá tímabilinu og skýrslum sem gefnar voru út af Iðnaðarráðuneytinu árin 2002 og 2005. Viðtöl voru tekin við Stefán Sigurðsson núverandi forstjóra stöðvarinnar og Oddberg Eiríksson, en hann var einn af stofnendum fyrirtækisins á sínum tíma.

Meginmál ritgerðarinnar skiptist í þrjá kafla, í öðrum kafla verður fjallað um stofnun skipasmíðastöðvarinnar, uppbyggingu upptökumannvirkja hennar og helstu viðfangsefni stöðvarinnar á fyrstu starfsáratugum hennar. Þriðji kafli tekur á því hvernig ástand skipasmíðaiðnaðarins á Íslandi var ástatt eftir 1980, áhrif Evrópskrar samkeppni á iðngreinina, hvernig íslensk stjórnvöld brugðust við þeirri samkeppni og studdu við bakið á skipasmíðastöðvum hér á landi. Áhrif samkeppnarinnar á Skipasmíðastöð Njarðvíkur er umfjöllunarefni fjórða kafla en í honum er einnig rætt um niðursveiflu

stöðvarinnar á níunda og tíunda áratugnum og hvaða úrræði fyrirtækið notaði til að takast á við niðursveifluna og bjarga fyrirtækinu frá gjaldþroti.

Ritgerðinni fylgir viðauki en í honum er skrá yfir nýsmíðar Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur. Í skránni er að finna smíðaár, þyngd og eigendalista bátanna. Þá verður sagt frá afdrifum bátanna og hvar þeir eru í dag ef þeir eru enn í nothæfu ástandi.

Umfjöllunarefni ritgerðarinnar spannar tímabilið 1945-1995 með áherslu á árin 1945-1970 þegar dráttarbrautir fyrirtækisins voru byggðar upp og frá 1980-1995 þegar skipasmíðaiðnaður á Íslandi var í hættu á að hverfa úr landinu. Skipasmíðastöð Njarðvíkur mótaðist á fyrri hluta tímabilsins en gífurleg niðursveifla í skipasmíðum hafði mikil áhrif rekstur stöðvarinnar á seinna tímabilinu. Örlítið verður dregið á rekstri fyrirtækisins á árunum 1970-1980, en rekstur fyrirtæksins er ekki umfjöllunarefni ritgerðarinnar heldur fjárfestingarnar sem gerðu stöðinni kleyft að ganga og erfiðleikar hennar í kjölfar hruns á iðngrein sem stöðin starfaði í.

2. Stofnun Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur og uppbygging hennar

Fiskveiðar og útgerð var Suðurnesjamönnum mikilvæg atvinnugrein, eins og landsmönnum öllum, fyrr á tímum. Svo að greinin gæti gengið, þurfti báta til útgerðar, til að veiða fiskinn og skapa verðmæti fyrir fólkið í landi. Skipasmíðar hafa því verið mikilvægar fyrir Suðurnesjamenn en til eru heimildir í Alþingisbókum, að á svæðinu hafi verið stunduð nokkur skipasmíði í kringum 1655.¹ Þá eru til sögur af bátasmiðum á Suðurnesjum allt frá miðbiki 18. aldar, þá sérstaklega í Höfnum og Garðinum, en þar var um að ræða árabáta, sex-, átt- og teinæringa.² Þegar vélbátaútgerð hófst á fyrstu áratugum 20. aldarinnar urðu árabátarnir fljótlega. Við þessa breytingu sköpuðust nýjar atvinnugreinar í þjónustu við sjávarútveginn.³ Ein af þeim atvinnugreinum var viðgerðarþjónusta fyrir bátana með búnaði til að taka bátana upp og láta þá standa á hliðarfærslugörðum í staðinn fyrir að standa upp í fjöru.⁴ Árið 1935 voru tvær skipasmíðastöðvar stofnaðar á Suðurnesjum sem veittu slíka þjónustu en það voru Dráttarbraut Keflavíkur h.f. og Skipasmíðastöð Eggerts Jónssonar.⁵ Síðarnefnda stöðin var síðan forveri Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur sem stofnuð var tíu árum síðar.

2.1 Dráttarbraut Eggerts Jónssonar í Innri – Njarðvík

Eggert Jónsson var mikill athafnamaður og hafði hann staðið í viðskiptum um mestallt land áður en að hann kom til Innri-Njarðvíkur. Var hann á þeim tíma með útgerð í Vestmannaeyjum en samhliða því stóð hann í framkvæmdum í Innri-Njarðvík og atvinnurekstri. Það var árið 1935 sem hann kom sér upp skipasmíðastöð með dráttarbraut sem að hafði pláss fyrir þrjá báta í geymslu.⁶

Var skipasmíðastöðinni ætlað að vinna mest með trébáta, en í seinna stríði voru smíðaðir þar nokkrir meðalstórir bátar sem voru á bilinu 28 til 35 tonn að stærð, auk þess sem unnið var þar að öllum almennum viðgerðum á bátum. Árið 1940 réð Eggert skipasmið, Bjarna Einarsson að nafni, en hann hafði lært skipasmiði hjá Landssmiðjunni í Reykjavík.⁷ Árið 1944 kom upp ágreiningur milli Eggerts, Bjarna og fleiri skipasmiða, sem að störfuðu hjá Eggerti. Vildu þeir fá eignarhlut í fyrirtækinu en Eggert tók það

¹ *Iðnaðarmannatal Suðurnesja*, bls. 488.

² *Iðnaðarmannatal Suðurnesja*, bls. 488-90.

³ *Iðnaðarmannatal Suðurnesja*, bls. 494-95.

⁴ *Viðtal*. Oddbergur Eiríksson við höfund.

⁵ Elín Pálmadóttir, „Eggert Jónsson frá Nautabúi”, bls. 64; *Vísir* 19. nóv. 1941, bls. 2.

⁶ Elín Pálmadóttir, „Eggert Jónsson frá Nautabúi”, bls. 64.

⁷ Sumarliði R. Ísleifsson: *Frá steðja til stafns*, bls. 207-208.

ekki í mál og því ákváðu Bjarni og skipasmiðirnir sem voru tíu talsins að færa sig um set og stofna aðra skipasmíðastöð í Ytri – Njarðvík.⁸

Einn af skipasmiðunum sem hætti hjá Eggerti Jónssyni var Oddbergur Eiríksson. Hafði hann komið frá Hornafirði árið 1941 til Innri-Njarðvíkur til að fara í iðnnám í Skipasmíðastöð Eggerts Jónssonar. Að hans sögn hafði hugmyndin um að skipasmiðirnir eignuðust hlut í stöðinni, komið frá manni að nafni Stefán Sigurfinnsson, sem var tengdafaðir Bjarna Einarssonar. Eggert vildi ekki selja skipasmiðunum stöðina en sögusagnir voru á sveimi um að Bjarni, Oddbergur og fleiri af skipasmiðunum væru kommúnistar og Eggert vildi ekki selja þeim vegna pólitískra skoðana þeirra. Oddbergur telur hinsvegar að það hafi ekki komið málinu við og að Eggert hafi ekki viljað selja vegna þess að hann var „útrásarvíkingur síns tíma“ með mikinn atvinnurekstur og vildi ekki missa stöðina og rekstur hennar.⁹

Eftir að skipasmiðirnir höfðu sagt skilið við Eggert til að stofna sína eigin skipasmíðastöð réð Eggert til sín manni að nafni Rafn Jónsson, en hann sá um að ljúka við smíði á tveimur bátum sem voru í smíðum á þessum tíma. Náði skipasmíðastöð Eggerts Jónssonar að starfa til ársins 1946 en lagðist þá af þar sem ekki var grundvöllur fyrir tveimur slíkum fyrirtækjum í Njarðvík.¹⁰

2.2 Skipasmíðastöð Njarðvíkur stofnuð

Bjarni Einarsson og skipasmiðirnir stofnuðu hlutfélag um Skipasmíðastöð Njarðvíkur í febrúar árið 1945.¹¹ Það voru tíu menn ssem upphaflega ætluðu að vera hlutfjáreigendur í hinu nýstofnaða hlutfélagi og átti hver maður að borga tíu þúsund krónur per manni til að vera gjaldgengur. Ekki sáu allir sér fært að sjá á eftir þeirri fjárhæð en samkvæmt Oddbergi Eiríkssyni voru upprunalegir stofnendur auk hans: Bjarni Einarsson, Stefán Sigurvinsson, Stefán Þorvarðarson, Bjarni Bergsson, Friðrik Valdimarsson, Sigurjón Guðmundsson og Óskar Kristjánsson. Fleiri aðilar komu inn í félagið sem hlutfjáreigendur síðar meir, þegar verkefnið var komið af stað.¹²

Í upphafi eru markmiðin sett fram á stjórnarfundum Skipasmíðastöð Njarðvíkur „Tilgangur fjelagsins er að annast skipasmíðar og skipaviðgerðir, uppsátur skipa, vjelsmíði og vjelaviðgerðir og allskonar vjelavinnu á járn og trje, ennfremur efnissölu.

⁸ Elín Pálmadóttir: „Eggert Jónsson frá Nautabúi”, bls. 64.

⁹ *Viðtal*. Oddbergur Eiríksson við höfund.

¹⁰ Kristján Sveinsson: *Saga Njarðvíkur*, bls. 279.

¹¹ Gunnar Sveinsson: „Skipasmíðastöð Njarðvíkur“, bls. 80.

¹² *Viðtal*. Oddbergur Eiríksson við höfund.

Loks er fjelaginu heimilt að taka að sjer húsabyggingu og mannvirkjagerð.¹³ Lítið fór fyrir mannvirkjagerð hjá fyrirtækinu en sinntu starfsmenn fyrirtæksins viðhaldi á húsakosti fyrirtæksins. Í júnímánuði árið eftir hófst bygging skipasmíðastöðvarinnar, en í henni átti að vera 150 tonna dráttarbraut með sjö hliðarstæðum og 300 fermetra verkstæði á einni hæð.¹⁴

Eins og oft er raunin voru ýmsir erfiðleikar sem gerðu vart við sig við stofnun fyrirtækisins. Fjárhagurinn á fyrstu árum þess var ótryggur og þurfti því að sækja um lán hjá hinum ýmsu stofnunum. Vandræði gerðu vart við þegar sótt var um lán frá Landsbanka Íslands og Útvegsbankanum. En lán frá þessum bönkum voru talin með mikilvægari lánnum, af stjórnarmeðlimum. Neituðu báðir bankarnir skipasmíðastöðinni um lán og tilkynnti bankastjórn Útvegsbankans að bankinn myndi ekki veita lán til fyrirtækisins jafnvel þótt hlutafé yrði hækkað verulega.¹⁵ Töldu stofnendur fyrirtækisins að framvindan í lánamálunum gæti ógnað framgangi þess og jafnvel þyrfti að stöðvar byggingaframkvæmdir sínar um óákveðinn tíma ef vandinn yrði ekki leystur fljótlega.¹⁶ Þetta átti einnig við um dráttarbrautina sem var aðalverkefni félagsins, því án hennar yrði lítið um rekstur og myndi fyrirtækið þá leysast upp áður en eiginlegur rekstur hæfist.

Þegar lánamálin við bankana voru í vinnslu í júní árið 1946, var Emil Jónsson samgöngumálaráðherra staddur í Keflavík í erindagjörðum og hittu stjórnarmenn Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur hann að máli. Skýrðu þeir fyrir honum hvernig fjármál félagsins stæðu og bauðst hann til að ræða við bankastjórn Landsbankans en benti einnig á að félagið ætti að hafa samband við Ólaf Thors forsætisráðherra og fá hann til liðs við sig. En Emil taldi að Ólafur kynni að hafa meiri áhrif innan bankans en hann sjálfur, sem stjórnarmennirnir gerðu. Bar Emil þá upp tillögu að Landshöfnin í Keflavík og Njarðvík tæki að sér byggingu dráttarbrautarinnar ásamt hliðarfærslugörðunum og leigði hana síðan aftur til skipasmíðastöðvarinnar gegn vægri leigu, sem myndi samsvara vöxtunum. Þessa tillögu lagði hann fram einungis til að leysa fjárhagsvandræðin og með það að markmiði að verkið myndi ekki stöðvast og renna út í sandinn. Honum hefur væntanlega litist vel á verkefnið enda var nauðsynlegt fyrir báta

¹³ Fundagerðabók fyrir stjórnarfundum í Skipasmíðastöð Njarðvíkur H/F. Bls. 1

¹⁴ Bjarni Einarsson: „Áhersla lögð á stálskipasmíði”, bls. 3.

