

VÍKINGUR

SJÓMANNABLAÐIÐ

4. tbl. 2021 · 83. árgangur · Verð í lausasölu kr. 1.490



Gledileg Jól



 Skeljungur

Skipaþjónusta Skeljungs

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

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



Hugleiðing í aðdraganda jóla

Aðalfréttir dagsins þegar þetta er skrifað þann 29. nóvember sl. lúta að fæðingu nýrrar ríkisstjórnar, lykaskiptum ráðherra, fregnum af frambjóðendum sem ætla að leita réttar síns fyrir Evrópuðómstólnum og mikilli óánægju meðal vinstri manna með niðurstöðu Alþingis og þá ekki sist afstöðu forsætisráðherra sem stóð að meirihlutunum andstætt nýjum sjávarútvegsráðherra. Einnig ber að geta umfjöllunar um nýtt afbrigði c 19 veirunnar sem alls er óvíst hversu skeinu-hætt verður og einnig má geta þess að sá ágæti maður Þórólfur Guðnason sóttvama-lækni fékk í dag örvunarsprautuna sem er sannarlega jákvætt.

Nýr matvæla-, sjávarútvegs- og landbúnaðarráðherra

Svandís Svavarsdóttir sest nú í ofangreint embætti. Hún er hvað ég best veit einungis önnur konan til að gegna því þar sem Þorgerður Katrín Gunnarsdóttir sat þar sællar minningar um átta mánaða skeið og hefði að eigin sögn viljað hafa setið miklu lengur. Svandís hefur verið umdeild sem heilbrigðisráðherra og hefur lengst af í gegnum heimsfaraldurinn staðið þétt við bakið á sóttvama-lækni og byggt sínar ákvarðanir á hans tillögum þvert á hugmyndir afliðtingar-deildarinnar sem virðist hvað róttækust meðal yngri stjórnarliða samstarfsflokka-anna.

Svandís er enn fremur þekkt fyrir að vilja efla ríkisrekstur innan heilbrigðiskerfisins, í það minnsta stundum á kostnað einkareksturs. Það er því ekki óeðlilegt að íhuga hvort vænta megi einhverra ákvarðana sem hefðu marktæk áhrif innan sjávarútvegsins, sem allt frá tilkomu kvótakerfisins og laganna um stjórnerfi fiskveiða, hefur verið vagga einkarekstrar. Telja verður ólíklegt að vænta megi drastískra breytinga á lagaumgjörð sjávarútvegsins sé horft til viðhorfa samstarfsflokka VG til greinarinnar.

Stjórnarsáttmálinn / Sjávarútvegsfél

Hér skal dregið á nokkra af þeim þáttum sem fram koma og varða hagsmunum sjómanna.

Skipuð verður nefnd til að kortleggja áskoranir og tækifæri í sjávarútvegi og tengdum greinum. Nefndinni verði falið að bera saman stöðuna hér og erlendis og leggja fram tillögur til að hámarka möguleika Íslendinga til frekari árangurs og samfélagslegrar sáttar um umgjörð greinarinnar. Nefndin fjalli einnig um hvernig hægt sé að auka gagnsæi í rekstri fyrirtækja í sjávarútvegi og þá sérstaklega meðal stærstu fyrirtækja landsins. Þá meti nefndin árangur af atvinnu- og byggðakvóta og strandveiðum til að styðja við atvinnulíf í landsbyggðunum. Mótuð verður heildstæð stefna um uppbyggingu, umgjörð og gjaldtöku fiskeldis.

Allt eru þetta áhugaverð og um leið mikilvæg úrlausnarefni og fróðlegt að sjá hverjir fá það í fangið þar sem ekki er minnst einu orði á hverjum er ætluð þátttaka í nefndinni.

Lífeyrismál

Eftirfarandi texta er að finna í sáttmála stjórnarflokka: Lagður verður grunnur að lögfestingu 15,5% lágmarksiðgjalds til lífeyrissjóðs og útfærslan unnin að höfðu samráði við aðila vinnumarkaðarins. Einnig verður litið til þess að jafna örorkubyrði lífeyrissjóða og tryggja jafnræði réttinda gagnvart almannatryggingum.

Aðalkrafa sjómannasamtakanna í viðræðum við SFS er og hefur verið að sjómenn fái notið sama framlags og annað launafólk í landinu nýtur. Þessu hafa fulltrúar SFS alfarið hafnað. Sú staðreynd er aðalástæða þess að upp úr slitnaði í kjaraviðræðum milli aðila. Það er því mjög áhugavert að fylgjast með hver framgangur málsins verður og hvað kemur til með að raungerast í ofangreindri yfirlýsingu bæði hvað varðar grunn að lögfestingu og ekki síður að jafna örorkubyrði og tryggja jafnræði réttinda gagnvart almannatryggingum.