¹⁵ Fundagerðabók fyrir stjórnarfundum í Skipasmíðastöð Njarðvíkur H/F. 16. júní 1946.

¹⁶ Fundagerðabók fyrir aðalfundi í Skipasmíðastöð Njarðvíkur H/F. 17. júlí 1946.

á svæðinu að fá aðstöðu til að þjónusta báta sína án þess að leggja upp í kostnaðarsama ferð eitthvert annað.¹⁷

Einhver áhrif hefur það haft að ræða við Ólaf Thors því í október 1946 kemur það fram í fundargerðabók að félagið hafi fengið „skýlaust loforð bankastjórnar Landsbankans, þrátt fyrir mjög daufar undirtektir áður“, um lán úr Stofnlánadeild sjávarútvegsins. Hljóðaði lánið upp á þrjá fimmtu af byggingarkostnaði félagsins, sem áætlaður var 400 þúsund krónur. Til að koma til móts við lánið og klára fjármögnun verkefnisins var ákveðið að auka hlutaféð úr 120 þúsund í 160 þúsund kr. fyrst um sinn, en eins fljótt og auðið var að hækka það upp í 200 þús. krónur.¹⁸ Var það samþykkt á fundi hinn 9. október 1946 og var stjórninni þá heimilt að taka víxillán sem borgað yrði með hinu lofaða hlutafé, og afganginn með stofnláninu.¹⁹ En þannig var hægt að fjármagna byggingu skipasmíðastöðvarinnar og ljúka við dráttarbrautina.

Var smíði dráttarbrautarinnar lokið árið 1947 og var fyrsti báturinn tekinn upp í septembermánuði það ár.²⁰ Fyrstu verkefni Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur hf. voru nær eingöngu viðgerðir á trébátum, enda hafði eftirspurn eftir nýjum bátum dregist mikið saman. Bjarni Einarsson sagði að helsta viðfangsefni skipasmíðastöðvarinnar um og upp úr 1950 hafi verið að halda stöðugri atvinnustarfsemi gangandi þessi ár og að erfitt hafi verið að brúa það bil milli viðgerðaranna, sem voru tvö, á vorin eftir vetrarvertíð fram að því þegar síldveiðar hófust á Norðurlandi og á haustin fram í janúar þegar línuvertíð hófst. Ástæðan fyrir því að erfitt var að brúa þetta bil var sú að engin nýsmíði var inn í myndinni þar sem bátainnflutningur frá Svíþjóð var það mikill að hann annaði eftirspurn næstu ára.

Til að reyna að halda uppi verkefnastöðu stöðvarinnar var árið 1948 ákveðið að smíða hringanótabáta fyrir síldveiðar. Eftirspurn eftir slíkum bátum var mikil meðal annars vegna mikillar síldargöngu árin 1947-48. Það var síðan árið 1953 sem breyting varð í íslenskum skipasmíðaiðnaði. Þá var samið um smíði sjö innlendra báta og fékk Skipasmíðastöð Njarðvíkur einn þeirra báta til sín.²¹ Gunnar Hámundason hét sá bátur en til ársins 1963 voru alls smíðaðir fjórir bátar í stöðinni. Auk Gunnars Hámundasonar

¹⁷ Fundargerðabók fyrir stjórnarfundum í Skipasmíðastöð Njarðvíkur H/F. 16. júní 1946.

¹⁸ Fundargerðabók fyrir stjórnarfundum í Skipasmíðastöð Njarðvíkur H/F. 6. október 1946.

¹⁹ Fundargerðabók fyrir aðalfundi í Skipasmíðastöð Njarðvíkur H/F. 9. október 1946.

²⁰ Bjarni Einarsson: „Áhersla lögð á stálskipasmíði“, bls. 3.

²¹ Sumarliði R. Ísleifsson: *Frá steðja til stafns*, bls. 208-209.

voru smíðaðir bátarnir Ólafur Magnússon, Hrönn II og Hólmar, var þetta gert til atvinnujöfnunar á milli viðgerðartímabila.²²

Stöðin hefði haft áhuga á að smíða fleiri trébáta því í upphafi sjöunda áratugarins var skipasmíðastöðvum landsins gerður mikill greiði varðandi nýsmíðar á bátum og skipum. Frumvarp sem gerði skipasmíðastöðvum kleift að smíða báta fyrir eigin reikning, var samþykkt af Alþingi. Stöðvarnar gátu þá fengið lán úr Fiskveiðasjóði Íslands, smíðað bát án þess að vera kominn með kaupanda að honum og látið lánið síðan fylgja bátnum til kaupanda þegar búið væri að selja hann.²³ Skipasmíðastöð Njarðvíkur fór þessa leið þegar Hólmar var smíðaður á árunum 1961 til 1963. Fékk stöðin áhuga á smíði bátsins þegar samningaumleitarnir um smíði samskonar báts runnu út um þúfur, en sá bátur var smíðaður í Svíþjóð. Leitað var eftir teikningu samskonar báts hjá Agli Þorfinnssyni og láni til fjármögnunar frá Fiskveiðasjóðnum.²⁴ Smíði bátsins hófst í febrúar 1961 og klárað árið 1963, fundinn var kaupandi í júlí það ár og var hann seldur. Stöðin hafði í huga að smíða annan trébát með sama hætti þ.e. fyrir eigin reikning, en þær áætlanir hafa farið út um þúfur, þar sem stjórnarmenn í Skipasmíðastöð Njarðvíkur töldu að ekki myndi finnast kaupandi að slíkum bát þar sem „fram tíðin er ekki nýrra tréskipa“.²⁵ Nánar verður fjallað um báta sem smíðaðir voru í skipasmíðastöðinni í viðauka.

2.3 Stærri bátar kalla á stærri dráttarbrautir.

Viðgerðir og smíði á trébátum voru því aðalviðfangsefni Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur hf. allan sjötta áratuginn.²⁶ Í lok sjötta áratugarins og í upphafi þess sjöunda fjölgaði verkefnum og upptökum báta umtalsvert ár frá ári, 1958 voru teknir upp 31 bátur, 1959 voru þeir orðnir 51, 70 árið 1960 og 94 árið 1961. Auk þess voru fiskibátar landsins að stækka úr 30 til 100 rúmlestum upp í 100 til 200 rúmlestir. Við þessa þróun skapaðist aukið álag á dráttarvagn og braut stöðvarinnar sem þurfti að takast á við. Ekki hafði skipasmíðastöðin gert ráð fyrir því álagi, þar sem ekki hafði verið ráðist í neinar endurbætur fyrir utan hið venjubundna viðhald, sem orðið var frekar kostnaðarsamt að mati fyrirtækisins.

²² Bjarni Einarsson: „Áhersla lögð á stálskipasmíði“ bls. 3; „Skipasmíðastöð Njarðvíkur“, bls. 80.

²³ Fundagerðabók fyrir aðalfundi í Skipasmíðastöð Njarðvíkur H/F 22. maí 1960 og 13. ágúst 1961.

²⁴ Fundagerðabók fyrir stjórnarfundum í Skipasmíðastöð Njarðvíkur H/F 19. apríl 1960.

²⁵ Fundagerðabók fyrir stjórnarfundum í Skipasmíðastöð Njarðvíkur H/F 8. nóvember 1963.

²⁶ Kristján Sveinsson: *Saga Njarðvíkur*. Bls. 280.

Því var ákveðið að byggja nýjan dráttarvagn fyrir brautina sem gat tekið upp báta allt að 250 rúmlestir að stærð.²⁷ Rætt hafði verið um að endurnýja dráttarvagninn í ágúst 1961, en það tók langan tíma eða 6-7 mánuði að fá efnið í vagninn.²⁸ Framkvæmdir við endurbæturnar á dráttarbrautinni og vagninum voru hafnar í apríl 1962 og hefur þeim verið lokið um mitt sama ár, að því er kemur fram í *Aðalfundabók* fyrirtækisins.²⁹

Pegar komið var fram á sjöunda áratuginn, fór tréskipum fækkandi og keypt voru til landsins fleiri stálskip sem voru stærri en trébátar fyrri tíma.³⁰ Skipasmíðastöð Njarðvíkur varð að bregðast við þessari þróun og marka sér nýja stefnu til að þjóna sama hlutverki við stálskipin eins og hún hafði gert við tréskipin, að sögn Bjarna Einarssonar forstjóra.³¹ Til þess þurfti að byggja nýja og stærri dráttarbraut og fór það svo að Félag íslenskra dráttarbrautaeigenda, sem Bjarni var formaður fyrir, fór í viðræður árið 1964 við aðila frá pólsku útflutningsstofnuninni Cekop, um smíði dráttarbrauta og skipasmíðastöðva fyrir stálskip sem gátu verið allt að 400 smálestir að stærð. Fóru samhlíða fram viðræður við opinbera aðila og samtök sjávarútvegs og iðnaðar, jafnframt því fór fram rannsókn á því hver þörf íslenska skipastólsins væri á endurnýjun og viðhaldi og hver líkleg stærðarmörk skipanna yrðu. Niðurstaðan úr þeirri rannsókn varð sú að dráttarbrautir í landinu yrðu að geta tekið upp í slipp skip sem væru 400 lestir að stærð.³²

Árið eftir samþykkti ríkisstjórnin að veita fyrirheit um stofnlán úr framkvæmdaáætlun ríkisins, og tók Landsbankinn að sér ábyrgðir og lánafyrirgreiðslu gegn veði í eignum Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur hf.³³ Cekop, fyrirtækið sem átti sjá um framkvæmdirnar hafði einnig boðist til að lána 60% af verði framkvæmdana, til 6 ára á 6% vöxtum.³⁴ Við þetta opnaðist möguleiki á því að gera samning við pólska fyrirtækið Cekop, sem Skipasmíðastöð Njarðvíkur gerði. Hljóðaði samningurinn upp á hönnun og smíði 600 tonna dráttarbrautar, jafnframt því að gert var skipulag og áfangaáætlun um framtíðaruppbyggingu stöðvarinnar. Hófust framkvæmdir um mitt

²⁷ ÞÍ. Fjármálaráðuneytið. 1141 Skipasmíðastöð Njarðvíkur . S-174 Umsókn um lán, 30. janúar 1962.

²⁸ Fundagerðabók fyrir stjórnarfund í Skipasmíðastöð Njarðvíkur H/F. 12. ágúst 1961.

²⁹ ÞÍ. Fjármálaráðuneytið. 1141 Skipasmíðastöð Njarðvíkur . S-174 Bréf stjórnar Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur til Fjármálaráðuneytisins, 27. apríl 1962; Fundagerðabók fyrir aðalfundi í Skipasmíðastöð Njarðvíkur H/F. 14. júlí 1962.

³⁰ Sumarliði R. Ísleifsson: *Frá stöðja til stafns*, bls. 210.

³¹ Bjarni Einarsson: „Áhersla lögð á stálskipasmíði”, bls. 3.

³² *Þjóðviljinn* 27. júní 1964, bls. 1.

³³ Hallgrímur Th. Björnsson: „Ný og vönduð dráttarbraut í Ytri – Njarðvíkum”, bls. 125.

³⁴ *Þjóðviljinn* 30. apríl 1965, bls. 12.

árið 1965, en fyrsti áfangi gerði ráð fyrir 600 tonna dráttarbraut með átta hliðarstæðum, í öðrum áfanga var gert ráð fyrir aðstöðu til að framkvæma flokkunarviðgerðir á stálskipum og í þriðja áfanga voru fyrirhugaðar stálskipasmíðar.³⁵

Miðaði framkvæmdum vel fyrstu tvö árin, framkvæmdatími átti að vera fjögur ár, en fjármagnsskortur gerði þá vart við sig og hamlaði hann framkvæmdum. Vegna vaxandi dýrtíðar var gerð krafa um afborganir af stofnlánunum og rýrði það framkvæmdafjármagnið svo um munaði og dróst því byggingatíminn á langinn. Engu að síður var hægt að vígja nýju dráttarbrautina árið 1970, en einungis voru þá tilbúin tvö skipastæði, sem Bjarni sagði að væri vonlaust fyrir fyrirtækið að reka brautina þannig, og vegna þess var farið í að afla meira fjármagns til að fjölga stæðunum. Árið 1974 voru þau orðin sex og árið 1976 voru þau orðin níu.³⁶

Rekstur Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur var stöðugur á áttunda ártugnum. Með tilkomu nýju dráttarbrautarinnar var hægt að taka upp stærri báta og fjölgaði upptökum þeirra jafnt og þétt allan áratuginn. Auk þess var minni dráttarbrautin enn í notkun þó það drægi úr henni, en sú braut sá um að taka upp minni báta smíðaða úr tré. Að meðaltali voru teknir upp rúmlega 154 bátar á ári, í báðum brautum fyrirtækisins á áttunda áratugnum.³⁷ Starfsmenn fyrirtækisins voru á bilinu 50-75, en það verður að teljast góð stærð á fyrirtæki í bæjarfélagi sem ekki taldi nema 2000 mann á þessum tíma. Velta var góð en árið 1978 mældist hún 338 milljónir króna og voru ársverk talin 61.³⁸ Fyrirtækið var einnig vel stætt þegar kom að samanburði við önnur fyrirtæki sem höfðu yfir dráttarbrautum að ráða og rætt var um upptökugetu. Nýrri dráttarbraut stöðvarinnar réði við tekið upp skip sem voru 800 þungatonn og 53 metrar að hámarkslengd. Einungis tvær stöðvar voru búnar dráttarbrautum sem gátu tekið upp stærri skip, það fyrra var Stálvík í Garðabæ sem réð yfir tveimur dráttarbrautum sem réðu við skip sem voru 2000 þungatonn og 80 metra og 1200 þungatonn og 55 metrar. Seinna fyrirtækið var Slippstöðin á Akureyri en stærri dráttarbraut hennar réð við skip sem vógu 1000 þungatonn og voru 80 metrar að hámarkslengd.³⁹ Fyrirtækið gat því staðist samkeppni við flestar skipasmíðastöðvar á landinu þegar upptökugeta var annarsvegar. En önnur öfl réðu því að fyrirtækið varð fyrir niðursveiflu á níunda áratug seinustu aldar.

³⁵ Hallgrímur Th. Björnsson: „Ný og vönduð dráttarbraut í Ytri – Njarðvíkum”, bls. 125.

³⁶ Bjarni Einarsson: „Áhersla lögð á stálskipasmíði” bls. 3.

³⁷ Uppsátursbók fyrir Skipasmíðastöð Njarðvíkur H/F. Önnur bók; Uppsátursbók fyrir Skipasmíðastöð Njarðvíkur H/F. Þriðja bók.

³⁸ *Skýrsla starfshóps um skipasmíðaiðnaðinn*, bls. 102 og 107.

³⁹ *Samkeppnisstaða skipaiðnaðar*, bls. 22.

3. Staða skipaiðnaðarins á Íslandi og ástæður fyrir hruni hans

Það má segja að íslenskur skipasmíðaiðnaður hafi verið í molum á níunda áratug síðustu aldar og fram á þann tíunda, ef miðað er við áratuginn þar á undan. Á árunum í kringum 1970 var meðal rúmlestafjöldi, sem smíðaður var hér á landi, orðinn 2.200 rúmlestir á ári.⁴⁰ Sú staða hélst ekki fram á níunda áratuginn, en skipulagsleysi, og jafnvel sinnuleysi íslenskra stjórnvalda varð til þess að smíðaverkefni voru flutt erlendis í stórum stíl, sem orsakaði verkefnaleysi hjá innlendu skipasmíðastöðvunum, fólksflóttu úr greininni og í sumum tilfellum, greiðslustöðvanir og gjaldþrot skipasmíðastöðva hér á landi.

Samkvæmt Jóni Sveinssyni, forstjóra Stálvíkur í Garðabæ, er innlendir skipaiðnaður veigamikill þáttur í því að nýta landhelgi Íslands og þar með mikilvægastu auðlindina sem Íslendingar eiga, fiskinn í sjónum í kringum landið. Hvers vegna fór það þá þannig að skipaiðnaðurinn þurrkaðist nærstum því út hérlendis, hvernig var reynt að koma í veg fyrir þróunina?

3.1 Iðngrein að hruni komin

Í upphafi 9. áratugarins leit út fyrir að skipasmíðaiðnaðurinn á Íslandi ætti eftir að spjara sig þrátt fyrir merki um að vandræði væru í aðsigi, ef marka mátti orð Hjörleifs Guttormssonar, þáverandi iðnaðarráðherra árið 1981. Við sjósetningu togarans Örvars HU 21, hjá Slippstöðinni á Akureyri, tilkynnti hann áætlun um að á hverju ári yrðu smíðuð hér á landi fimm til sjö svokölluð raðsmíðaskip á ári hverju, til að halda uppi atvinnu í skipasmíðaiðnaðinum og til endurnýjunar á skipastól landsmanna sem var orðinn í eldri kantinum, miðað við það sem skynsamlegt þykir. Samkvæmt Hjörleifi var 60% af skipastólnum orðinn 16 ára og eldri og því þyrfti eðlileg endurnýjun að eiga sér stað. Einnig ætlaði ríkisstjórnin að ábyrgjast greiðslu smíðaverðsins, jafnvel þótt að enginn kaupandi væri að skipinu, þegar smíði hæfist.⁴¹

Ekki komst raðsmíðaskipaáætlunin á laggirnar, þrátt fyrir fögur loforð Hjörleifs Guttormssonar. Mikið misræmi var í stefnu stjórnvalda í skipasmíðamálum. Til dæmis var Slippstöðin á Akureyri búin að gera þrjá samninga um smíði á 200-250 tonna skipum árið 1982, en Fiskveiðasjóður Íslands synjaði stöðinni um lánsfé til verkefnisins jafnvel þó að Fiskveiðasjóðurinn hafi verið í eigu ríkisins og því haft hagsmuna að gæta

⁴⁰ *Morgunblaðið* 12. júlí 1981, bls. 15.

⁴¹ *Morgunblaðið* 3. nóv. 1981, bls. 2.

varðandi skipasmíðar á Íslandi.⁴² Auk þess að sjóðurinn hafi lagst gegn því að lána fjármagn til innlendra skipasmíðastöðva vegna nýsmíða, þá var auðveldara að fá lán úr sjóðnum ef skip var smíðað hjá erlendri skipasmíðastöð sökum þess að árið 1984 ákvað Fiskveiðasjóður að lántökur til skipasmíða innanlands myndu lækka úr 200 milljónum króna í 150 milljónir króna, en aftur á móti átti að hækka lántökur til smíða sem fram fóru erlendir, úr 199 milljónum í 530 milljónir króna.⁴³

Þannig voru skipasmíðar erlendis gerðar mun áhugaverðari fyrir íslenska útgerðarmenn og sýndi það sig árið 1987 þegar Fiskveiðasjóðurinn samþykkti 36 lánaumsóknir vegna smíða báta og skipa, upp á 5,6 milljarða króna og var 60% af því fjármagni frá sjóðnum. Skipting þessa fjármagns var á þá leið að 15% fór til kaupa á notuðum skipum, 75% fór í það að fjármagna ný skip sem smíðuð voru erlendis og einungis 10% var notað til að smíða skip innanlands.⁴⁴

Skipaiðnaðurinn mátti þola gríðarlegan samdrátt, sökum þess hve auðvelt var að fá lánsfé til smíða í erlendum skipasmíðastöðvum og hversu mikla styrki þær stöðvar fengu frá ríkisstjórnnum þeirra landa. Markaðshlutdeild innlendra skipasmíðastöðva á tímabilinu 1982 til 1992 féll niður úr 70% niður í 8% og fjárfestingar í nýsmíðum og endurbótum á svipuðu tímabili eða frá 1987 til 1993, lækkuðu úr því að vera 3 milljarðar króna árið 1987, niður í 700 milljónir króna árið 1993.⁴⁵ Þessar tölur sýna að gífurlegur samdráttur varð í greininni en í skýrslunni *Samkeppnisstaða skipaiðnaðar*, segir að samdrátturinn hafi verið 60 prósent í ársverkum talið á árunum 1987 til 1994. Á tímabilinu fækkaði ársverkum úr rúmlega þúsund ársverkum niður í 382.⁴⁶

En hvers vegna vildu útgerðarmenn frekar fara með nýsmíðar á skipum sínum til erlendra skipasmíðastöðva, í stað þess að reyna að efla greinina hér á landi og þannig stuðla að því að viðgerðarþjónustan hér á landi væri í góðu standi fyrir framtíðar viðhaldsverkefni? Skipasmíðar erlendis voru náttúrulega ódýrari en hér heima en ef útgerðarmenn hefðu hugsað um heildina hefðu þeir kannski séð að ef þeir létu smíða hér heima hefði atvinnulausum fækkað og ríki og sveitafélög tekið skatta og útsvarstekjur af starfsmönnum og fyrirtækjum sem störfuðu í greininni. Einnig kemur það inn í dæmið að sá kostnaður sem hlaut af því að senda smíðar út, var borgaður með gjaldeyri.⁴⁷ Nýsmíðar voru nefnilega bakland skipasmíðastöðva hér á landi á milli

⁴² *Morgunblaðið* 24. ágúst 1982, bls. 34.

⁴³ *Morgunblaðið* 17. nóv. 1983, bls. 58.

⁴⁴ *Morgunblaðið* 25. júní 1987, bls. B 7.

⁴⁵ *Morgunblaðið* 12. jan. 1995, bls. 48.

⁴⁶ *Samkeppnisstaða skipaiðnaðar*, bls. 3 og 12.

⁴⁷ *Morgunblaðið* 13. apríl 1994, bls. 14.

viðgerðartímabila sem voru á milli vertíða. Eins og forstöðumaður einnar stöðvarinnar mat ástandið:

Nú er ástandið þannig að verkefnið hlaðast á 2-3 mánuði og sums staðar reynst nauðsynlegt að ráða útlendinga til að sinna öllum verkefnum. Þess á milli þarf að segja upp starfsmönnum tímabundið vegna verkefnaskorts. Þetta leiðir til mikils flóttu úr greininni jafnframt því sem sú sérþekking sem er til staðar nýtist ekki.⁴⁸

Menn höfðu því áhyggjur af því hvernig þróunin var í greininni hér á landi og hvernig ríkisstjórnir í Evrópu styrktu skipasmíðaiðnaðinn hjá sér.

3.2 Ríkisstyrkir í Evrópu

Skipasmíðar í Evrópu höfðu verið styrktar með leyfi Evrópubandalagsins, af ríkisstjórnnum viðkomandi landa síðan í byrjun 8. áratugarins. Engin sameiginleg stefna var um það hvernig styrkveitingin var framkvæmd eða hversu háir þeir væru, en þeir voru mjög háir og var það undir hverri ríkisstjórn komið hversu háir þeir væru. Það var ekki fyrr en árið 1987 sem sett var fram stefna varðandi ríkisstyrki og niðurgreiðslur til skipasmíða. Kallaðist hún „6. tilskipunin um skipasmíðar“ og með henni var sett þak á það hversu háa styrki væri hægt veita fyrir hverja smíði.

Fyrst um sinn var leyfilegt að styrkja hverja smíði um 28% af samningsverðinu, en tilskipunin kvað á um að styrkirnir myndu lækka með árunum. Þannig lækkaði styrktarhlutfallið niður í 26% strax árið 1989, niður í 20% árið eftir, árið 1991 var sett fram „7. tilskipunin“ svokallaða og kvað hún á um að styrkirnir yrðu ekki nema 13% og lækka síðan niður í 9% 1992. Átti tilskipunin einungis að gilda frá 1991 til ársins 1993, en var framlengd sex sinnum fram til ársins 2000 þegar bann var lagt við ríkisstyrkjum í Evrópusambandslöndunum. Markmiðið með setningu sjöttu og sjöundu tilskipanana var að auka hagkvæmni og samkeppnishæfni innan skipasmíðaiðnaðarins og styrkja jafna samkeppni innan hans í Evrópu. Stefnan var sett á að útrýma styrkjum í greininni, en að öllu jöfnu voru slíkir styrkir ekki leyfðir í öðrum greinum innan Evrópusambandsins og sköpuðu þannig misræmi í samkeppni innan iðngreina.⁴⁹

Evrópskar þjóðir fóru ýmsar leiðir til að styrkja skipasmíðaiðnaðinn í sínu landi. Hér verður rætt um hvernig ríkisstyrkir fóru fram í Noregi og Póllandi, en þessar tvær

⁴⁸ *Morgunblaðið* 25. júní 1987, bls. B 7.