Ég óska sjómönnum, fjölskyldum þeirra og lesendum Víkingsins gleðilegra jóla og farsældar á nýju ári með þakklæti fyrir það liðna.

Árni Bjarnason



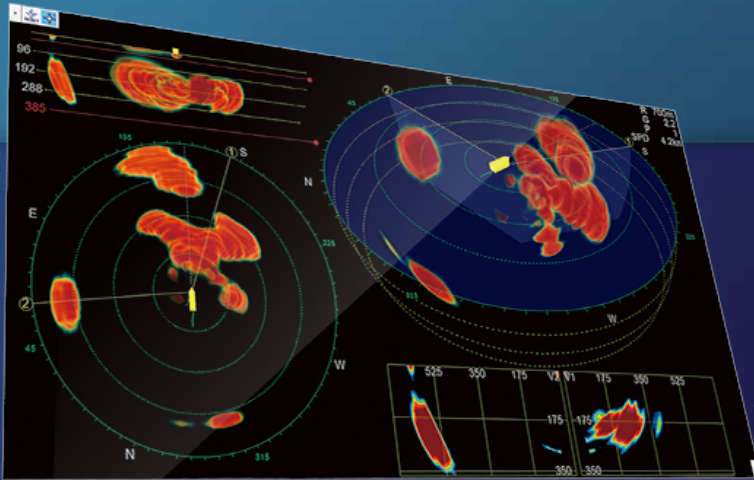
Sjómenn og aðrir lesendur Víkings. Sendið okkur línu um efni blaðsins, gagnrýni eða hrós, tillögur um efnis-þætti og hugmyndir um viðtöl við áhugaverða sjómenn, jafnt farmenn sem hina er draga fisk úr sjó. Hjálpið okkur að halda úti þættinum „Raddir af sjónum“. Netjið á jonhjalta@simnet.is Forsíðumyndina tók Unnar Ingi-mundur Jósefsson af Seyðisfjarðar-kirkju.

Efnis- yfirlit

- 4 Eftirminnilegast að sigla með syninum. Ríkharður Sverrisson er Kallinn í brúnni.
- 8 Heimahöfn á Siglufirði. Víkingur ræðir við Ásgeir Erlendsson um nýjasta varðskip Íslendinga, Freyju.
- 12 Átta þúsund tonn. Helgi Laxdal um nýsköpunartogarana og endar á þeim tuttugasta og fjórða, Marz RE-261.
- 16 Hroðalegt slys. Heiðar Kristinsson heldur áfram að fjalla um björgun Hvassafells.
- 24 Enginn kemst af án banka. Helgi Laxdal ræðir við Gunnar Má Hauksson.
- 30 Ljósmyndakeppni sjómanna.
- 32 Krossgátan
- 34 Frívaktin. Fimmaurabrandarar á prenti.
- 36 Fyrsti blökkumaðurinn til að fá heiðursmerki bandaríska flotans. Hilmar Snorrason segir okkur fréttir utan úr heimi.
- 44 Miðakverið. Myndahöfundar leiðréttir.
- 44 Lausn krossgátunnar.
- 46 Alla þjóða auðnubann, Raddir af sjónum – og harða landinu.