⁴⁹ *Samkeppnisstaða skipaiðnaðar*, bls. 45-46.

þjóðir voru nefnd í *Samkeppnisstaða skipaiðnaðar*, sem þær þjóðir sem veittu íslenskum skipasmíðastöðvum einna harðasta samkeppni um verkefni.⁵⁰

Norðmenn fóru þá leið að verðið sem skipasmíðastöðvarnar gáfu upp var miðað við vaxtaendurgreiðslu norska útflutningslána sjóðsins. Þeir aðilar sem tóku tilboði norskrar skipasmíðastöðvar, tóku þá lán á almennum markaði sem hafði hærrí vexti en útflutningslána sjóðurinn setti á sín lán, og fengu þeir síðan vaxtamismuninn endurgreiddan. Var þeim afhent skuldabréf frá norska ríkinu, sem gildi til fimm ára og reikna mátti með því að upphæðin sem endurgreidd yrði, næmi 15-20% af verði skipsins.⁵¹

Pólskar skipasmíðastöðvar voru styrktar eftir öðrum leiðum af pólsku ríkisstjórninni, en allt stálið sem notað var til smíði skipanna var framleitt af ríkisreknum fyrirtækjum þar í landi. Fengu stöðvarnar stálið því á mjög hagstæðu verði, „nánast endurgjaldslaust“.⁵² Einnig má nefna að launakostnaður pólskra skipasmíðastöðva var mun minni en hjá stöðvunum hér á landi og gátu því þarlendrar stöðvar undirboðið í verkefni sem íslenskar stöðvar voru að bjóða í.⁵³

3.3 Aðgerðir íslenskra ráðamanna

Norðmenn eins og aðrar Evrópuþjóðir settu ríkisstyrki á til að verja sinn skipasmíðaiðnað fyrir erlendri samkeppni og nutu íslenskir útgerðarmenn góðs af því að skipta við t.d. norskar skipasmíðastöðvar.⁵⁴ Þess vegna er það undarlegt að íslenskar ríkisstjórnir hafi ekki séð í hvað stefndi á níunda áratugnum og verið svo seinar sem raun bar vitni að bregðast við slæmri þróun, í iðngrein sem þjónustar einn stærsta atvinnuveitanda íslensku þjóðarinnar, sjávarútveginum. Eins og staða mála var í byrjun árs 1994, átti skipaiðnaðurinn við verulegann vanda að etja. Af ellefu fyrirtækjum í greininni, sem réðu yfir stærstu dráttarbrautunum, voru einungis tvö í fullum rekstri, ein hafði sagt upp öllu starfsfólki sínu, þrjú fyrirtæki höfðu orðið gjaldþrota á árunum á undan, fjögur höfðu farið fram á greiðslustöðvun eða voru í nauðasamningum og eitt fyrirtæki bjó við tímabundinn verkefnaskort.⁵⁵

Sama ár kynntu íslensk stjórnvöld aðgerðir til að bæta samkeppnisstöðu íslenskra skipasmíðastöðva gagnvart erlendum. Aðgerðirnar voru samþykktar á Alþingi

⁵⁰ *Samkeppnisstaða skipaiðnaðar*, bls. 57.

⁵¹ *Morgunblaðið* 25. júní 1987, bls. 7B-8B; *DV* 27. okt. 1983, bls. 2.

⁵² *Morgunblaðið* 20. okt. 1992, bls. 55.

⁵³ *Morgunblaðið* 30. sept. 1992, bls. 22.

⁵⁴ *Morgunblaðið* 8. ágúst 1993, bls. 6.

⁵⁵ *DV* 4. mars 1994, bls. 6

þann 14. janúar 1994 og í kjölfarið var auglýst eftir umsóknum um styrki til verkefna í skipaiðnaði.⁵⁶ Þegar aðgerðarpakkinn var upphaflega samþykktur var áætlað að 40 milljónir króna yrðu veittar í heildarstyrki, en sökum mikillar eftirspurnar eftir styrkjum ákvað ríkisstjórnin að hækka heildarstyrkina um 20 milljónir króna upp í 60 milljónir. Veittur var styrkur fyrir 21 verkefni hjá tólf fyrirtækjum og var Skipasmíðastöð Njarðvíkur í hópi þeirra sem fékk styrk fyrir eitt verkefni, upp á tæpar 880 þúsund krónur. Stærsta styrkinn fékk Skipalyftan h.f. í Vestmannaeyjum, að upphæð tíu milljónir króna fyrir eitt verkefni.⁵⁷

Árið eftir ákvað ríkisstjórnin að veita aftur styrki til íslenskra skipasmíðastöðva, en reynslan af styrkveitingunum árið 1994 hafði verið jákvæð. Voru styrkirnir taldir vera forsenda fyrir því að samningar upp á 462 milljónir króna hafi verið gerðir, sem annars hefðu farið til erlendra aðila.⁵⁸ Aðstoðin sem ríkisstjórnin bauð upp á árið 1995 var sett upp í samræmi við sjöundu tilskipun Evrópusambandsins. Var ætlunin að veita skipasmíðastöðvum styrki sem námu 4,5% af smíðaverði skips ef um nýsmíði var að ræða, en skipið þurfti þá að vera stærri en 100 brúttólestir að stærð en mátti ekki kosta meira en 850 milljónir króna. Einnig var leyfilegt að veita styrki til endurbóta á skipum sem voru stærri en eitt þúsund brúttólestir.⁵⁹

Veittir voru styrkir upp á samtals 17 milljónir króna árið 1995, fengu átta fyrirtæki úthlutað styrkjum vegna fjórtán verkefna í nýsmíðum og endurbótum. Skipasmíðastöð Njarðvíkur fékk að þessu sinni stærsta hlutinn af styrkjunum, eða rúmlega 3,5 milljón króna vegna tveggja verkefna. Næst stærsta hlutinn af styrkjunum fengu Þorgeir og Ellert h.f., rúmlega 3,4 milljónir króna vegna þriggja verkefna.⁶⁰

Fyrir skipasmíðaiðnaðinn á Íslandi í heild sinni, skiluðu styrkir ríkisstjórnarinnar góðum árangri. Umsvif greinarinnar jukust verulega milli árána 1994 og 1995, fjölgaði störfum um 30%, sem skilaði sér í því að ársverkum fjölgaði úr u.þ.b. 400 í tæp 600 ársverk milli árána 1994 og 1996.⁶¹ Gagnvart Skipasmíðastöð Njarðvíkur, virðast styrkirnir sem stöðinni voru veittir hafa skilað sér í því að fleiri bátar voru teknir upp til viðhalds milli árána 1994 og 1995. Þegar uppsátursbækur fyrirtækisins eru skoðaðar sést það á milli þessara ára fjölgaði upptökum báta úr 74 fyrra árið, í báðum brautum, í 96 árið eftir. Samt ber að athuga að aukningin átti sér nánast bara stað í upptökum báta í

⁵⁶ DV 22. júní 1994, bls 6.

⁵⁷ *Alþingistíðindi 2000-2001, 126. löggjafarþing. A: Þingskjal 179, bls. 949.*

⁵⁸ *Morgunblaðið* 28. jan. 1995, bls. 14.

⁵⁹ *Morgunblaðið* 28. jan. 1995, bls. 14.

⁶⁰ *Alþingistíðindi 2000-2001, 126. löggjafarþing. A: Þingskjal 179, bls. 950.*

⁶¹ *Samkeppnisstaða skipaiðnaðarins*, bls. 6 og 9.

Braut II sem sá um að taka upp stærri bátana, en þar jókst fjöldi báta úr 57 í 74 milli áranna, en einungis úr 20 í 21 í Braut I.⁶²

Samt sem áður telur Stefán Sigurðsson forstjóri Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur að styrkir til fyrirtækisins hafi ekki verið það háir að þeir hafi skipt sköpum fyrir fyrirtækið, þar sem verkefnin sem þær fóru í hafi ekki verið það stór. Aftur á móti telur hann að fyrir fyrirtæki eins og Slippstöðina á Akureyri gætu þær hafa skipt einhverju máli, þar sem verkefnin sem Slippstöðin vann við voru ef til vill stærri.⁶³

⁶² Uppsátursbók fyrir Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur H/F. Braut I; Uppsátursbók fyrir Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur H/F. Braut II.

⁶³ *Viðtal*. Stefán Sigurðsson við höfund.

4. Skipasmíðastöð Njarðvíkur og niðursveiflan

Staða íslenskra skipasmíða var mjög slæm um á níunda áratugnum og var útlit fyrir að iðngreinin myndi hverfa úr landinu. Skipasmíðastöð Njarðvíkur fór ekki varhluta af þróuninni og var útlitið frekar dökkt þegar leið á áratuginn. Evrópskur skipasmíðaiðnaður veitti hinum íslenska gífurlega samkeppni um nýsmíðar og hafði sú samkeppni mikil áhrif á afkomu fyrirtækja sem störfuðu í greininni. Skipasmíðastöð Njarðvíkur þurfti að takast á við samdrátt í greininni en í kaflanum er fjallað um hver áhrif samdráttarins voru á fyrirtækið og hvernig það stóðst þær áskoranir sem komu upp á þessum erfiðu tímum.

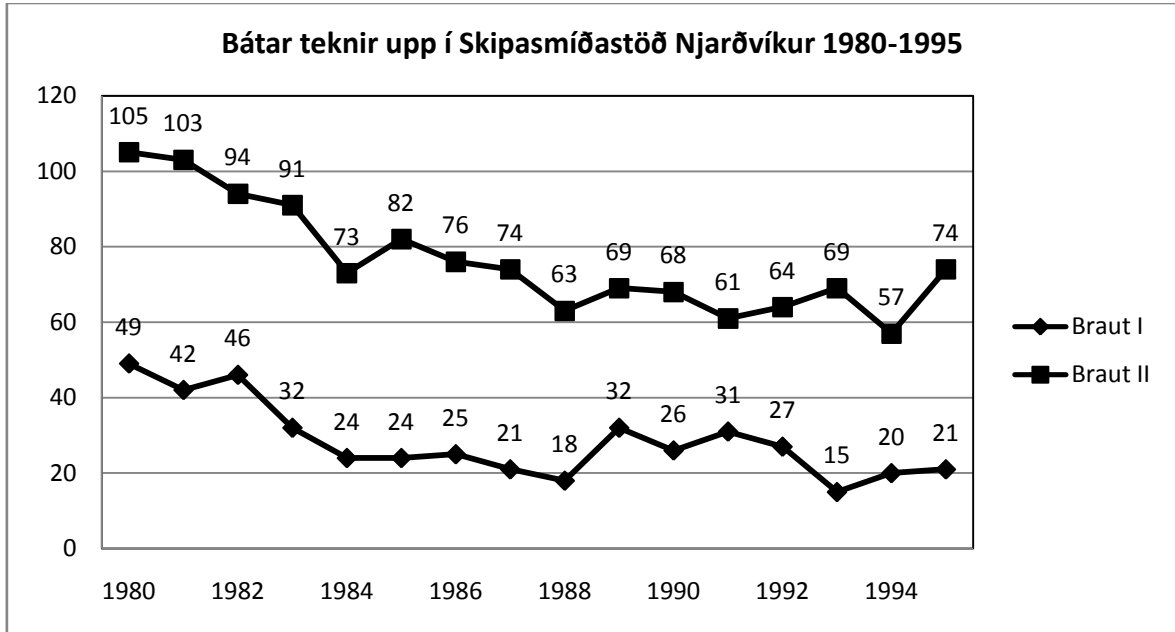
4.1 Aukin samkeppni og samdráttur

Skipasmíðastöð Njarðvíkur varð ekki fyrir beinum áhrifum vegna niðurgreiðslna og ríkisstyrkja, sem skipasmíðastöðvar í Evrópu áttu kost á að nýta sér. Stöðin hafði ekki smíðað skip síðan í byrjun níunda áratugarins en naut góðs af því að aðrar stöðvar snertu ekki við viðhaldsverkefnum og einblíndu á það að smíða nýja bátana. Ein þeirra var Þorgeir og Ellert h.f. á Akranesi, en vegna þessarar afstöðu Þorgeirs og Ellerts leituðu bátar sem höfðu heimahöfn á Akranesi til Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur til að fá nauðsynlegt viðhald. Eftir að nýsmíðarnar hurfu nánast úr landinu, þurftu stöðvar sem byggt höfðu rekstur sinn á því að nýsmíði, að finna sér ný verkefni til að geta haldið áfram rekstri. Byrjuðu þau fyrirtæki að bjóða upp á viðhaldsþjónustu fyrir skipin og fóru þannig í beina samkeppni um verkefni sem að Skipasmíðastöð Njarðvíkur hafði einbeitt sér að.⁶⁴ Dró þetta mjög úr umsvifum fyrirtækisins. Bátar sem höfðu leitað til stöðvarinnar með viðhald, hófu að leita til annarra fyrirtækja, til dæmis hafa Akranes bátarnir leitað til Þorgeirs og Ellerts, þar sem styttra var fyrir þá að sigla og því sparaðist olíukostnaður og laun manna sem þurftu að sigla bátunum. Þá hafa fyrirtæki sem störfuðu innan greinarinnar reynt að bjóða sem best kjör fyrir útgerðarmennina og þeir leitað þangað sem hagstæðast var að fara með bátana í viðgerðir og viðhald.

Þegar skoðaðar eru tölur úr uppsátursbókum Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur sjást áhrifin sem vaxandi samkeppni innanlands hafði. Eftir að Braut II var tekin í notkun seinni part ársins 1970 jukust upptökur í henni jafnt og þétt þangað til að toppnum var náð árið 1976, þegar 106 bátar voru teknir upp í brautinni. Á sama tíma fækkaði upptökum í Braut I, en skýringin er sú að minni bátum, sem sú braut réð við að taka

⁶⁴ *Viðtal.* Stefán Sigurðsson.

upp, fór fækkandi eftir að stærri stálskip ruddu sér til rúms hér á landi og urðu því not af Braut I minni eftir því sem á leið. Frá 1976 til 1981, tók stöðin 100-106 báta á ári í Braut II. Eftir 1981 fór upptökunum hins vegar fækkandi eins og sést á töflu 1 hér að neðan.⁶⁵



Heimild: Uppsátursbók fyrir Skipasmíðastöð Njarðvíkur Braut I; Upptökubók fyrir Skipasmíðastöð Njarðvíkur Braut II.

Þegar taflan er skoðuð sjást áhrifin af því þegar aðrar skipasmíðastöðvar fóru í beina samkeppni við Skipasmíðastöð Njarðvíkur, sem leiddi til verkefnaskorts hjá fyrirtækinu.

Vegna verkefnaskorts sem fyrirtækin máttu búa við í kjölfar þróunarinnar innan skipaiðnaðarins, höfðu menn áhyggjur af því að starfsmenn myndu flýja greinina og þar með tapa sérþekkingu sem fylgdi nýsmíðum.⁶⁶ Sú varð raunin hjá Skipasmíðastöð Njarðvíkur. Árin 1981 og 1982 störfuðu hjá fyrirtækinu um það bil 85 manns að meðaltali yfir árið.⁶⁷ Eftir því sem að verkefnunum fækkaði hjá fyrirtækinu, gerðist slíkt hið sama með starfsmenn fyrirtækisins og var tala starfsmanna hjá komin niður í 44 starfsmenn árið 1994.⁶⁸ Það gerir fækkun á starfsfólki í stöðinni um 42% á þrettán árum. Árið eftir voru reyndar 50 starfsmenn í stöðinni en það helst í hendur við fjölgun í upptökum báta, sem sjá má á töflunni hér að ofan.⁶⁹

⁶⁵ Uppsátursbók fyrir Skipasmíðastöð Njarðvíkur Braut I; Upptökubók fyrir Skipasmíðastöð Njarðvíkur Braut II.

⁶⁶ *Morgunblaðið* 25. júní 1987, bls. B7.

⁶⁷ Fundagerðabók fyrir aðalfundi í Skipasmíðastöð Njarðvíkur H/F. 13. nóv. 1982.

⁶⁸ „Málm- og skipasmíði.“ *Frjáls verslun* 7:56(1995) bls. 90.

⁶⁹ Fundagerðabók fyrir aðalfundi í Skipasmíðastöð Njarðvíkur H/F. 25. ágúst 1995.

4.2 Uppsagnir og greiðslustöðvun

Sökum þess að nýsmíði skipa lagðist nánast af hér á landi á tíunda áratugnum voru fleiri skipasmíðastöðvar sem börðust um hituna í viðhaldsverkefnum. Fyrir Skipasmíðastöð Njarðvíkur, þýddi þetta að sveiflur í verkefnastöðu fyrirtækisins urðu meiri en þær höfðu verið árin á undan.⁷⁰ Fiskveiðaárið hefst 1. september hvert ár en ákvörðunin um að þann dag skyldi fiskveiðiárið hefjast þá ýkti það sveiflurnar sem urðu á milli viðgerðartímabila svo um munaði. Þá fóru flestir ef ekki allir bátar á sjó þann dag og urðu þá í rauninni engin verkefni fyrir stöðina fram á vorið. Kvótakerfið hafði líka sitt að segja við þessa þróun en það var að festa sig í sessi, eftir að hafa verið sett í þáverandi mynd árið 1990.⁷¹ Það hafði þau áhrif að skipastóll Íslands fór minnkandi og við það minnkuðu umsvif fyrirtækisins í raunkrónum.⁷²

Varð þessi þróun til þess að forráðamenn stöðvarinnar sáu sér þann kost bestan í stöðunni, að segja upp öllum starfsmönnum stöðvarinnar, sem þá voru rúmlega 50 talsins. Tóku uppsagnirnar gildi í október byrjun árið 1992 og höfðu flestir starfsmenn stöðvarinnar þriggja mánaða uppsagnarfrest. Samkvæmt Jóni Pálssyni var þetta varúðarráðstöfun hjá fyrirtækinu, þar sem „engin verkefni eru í hendi nema bara smáverk fram undir jól“. Þar að auki voru engin útboð í gangi sem fyrirtækið gat náð í og þau útboð sem komu upp fóru til Póllands.⁷³ Uppsagnirnar náðu þó ekki að taka gildi, enda einungis um varúðarráðstafanir af hálfu fyrirtækisins að ræða. Um áramótin það ár var gerður samningur milli stjórnar fyrirtækisins og starfsmanna þess, að þeir færu á atvinnuleysisbætur í 30 daga á ári.⁷⁴ Var þetta úrræði hjá fyrirtækinu til að koma mönnum í vinnu, en ekki gat fyrirtækið borgað fyrir laun nema fyrir þá vinnu sem það gat selt. Fóru menn því heim á bætur þegar engin verkefni voru fyrir hendi og komu svo til baka þegar horfur á verkefnum glæddust.⁷⁵

Þrátt fyrir að tekist hafi að koma í veg fyrir að starfsmenn stöðvarinnar misstu alveg vinnuna, þá hélt áfram að síga á ógæfuhlið fyrirtækisins. Ársreikningar sýna að síðast skilaði fyrirtækið hagnaði árið 1987, eða um 3,6 milljón króna.⁷⁶ Árið eftir tapaði félagið 7,3 milljónum króna, og næstu ár á eftir þróuðust þannig að hvert ár skilaði stigvaxandi tapi fyrir fyrirtækið þangað til árið 1993 þegar tapið var komið upp í 48

⁷⁰ *Viðtal*. Stefán Sigurðsson við höfund.

⁷¹ www.althingi.is → Lagasafn → Lög nr. 38/1990 (Skoðað: 4. mars 2009); *Morgunblaðið* 9. júní 2001, bls. 54.

⁷² *Viðtal*. Stefán Sigurðsson við höfund.

⁷³ *Morgunblaðið* 30. sept. 1992, bls. 22.

⁷⁴ Fundagerðabók fyrir aðalfundi í Skipasmíðastöð Njarðvíkur H/F. 6. mars 1993

⁷⁵ *Viðtal*. Stefán Sigurðsson við höfund.

⁷⁶ Fundagerðabók fyrir aðalfundi í Skipasmíðastöð Njarðvíkur H/F. 11. maí 1988.

milljónir króna fyrir árið.⁷⁷ Við þá staðreynd, var eigið fé fyrirtækisins, í fyrsta sinn í sögu þess, orðið neikvætt. Þetta leiddi til þess að fyrirtækið sótti um greiðslustöðvun, sem því var veitt í lok desember mánaðar 1993.⁷⁸

Neikvætt eigið fé var ekki eina ástæðan fyrir því að Skipasmíðastöð Njarðvíkur sótti um greiðslustöðvun. Hin miklu lán sem að stöðin hafði fengið fyrir byggingu stærri dráttarbrautarinnar sliguðu fyrirtækið og vegna minnkandi umsvifa og minnkandi greiðsluflæðis var stöðinni ekki kleift að borga lánin niður. Við þá þróun misstu lánadrottinn fyrirtækisins þolinmæðina eftir lánsfénu. Meðal lánadrottna stöðvarinnar voru Landsbanki Íslands, Fiskveiðasjóður Íslands og Iðnlánasjóður, ásamt því að stöðin skuldaði hinum ýmsu birgjum tölurverðar upphæðir.⁷⁹

Í greiðslustöðvunarferlinu var reynt að bjarga fyrirtækinu frá gjaldþroti. Reynt var að selja hafnaryfirvöldum dráttarbrautirnar með það í huga að fá þær leigðar aftur til þess að halda áfram störfum.⁸⁰ Því var hafnað af bæjaryfirvöldum, þrátt fyrir að slíkt hafi þekkt hjá öðrum bæjarfélögum eins og til dæmis á Akranesi, þar sem skipalyftan þar, fór í hendurnar á kaupstaðnum á svipuðum tíma og Skipasmíðastöð Njarðvíkur var í greiðslustöðvun. Þetta fékk ekki hljómgrunn hjá bæjaryfirvöldum í Reykjanesbæ.⁸¹ Að frumkvæði Landsbanka Íslands var einnig reynt að koma á samvinnu milli Slippstöðvar Odds h.f. á Akureyri, en stjórn Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur sleit viðræðum.⁸² Sökum þess að ofangreind úrræði gengu ekki eftir, þurfti fyrirtækið að leita nauðasamninga við lánadrottna sína og þá sem kröfu áttu í fjármagn fyrirtækisins. Var heimild til nauðasamninga veitt eftir að greiðslustöðvun fyrirtækisins lauk.

Við nauðasamninga var komist að samkomulagi við flesta kröfuhafa, um að þeir breyttu skuldum sínum í hlutafé í hlutafélagi Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur. Landsbanki Íslands var eini kröfuhafinn í félagið, sem ekki var reiðubúinn að falla frá kröfum sínum eða breyta þeim í hlutafé og sagt er frá því í *Aðalfundabók* félagsins að samskipti við starfsmenn bankans hafi verið erfið. Samþykkti aðalfundur hlutafélagsins að hækka hlutafé félagsins um allt að 65 milljónir króna, en það var upphæðin sem fyrirtækið skuldaði kröfuhöfunum, fyrir utan Landsbankann.⁸³ Þurfti því að breyta 1. málsgrein í 4. grein laga félagsins, sem kvað á um að hlutaféð væri 13,65 milljónir

⁷⁷ Fundagerðabók fyrir aðalfundi í Skipasmíðastöð Njarðvíkur H/F. 3. maí 1989.

⁷⁸ Fundagerðabók fyrir aðalfundi í Skipasmíðastöð Njarðvíkur H/F. 7. apríl 1995.

⁷⁹ *Viðtal*. Stefán Sigurðsson við höfund.

⁸⁰ Fundagerðabók fyrir aðalfundi í Skipasmíðastöð Njarðvíkur H/F. 7. apríl 1995.

⁸¹ *Viðtal*. Stefán Sigurðsson við höfund.

⁸² Fundagerðabók fyrir aðalfundi í Skipasmíðastöð Njarðvíkur H/F. 25. ágúst 1995 og 25. janúar 1995.

⁸³ Fundagerðabók fyrir aðalfundi í Skipasmíðastöð Njarðvíkur H/F. 7. apríl 1995.

króna, en breytingin hljóðaði upp á að hlutféð væri orðið 74.790.860 kr, því búið var að breyta 61.140.860 krónum af skuldum félagsins í hlutafé. Þegar samkomulag hafði náðst um að breyta þetta miklu af skuldum félagsins í hlutafé, taldi stjórn félagsins að „uppgjöri við almenna kröfuhafa sé þar með lokið“.⁸⁴

Skuldir Landsbanka Íslands voru ekki inn í þessari hlutafjárhækkun, en bankinn og skipasmíðastöðin komust að samkomulagi um skuld fyrirtækisins gagnvart bankanum. Samkomulagið hljóðaði upp á að félagið bætti við 4. málsgrein við 4. grein laga félagsins, sem hljóðaði upp á að hlutafélaginu væri heimilt að auka hlutafé sitt um 40 milljónir króna, upphæð skuldar félagsins við bankann, sem bankinn eða dótturfyrirtæki hans áttu kost á að eigna sér, gegn niðurfellingu skulda fyrirtækisins.⁸⁵

4.3 Skipaskýli byggt

Þegar fyrirtæki lenda í fjárhagskröggum, og þurfa að fara í greiðslustöðvun, koma væntanlega fram hugmyndir um það hvernig hægt er að bæta hag fyrirtækisins. Skipasmíðastöð Njarðvíkur leitaði þannig til Reykjanesbæjar um sölu á dráttarbrautinni þegar fyrirtækið var á leiðinni úr greiðslustöðvun árið 1994. Bæjarstjórn Reykjanesbæjar hafnaði hinsvegar þeirri hugmynd og varð skipasmíðastöðin að leita til lánadrottna sinna með samninga um lengri lánsfrest, lækkun lánana og annara íviltana.⁸⁶ Þær samningaumleitarnir hafa borið árangur því ekki varð fyrirtækið gjaldþrota í þetta skiptið.

Þegar fyrirtækinu hafði verið bjargað frá gjaldþroti var byrjað að leita leiða til að bæta samkeppnisaðstöðu þess og þannig bæta hag Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur hf. Farið var í könnunarvinnu um skálabyggingu yfir skip, en sú vinna var gerð á árunum 1993 til 1994. Einnig komu fram hugmyndir um að kaupa flotkví eins og aðrar skipasmíðastöðvar höfðu gert á þessum árum, en það var talin vera vafasöm fjárfesting og taldi Agnar Erlingsson flotkví vera of dýra í rekstri og það sem háði þeim var að þær væru takmarkaðar við aðeins eitt skip í einu.⁸⁷

Árið 1995 var ákveðið að ráðast í byggingu skipaskýlis á svæði skipasmíðastöðvarinnar, og leitað tilboða í byggingu þess, en áætlaður kostnaður við skýlið var á bilinu 140 til 150 milljónir króna. Til að fjármagna byggingu skýlisins var

⁸⁴ Fundagerðabók fyrir aðalfundi í Skipasmíðastöð Njarðvíkur H/F. 25. ágúst 1995.

⁸⁵ Fundagerðabók fyrir aðalfundi í Skipasmíðastöð Njarðvíkur H/F. 25. ágúst 1995.

⁸⁶ *Morgunblaðið* 20. júlí 1994 bls. 6.

⁸⁷ Fundagerðabók fyrir aðalfundi í Skipasmíðastöð Njarðvíkur H/F. 7. apríl 1995 og 25. ágúst 1995.

áætlað að auka hlutafé félagsins um 40 milljónir króna.⁸⁸ Enduðu umleitanir með því að dótturfyrirtæki Íslenskra Aðalverktaka, Lava, lagði fram hagstæðasta tilboðið og hlaut verkið. Árið 1997 var hafist handa við að stækka athafnasvæði skipasmíðastöðvarinnar út í sjóinn til suðurs um nærri 1.000 metra og í október sama ár voru framkvæmdir við undirstöður skýlisins hafnar. Skýlið er 70 metrar að lengd og um 30 metrar að hæð en samtals er grunnflötur þess um 2.100 fermetrar og inn í skýlinu er 600 fermetra bygging sem er aðstaða fyrir starfsfólk og lager.⁸⁹ Skýlið var formlega tekið í notkun þann 13. nóvember 1998 en fyrsta skipið fór samt sem áður inn í skýlið þann 9. september sama ár, það var báturinn Gaukur GK frá Grindavík. Þegar allt var talið saman kom í ljós að kostnaður við framkvæmdirnar hafði farið fram úr kostnaðaráætlun, upphaflega gert ráð fyrir 170 milljón króna kostnaði, en þegar yfir lauk var hann 200 milljónir króna.⁹⁰

Þegar skýlið hafði verið reist og tekið í notkun ríkti mikil bjartsýni hjá fyrirtækinu. Á aðalfundi árið 1999 var farið yfir tilgang og markmið byggingarinnar, en þau voru þar á meðal að „[s]tarfsaðstaða verður hagkvæmari og þægilegri fyrir starfsmenn. Verkefnum má dreifa betur yfir árið; við gerum ráð fyrir betri nýtingu tímans og við gerum ráð fyrir að laða að fleiri verkefni og fleiri viðskiptavinum.“⁹¹ Í þessari upptalningu kemur fram mikilvægasta atriðið, ef marka má Stefán Sigurðsson framkvæmdastjóra skipasmíðastöðvarinnar, hin bætta nýting á tíma sem gert var ráð fyrir að myndi hljóttast af notkun skýlisins. Í viðtali við *Ægi* sagði hann að fyrirtækið myndi keyra flest verkefni í gegnum húsið og þannig mæta vilja viðskiptavina um styttri verk tíma og ef að tíminn yrði nýttur betur um 10%, myndi það standa undir þeirri fjárfestingu sem að farið hafði verið farið út í með byggingu skýlisins.⁹² Í sama viðtali nefndi hann einnig að sökum veðurfars á svæðinu hefði verið mikilvægt að koma verkefnum undir þak til að skila betri þjónustu til viðskiptavinanna, jafna árstíðarsveiflur og fjölga verkefnum yfir vetrarmánuðina, og þannig koma frekar í veg fyrir lægðir hjá fyrirtækinu.⁹³

Skipasmíðastöð Njarðvíkur er fyrirtæki með mjög góða aðstöðu til upptöku, viðhalds og nýsmíði báta. Því miður var þróunin á greininni hér á landi að nýsmíðar hurfu nánast úr landi um árabíl. Þá þurftu margar skipasmíðastöðvar, sem margir telja að hafi verið of margar í gegnum tíðina, að fara í samkeppni um tiltölulega

⁸⁸ Fundagerðabók fyrir aðalfundi í Skipasmíðastöð Njarðvíkur H/F. 25. janúar 1996.

⁸⁹ *Morgunblaðið* 14. ágúst 1998 bls. 14.

⁹⁰ Fundagerðabók fyrir aðalfundi í Skipasmíðastöð Njarðvíkur H/F. 18. mars 1999.

⁹¹ Fundagerðabók fyrir aðalfundi í Skipasmíðastöð Njarðvíkur H/F. 18. mars 1999.

⁹² „Nýtt skipaskýli stórbætir aðstöðu til skipaviðgerða.“, bls. 44.

⁹³ „Nýtt skipaskýli stórbætir aðstöðu til skipaviðgerða.“, bls. 42.

fá verkefni. Kom þetta niður á Skipasmíðastöð Njarðvíkur þannig að verkefnaskortur gerði vart við sig og í kjölfarið varð fyrirtækið nærrum því gjaldþrota. Fyrirtækið starfar þó enn þann dag í dag og mun gera það um ókomna framtíð, þrátt fyrir að rekstur þess sé erfiðleikum bundið.

5. Niðurstöður

Markmið ritgerðarinnar er tvíþætt, annarsvegar að skoða hvað varð til þess að Skipasmíðastöð Njarðvíkur h.f. var stofnuð og að fjalla um þær fjárfestingar sem hlutafélagið stóð í og voru nauðsynlegar til að rekstur fyrirtækisins gæti gengið. Hinsvegar var rætt um hvernig samkeppni frá erlendum skipasmíðastöðvum, sérstaklega evrópskum, hafði áhrif á skipasmíðaiðnaðinn hér á landi og þar af leiðandi á Skipasmíðastöð Njarðvíkur. Rekstur fyrirtækisins er látinn liggja á milli hluta þó svo að upplýsingar komi fram í ritgerðinni sem gefa mynd af rekstrinum á ákveðnum tímabilum.

Stofnun Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur má rekja til þess að hópur skipasmiða hjá Skipasmíðastöð Eggerts Jónssonar í Innri-Njarðvík, hætti hjá fyrirtækinu eftir deilur við eigenda þess og fluttu sig yfir til og stofnuðu hlutafélag um Skipasmíðastöð Njarðvíkur. Mikil þörf var fyrir slíka stöð á því svæði sem hún er staðsett til að viðhalda bátaflotanum sem gerður var út á Suðurnesjunum. Þörfin var mikilvæg bæði vegna þess að sjávarútvegur hefur verið mikilvægur fyrir íbúa Suðurnesja og einnig svo ekki þurfti að leita til annarra staða á fyrir viðhald og nýsmíðar báta. Því er undarlegt að hlutafélagið hafi lent í þeim vandræðum með lánsfé til að hefja byggingu stöðvarinnar. Þeir sem fóru með ákvarðanatöku um lán til fyrirtækisins virðast ekki hafa gert sér grein fyrir mikilvægi fyrirtækisins fyrr en þingmenn sem sáu þörfina beittu sér í málinu og greiddu götu fyrirtækisins fyrir byggingu stöðvarinnar og upphafi rekstrar hennar.

Þegar leið á öldina varð þróunin þannig á skipastóli landsmanna að bátar urðu stærri og smíðaðir úr stáli, við það jókst þörf Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur á nýrri dráttarbraut svo hægt yrði að taka upp stálskipin. Var ný og stærri dráttarbraut tekin í notkun hjá fyrirtækinu árið 1970 og var það mikilvægt fyrir stöðina svo það yrði ekki undir í samkeppni við aðrar skipasmíðastöðvar hér á landi, því hún átti eftir að hardna þegar níundi áratugurinn gekk í garð. Ríkisstyrktar skipasmíðastöðvar í Evrópu gátu undirboðið í nýsmíðar frá íslenskum útgerðamönnum og setti það strik í reikninginn fyrir hinar íslensku skipasmíðastöðvarnar og olli það gífurlegum samdrætti í greininni hér á landi.

Ríkisstjórn Íslands var sein að grípa til aðgerða og rétta hlut greinarinnar og ekki bætti úr skák að Fiskveiðasjóður Íslands gerði lánsfé til nýsmíða aðgengilegra fyrir útgerðamenn ef þær voru framkvæmdar erlendis hjá skipasmíðastöðvum sem nutu niðurgreiðslu ríkisstjórna í viðkomandi landi. Það er undarlegt að stefna Fiskveiðasjóðsins hafi verið þannig því sjóðurinn heyrði undir ríkisstjórn landsins og

átti þannig hagsmuna að gæta með því að styðja við bakið á grein sem ekki einungis veitti hundruð manna atvinnu, heldur þjónustaði sjávarútveginn sem veitir fleiri hundruð og jafnvel þúsundum manna atvinnu og skapar tekjur í þjóðarbúið. Seinagang ríkisstjórnarinnar gæti verið hægt að útskýra með því að í lok níunda og byrjun tíunda áratugarins hafi verið erfiðir tímar á Íslandi og ekki verið til fjármagn til að styðja við greinina fyrr en árið 1994 þegar Alþingi samþykkti að styrkja verkefni tengd skipasmíðum og endurtóku leikinn árið eftir. Fyrir skipasmíðagreinina í heild blésu styrkirnir smá lífi í greinina en að sögn Stefáns Sigurðssonar skiptu styrkirnir ekki miklu máli fyrir velgengni fyrirtæksins.

Þegar styrkirnir voru veittir hafði fyrirtækið gengið í gegnum erfiða tíma, öllu starfsfólki var sagt upp árið 1992 og var fyrirtækið í greiðslustöðvun þegar styrkveitingar fóru fram. Staða fyrirtækisins var orðin verulega slæm og á milli áranna 1987 og 1993 skilaði það ekki hagnaði sem varð til þess að greiðslustöðvun var nauðsynleg. Þetta mátti rekja til þess að samkeppni um viðhaldsverkefni var orðin meiri því að stöðvar sem höfðu einbeitt sér að nýsmíðum þurftu að leita til viðhaldsverkefna vegna fækkunar á nýsmíðum hérlendis. Hægt er sakast við útgerðarmenn hvernig fór fyrir skipasmíðaiðnaðinum undir lok aldarinnar vegna þess hversu mikið þeir leituðu erlendis til að fá skip sín smíðuð enda voru þær ríkisstyrktar og þar af leiðandi ódýrari en hér heima. Ef meiri samstaða hefði verið hér á landi milli útgerðamanna og aðilum skipasmíðaiðnaðar hefði verið hægt að minnka atvinnuleysi á landinu á níunda og tíunda ártatug seinustu aldar ef nýsmíðum hefði verið haldið innanlands og það hefði skapað ríkinu og sveitarfélögum skatttekjur, sparað atvinnuleysisbætur og þjóðin hefði notið góðs af því. Það virðist vera sem eigin hagsmunir gangi fyrir hagsmunum heildarinnar í þessum málum sem og mörgum öðrum.

. Ef til vill voru of margar stöðvar á landinu því ef ein stöð hefði verið í hverjum landsfjórðungi í stað ellefu á landinu öllu eins og staðan var í byrjun tíunda áratugarins, hefði sú staða eflaust ekki komið upp að stöðvar gætu neitað viðhaldsverkefnum til að einbeita sér nýsmíðum og til hefðu orðið stórar og vel stæðar stöðvar sem sinntu bæði viðhaldi og nýsmíðum. Í staðinn misstu margar stöðvar þau verkefni sem þau höfðu einbeitt sér að og komu flæðandi inn á viðhaldsmarkaðinn og settu þannig fyrirtæki eins og Skipasmíðastöð Njarðvíkur í vanda. Slæmt hefði verið að missa þetta fyrirtæki algjörlega af vinnumarkaðnum því á tímabili veitti stöðin 50 til 85 manns atvinnu og var það ekki einungis fólk úr Njarðvíkunum sem sótti atvinnu í stöðinni heldur af öllum Suðurnesjunum. Þó svo að starfsmönnum hafi fækkað í stöðinni í gegnum árin væri það

synd ef hún myndi standa auð og mannvirki hennar sem eru af bestu gerð væru ekki í notkun í framtíðinni.

Viðauki I: Skrá yfir báta og skip smíðuð í Skipasmíðastöð Njarðvíkur

Í þessum viðauka er skrá yfir báta og skip sem smíðuð voru af Skipasmíðastöð Njarðvíkur h.f. Einnig fylgja upplýsingar um eigendur þeirra, nafnabreytingar, afdrif þeirra og aðrar tilfallandi upplýsingar þar sem þær hafa verið fyrir hendi. Bátarnir eru taldir upp í þeirri röð sem þeir voru smíðaðir. Fyrst er nefnt skipaskrárnúmer þeirra báta sem voru á skrá eftir 1964 en það ár voru slík númer tekin upp og þar á eftir kemur nafn bátsins sem hann bar eftir að hann var smíðaður.⁹⁴

500. Gunnar Hámundason GK 357.

Fyrsta nýsmíði Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur var 51 tonna eikarbátur og rann hann af stokkunum árið 1954. Báturinn var smíðaður eftir teikningu Egils Þorfinnssonar, en hann átti eftir að teikna alla trébáta sem smíðaðir voru í stöðinni, sem urðu fjórir talsins. Gunnar Hámundason GK 357, er eina nafnið sem báturinn hefur borið og hefur hann ávallt verið í eigu sömu ættarinnar. Fyrstu skráðu eigendur bátsins voru feðgarnir Halldór Þorsteinsson, Þorvaldur og Þorsteinn Halldórssynir frá Vörum í Garðinum. Voru þeir eigendur Gunnars frá 25. ágúst 1954, þar til stofnað var fyrirtæki um bátinn sem hlaut nafnið Gunnar Hámundason h.f., þann 6. júlí 1975. Í janúar 2008 var fyrirtækið Varir e.h.f. í Garðinum skráð sem eigandi bátsins, en hann stoppaði stutt þar því í nóvember sama ár var skráður annar eigandi að bátinum, hann Vilberg J. Þorvaldsson. Báturinn er enn í fullkomnu lagi en hefur ekki verið gerður út í nokkur ár, það stendur þó til að gera bátinn út með vorinu 2009.⁹⁵

711. Ólafur Magnússon KE 25.

Í febrúar árið 1956 rann önnur nýsmíði skipasmíðastöðvarinnar af stokkunum var það 58 tonna eikarbátur sem fékk nafnið Ólafur Magnússon KE 25 og var fyrst í eigu þeirra Alberts Ólafssonar, Erlends Jónssonar og Marin Jónsdóttur, en þau höfðu áður átt bátinn Ólaf Magnússon GK 525 sem Dráttarbraut Keflavíkur hafði smíðað árið 1946. Áttu þau bátinn frá 14. febrúar 1956 til 15. júlí 1962, en þá eignaðist Jökull h.f. í Keflavík bátinn og átti þar til 18. desember 1972 þegar Ásgrímur Pálsson frá Stokkseyri keypti bátinn.

Hélt báturinn sama nafninu og skráningarnúmerinu hjá þessum þremur eigendum, þangað til 25. febrúar 1975 þegar skráningarnúmerinu var breytt í ÁR 54. Hélt báturinn því nafni og númeri þegar Hrönn h.f. á Eyrarbakka átti bátinn frá 1976 til 1977, en 10. júní það ár varð hann Ólafur ÁR 54 í eigu Magnúsar Magnússonar frá Eyrarbakka og Guðmundar Æ. Magnússonar frá Selfossi. Áttu þeir bátinn þar til Jökull

⁹⁴ Emil Páll Jónsson: *Skrá yfir nýsmíðar.*

⁹⁵ Emil Páll Jónsson: *Skrá yfir nýsmíðar.*

h.f. á Skagaströnd keypti hann þann 19. júlí 1978 en þá fékk báturinn nafnið Ólafur Magnússon HU 54, sem hann hélt þar til 5. september 1996 þegar skráningarnúmerinu var breytt í HU 541. Þann 19. mars 1997 keypti útgerðarfélagið Engey e.h.f. í Stykkishólmi bátinn, sem hélt nafninu en fékk skráningarnúmerið SH 46. Engey e.h.f. var eigandi bátsins þar til í maí árið 1999 þegar Einidrangur h.f. í Vestmannaeyjum eignaðist hann, hélt báturinn nafninu en skráningarnúmerið varð VE 16. Í Vestmannaeyjum var báturinn staðsettur þangað til í október 2001, þegar Bjarni Kjartansson e.h.f. í Hafnarfirði eignaðist bátinn en þá var hann skráður sem Ólafur Magnússon HF 77, báturinn stöðvaði þó stutt í Hafnarfirði því í sama mánuði var hann seldur Rækjunni e.h.f. í Kópavogi sem seldi hann síðan mánuði síðar. Þá var það Jónas Frímann Árnason í Garði sem að varð eigandi bátsins, hélt hann sama nafni og skráningarnúmeri hjá þessum eigendum þar til í ágúst 2002, þegar hann var seldur enn einu sinni í Hafnarfjörðinn og var það Haraldur Friðrik e.h.f. sem keypti hann og skráði hann á Hvammstanga sem Sif HU 39 mánuði síðar og fór fyrirtækið sömu leið í október það ár. Árið 2006 var Sif HU 39 afskráður sem fiskibátur og skráður þess í stað sem skemmtibátur á Hvammstanga, þar sökk hann í höfninni en náðist á flot samdægurs en er þó talinn ónýtur.⁹⁶

588. Hrönn II GK 241.

Þriðja nýsmíði Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur rann af stokkunum þann 3. mars árið 1957, var það 60 tonna eikarbátur sem útbúinn var 320 hestafla Buda díselvél og var hann systurskip Guðbjargar GK 220, sem rann af stokkunum hjá Dráttarbraut Keflavíkur sama dag.⁹⁷ Fyrsti eigandi Hrannar II var fyrirtækið Hrönn h.f. í Sandgerði, sem átti bátinn til ársins 1964 þegar Hrönn h.f. í Ólafsvík keypti hann og átti til ársins 1967 þegar Pétur og Jóhann Þorsteinssynir í Reykjavík keyptu bátinn, héldu þeir nafninu til ársins 1968, en þá breyttu þeir því í Sindri RE 410. Seldu þeir hann hinsvegar skömmu eftri nafnabreytinguna 1968 og varð eigandinn Hrefna h.f. í Keflavík sem breytti nafninu árið 1973, í Bjargey KE126. Í mars 1975 var það svo Sjöstjarnan h.f. í Njarðvík sem keypti bátinn, en þá hafði hann staðið uppi í Skipasmíðastöð Njarðvíkur í tvö ár og þar stóð hann til æviloka sinna, en hann var talinn óviðgerðarhæfur þann 3. apríl 1981 og var síðan brenndur í stöðinni 4. maí 1982.⁹⁸

⁹⁶ Emil Páll Jónsson: *Skrá yfir nýsmíðar*.

⁹⁷ *Morgunblaðið* 6. mars 1957, bls. 6.

⁹⁸ Emil Páll Jónsson: *Skrá yfir nýsmíðar*.

Hólmar GK 546.

Árið 1963 var sjósett fjórða nýsmíði Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur, og jafnframt seinasti trébáturinn sem stöðin smíðaði. Var báturinn 48 tonn og smíðaður úr eik og var hann sá fyrsti sem var frambyggður og smíðaður hér á landi.⁹⁹ Var báturinn útbúinn 235 hestafla Rolls Royce vél sem gerði bátnum kleift að sigla á 9,5 mílna hraða. Báturinn fékk nafnið Hólmar GK 546, eigandi hans var Einar Gíslason frá Sandgerði og skipstjóri bátsins var Helgi Kristófersson.¹⁰⁰

Starfsævi Hólmar GK 546 varð ekki löng eða einungis fjórir mánuðir, því þann 29. nóvember 1963 fórst báturinn.¹⁰¹ Síðast heyrðist frá bátnum klukkan tuttugu mínútur yfir níu þann morgun, þegar hann var staddur tíu sjómílur austur af Alviðruhömrum á Mýrdalssandi og var báturinn á leið sinni til Vestmannaeyja, en veður var verulega slæmt, um 8 til 10 vindstig og fór versnandi. Hólmar hafði verið í samfloti með öðrum bát, Guðmundi Góða og höfðu skipstjórnarnir verið í sambandi við hvorn annan umræddan morgun en þegar Magnús Grímsson, skipstjóri á Guðmundi Góða, hugðist hafa samband við Hólmar í hádeginu þann 29. nóvember náðist ekki samband við bátinn.¹⁰² Daginn eftir voru gerðir út leitarflokkar sem gengu fjörur meðfram suðurströnd landsins ásamt því að flugvélar og varðskip leituðu á þeim slóðum sem líklegast var talið að báturinn hafði farist.¹⁰³ Bar leitin samt sem áður engan árangur, hvorki þá né næstu daga og þann 3. desember komu tilkynningar í fjölmiðlum landsins að báturinn væri talinn af ásamt allri áhöfninni, sem taldi fimm manns.¹⁰⁴

1625. Gunnjón GK 506.

30. apríl árið 1982 rann af stokkunum fyrsti stálbáturinn af þremur, sem Skipasmíðastöð Njarðvíkur smíðaði á 9. og 10. áratug síðustu aldar. Smíði skipsins var háttað þannig að skrokkurinn var smíðaður í Tromrefjord í Noregi og síðan seldur skipasmíðastöðinni sem lauk smíði skipsins og hófs sú vinna 7. janúar 1982.¹⁰⁵ Skipið var síðan afhent eigendum sínum, Gaukstaðir h.f. í Garðinum, þann 29. maí 1982 og hlaut skipið nafnið Gunnjón GK 506. Skipið var 271 tonna stálskip, útbúið 800 hestafla Callessen aðalvél

⁹⁹ Emil Páll Jónsson: *Skrá yfir nýsmíðar*.

¹⁰⁰ *Þjóðviljinn* 18. júlí 1963, bls. 10.

¹⁰¹ Emil Páll Jónsson: *Skrá yfir nýsmíðar*.

¹⁰² *Morgunblaðið* 1. des. 1963, bls. 31 og 32.

¹⁰³ *Þjóðviljinn* 1. des. 1963, bls. 1

¹⁰⁴ *Þjóðviljinn* 3. des. 1963, bls. 1.

¹⁰⁵ Emil Páll Jónsson: *Skrá yfir nýsmíðar*.

og tveimur 180 hestafla Cummings ljósavélum. Skipstjórinn á Gunnjóni GK 506 var Þorsteinn Þórðarson.¹⁰⁶

Í desember 1987 keypti Barðinn h.f í Kópavogi skipið og gaf því nafnið Ljósfari HF 102, fyrirtækið var eigandi skipsins þar til í október 1989, þegar það var selt Pétri Stefánssyni í Reykjavík, sem hélt nafninu á skipinu þar til í júlí 1990 þegar hann futti í Kópavog og gaf því nafnið Stefán Þór RE 77. Þann 19. ágúst 1992 var skipinu gefið nafnið Jónína Jónsdóttir SF 12 og hélt það því nafni þar til það var selt til Noregs 30. júní 1995 og fékk það nafnið Veidar M-1-G í eigu Veidar A/S í Álasundi.¹⁰⁷

Í tvígang hefur eldur komið upp í skipinu. Fyrri eldsvoðinn varð þegar skipið hét Gunnjón GK 506, þegar það var statt á rækjuveiðum, 60 sjómíllur norður af Horni þann 20. júní 1983.¹⁰⁸ Neyðarkall barst frá skipinu laust fyrir klukkan níu þennan morgun um að eldur væri laus um borð, kom skipið Bjarni Ólafsson AK fyrstur að skipinu og tók skipverjanna sem komist höfðu í björgunarbátana, um borð til sín, auk þess að taka skipið tog og fara til móts við við varðskipið Þór. Skipin mættust klukkan hálfþrjú og hófu skipverjar á Þór slökkvistarfi, en þrjár skipverjanna á Gunnjóni komust ekki upp á dekk og klukkan fimm síðdegis voru þeir taldir af. Ekki var var hægt að ná þeim upp úr vistarverunum, þar sem líkin voru staðsett, fyrr en um nóttina þegar slökkvistarfi var lokið.¹⁰⁹ Skipið var dregið til Njarðvíkur og kom það þangað aðfaranótt 23. júní og voru sjópróf áætluð daginn eftir.¹¹⁰ Í kjölfar sjóprófana kom fram að eldurinn hafi byrjað útfrá rafmagni og að reglugerð um eldvarnir um borð í skipum og bátum yrði breytt þannig að skylt yrði að hafa reykskynjara og sjálfvirkkan slökkvibúnað um borð. En ekki var gerð krafa um slíkan útbúnað í skipum áður fyrr.¹¹¹

Seinni eldsvoðinn varð eftir að skipið var selt til Noregs, en þá fóru fram miklar endurbætur á skipinu og við þær kom upp mikill eldsvoði sem tafði þær framkvæmdir. Skipið var þó lagað og er það enn gert út í Noregi.¹¹²

1679. Sólrún ÍS 1.

Sjötta nýsmíði Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur var 399 tonna stálskip, var það annar skrokkurinn sem keyptur hafði verið frá Tromnefjord í Noregi, var hann kominn til landsins þann 19. janúar 1983 og rann hann af stokkunum 27. apríl 1984. Þann 12. júní

¹⁰⁶ *Morgunblaðið* 30. maí 1982, bls. 47.

¹⁰⁷ Emil Páll Jónsson: *Skrá yfir nýsmíðar*.

¹⁰⁸ Emil Páll Jónsson: *Skrá yfir nýsmíðar*.

¹⁰⁹ *Morgunblaðið* 21. júní 1983, bls. 1.

¹¹⁰ *DV* 23. júní 1983, bls. 1.

¹¹¹ *DV* 1. nóv. 1983, bls 5.

¹¹² Emil Páll Jónsson: *Skrá yfir nýsmíðar*.

það ár var skipið afhent sínum fyrsta eiganda sem var Einar Guðfinnsson h.f. í Bolungarvík og var skipinu gefið nafnið Sólrún ÍS1.¹¹³

Þegar skipið hafði verið í notkun í um þrjú ár kom upp deilumál milli Einars Guðfinnssonar og Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur, þar sem fyrrnefnda fyrirtækið taldi sig eiga rétt á skaðabótum vegna vandræða með frystingu um borð í skipinu. Kröfðu þeir skipasmíðastöðina um 15-20 milljónir í skaðabætur sökum þessa, en áttu ekki erindi sem erfiði þar sem skipið hafði farið úr ábyrgð í júní 1985. Samkvæmt bréfi dagsettu 29. ágúst 1986, átti Einar Guðfinnsson h.f. enga kröfu á Skipasmíðastöð Njarðvíkur sökum ábyrgðarinnar.¹¹⁴

Skipið var selt Frosta h.f. í Súðavík í ágúst 1990 og var nafni þess breytt í Kofra ÍS 41 þann 29. desember það ár. 1. desember árið 1995 keypti Línuskip h.f. í Súðavík skipið og hélt nafnið á því við þau eigendaskipti.¹¹⁵ Þann 4. febrúar 1996 kom upp eldur um borð í skipinu þegar það var stutt á rækjuveiðum 100 sjómílur norður af Skaga. Eldurinn blossaði upp klukkan hálf sex um morguninn og virðist hann hafa byrjað í vélarrúmi skipsins, skipverjar gátu ekki ráðið niðurlögum eldsins og flúðu því í björgunarbátana og þaðan yfir í skuttogarann Bessa frá Súðavík. Þegar skipverjar, sem komust allir lífs af, voru að fara frá borði varð gífurleg eldsprenging í vélarrúminu, sem varð til þess að yfirbygging skipsins varð alelda á örskammri stundu. Ekki var reynt að slökkva eldinn heldur virðist hann hafa brunnið út, en Bessi dró Kofra til Ísafjarðar eftir að taug hafði verið komið í Kofra.¹¹⁶ Rannsókn sem fór fram á eldsupptökum leiddi í ljós að olíuleki var á affallsröri frá olúkerfi skipsins, við nákvæma skoðun kom í ljós að laus samsetning og gat á rörinu orsakaði lekann sem var nálægt mjög heitum útblástursrörum, sem að orsakaði eldsvoðann.¹¹⁷

Áður en eldsvoðinn varð, hafði skipið verið selt Fiskverkun Guðmundar Kristjánssonar á Rifi, þeir hafa augljóslega ekki viljað ganga frá kaupunum á skipinu í því ástandi sem það var, þannig að það var dregið til Njarðvíkur frá Ísafirði og kom skipið þangað þann 4. maí 1996. Frá Njarðvík var það síðan dregið til nýrra eigenda í Thyborons í Danmörku í janúar 1998, sem gerðu skipið upp, en ekkert er vitað um það eftir flutninginn til Danmerkur.¹¹⁸

¹¹³ Emil Páll Jónsson: *Skrá yfir nýsmíðar*.

¹¹⁴ Fundagerðabók fyrir stjórnarfundum í Skipasmíðastöð Njarðvíkur H/F 20. ágúst 1987.

¹¹⁵ Emil Páll Jónsson: *Skrá yfir nýsmíðar*.

¹¹⁶ *Morgunblaðið* 6. febrúar 1996, bls. 29.

¹¹⁷ *Morgunblaðið* 8. febrúar 1996, bls. 2.

¹¹⁸ Emil Páll Jónsson: *Skrá yfir nýsmíðar*.

Brúsi SN 7.

Sjöunda og síðasta nýsmíði Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur var 148 tonna stálskip og þriðji skrokkurinn sem kom frá Noregi. Kom hann til Njarðvíkur 19. janúar 1983 en hann rann ekki af stokkunum fyrr en þann 23. júní 1995. Ástæðan fyrir því að skipið var svo lengi í stöðinni var sú að ekki fékkst veiðiheimild fyrir það, ekki var því unnið að því að klára skipið og var það því ekki selt fyrr en tólf árum eftir að skrokkurinn kom til stöðvarinnar. Lauk vinnu við skipið 22. júní árið 1995, sett var á það perustefni og stýrishús og það sjósett daginn sem vinnu lauk. Daginn eftir var báturinn dreginn til Skotlands þar sem nýja heimahöfn skipsins var. Voru það David og Walter Mine frá St. Moens í Fife sem að keyptu skipið og skírðu það Faithfull III. Sökk skipið um veturinn 1998 þegar það lenti í árekstri við annað skip.¹¹⁹

¹¹⁹ Emil Páll Jónsson: *Skrá yfir nýsmíðar*.

Heimildaskrá

Óprentaðar heimildir

Skrá yfir nýsmíðar báta og skipa. Í vörslu Emils Páls Jónssonar

Skjöl Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur:

Fundagerðabók fyrir stjórnarfund í Skipasmíðastöð Njarðvíkur H/F.

Fundagerðabók fyrir aðalfundi í Skipasmíðastöð Njarðvíkur H/F.

Uppsátursbók fyrir Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur H/F. Braut I

Uppsátursbók fyrir Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur H/F. Braut II

Uppsátursbók fyrir Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur H/F. Önnur bók.

Uppsátursbók fyrir Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur H/F. Þriðja bók.

ÞÍ.[Þjóðskjalasafn Íslands]

- Fjármálaráðuneytið. 1141 Skipasmíðastöð Njarðvíkur. S-174 Umsókn um lán, 30. janúar 1962.
- Fjármálaráðuneytið. 1141 Skipasmíðastöð Njarðvíkur. S-174 Bréf stjórnar Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur til Fjármálaráðuneytisins, 27. apríl 1962.

Pskj. 179-42. mál.

Prentaðar heimildir

Alþingistíðindi 2000-2001, 126. löggjafarþing. A: Þingskjal 179, bls. 947-951.

Bjarni Einarsson: „Áhersla lögð á stálskipasmíði“, *Faxi* 37. árg. 2. tbl. (1977), bls. 3-4.

Dagblaðið Vísir 1983-1994. Reykjavík.

Elín Pálmadóttir: *Þeir settu svip á öldina*. Íslenskir athafnamenn II. Reykjavík 1988.

Gunnar Sveinsson: „Skipasmíðastöð Njarðvíkur“, *Faxi* 27. árg. 6. tbl. (1967), bls. 80-81.

Hallgrímur Th. Björnsson: „Ný og vönduð dráttarbraut í Ytri Njarðvíkum“, *Faxi* 30. árg. 8. tbl. (1970), bls. 125-126.

Iðnaðarmannatal Suðurnesja. Reykjavík 1983.

Kristján Sveinsson: *Saga Njarðvíkur*. Reykjanesbær 1996.

„Málm- og skipasmíði.“ *Frjáls verslun* 56. árg. 7. tbl. (1995), bls. 90.

Morgunblaðið 1981-2001. Reykjavík.

„Nýtt skipaskýli stórbætir aðstöðu til skipaviðgerða.“ *Ægir* 91. árg. 10. tbl. (1998), bls. 42-44.

Samkeppnisstaða skipaiðnaðarins. Nefndarálit. Endurskoðun reglna um endurgreiðslur aðflutningsgjalda vegna nýsmíði og viðgerða skipa. Reykjavík 2005.

Samkeppnisstaða skipaiðnaðar. Úttekt tillögur. Reykjavík 2002.

Sumarliði R. Ísleifsson: *Frá steðja til stafns. Málmiðnaður á Íslandi á síðari hluta 20. aldar.* Safn til iðnsögu Íslendinga I. bindi B. Reykjavík 1994.

Þjóðviljinn 1964-1965. Reykjavík.

Viðtöl

Oddbergur Eiríksson skipasmiður (f. 1923). Viðtal við höfund 23. apríl 2009.

Stefán Sigurðsson forstjóri (f. 1954). Viðtal við höfund 20. apríl 2009.

Netheimildir

www.althingi.is → Lagasafn → Lög nr. 38/1990 4. mars 2009.