Furuno FSV-25 sónar

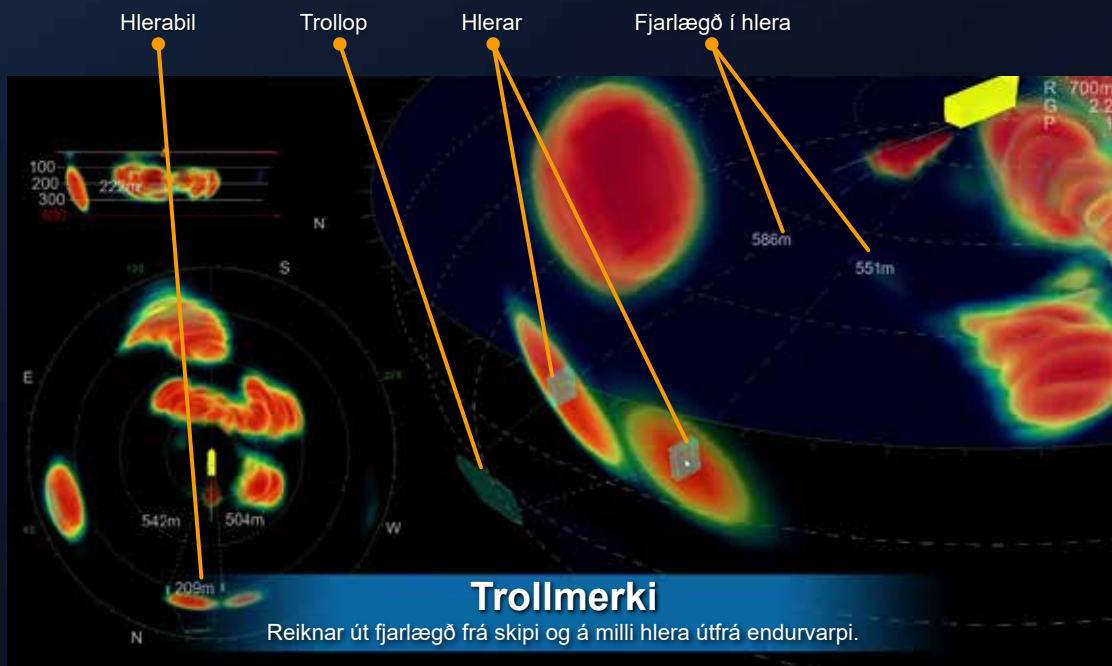
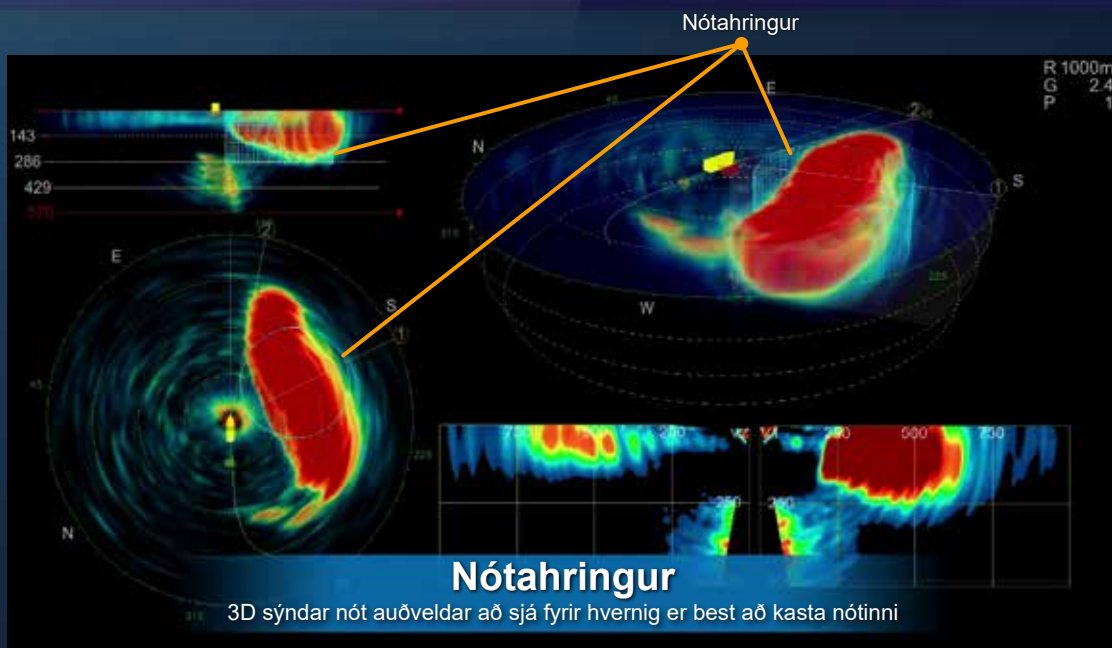
Þrívídd í rauntíma



Í þessum sónar eru fiskitorfur skoðaðar í þrívídd og sjávarbotninn má þurrka út

Sónarinn vinnur einnig í hefðbundinni tvívídd (lárétta plani)

Frábærir eiginleikar fyrir troll og nót



Brimrún

Hólmaslóð 4 – 101 Reykjavík – Sími 5 250 250 – brimrun.is

MAREIND

Grundarfirði
Sími 438 6611



Dettifoss, sá sjötti með þessu nafni og sá nýjasti.
Ljósmynd: Eimskip.

KALLINNN Í BRÚNNI

Ríkharður Sverrisson

Nafn og hvenær fæddur og hvar?

Ríkharður Sverrisson, fæddur 1. september 1957 í Reykjavík.

Maki: Kristín A. Ingólfssdóttir.

Börn: Pétur Kristmanns, fæddur 1978, Ríkharður B. Ríkharðsson, fæddur 1985 og Margrét Ríkharðsdóttir, fædd 1990.

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

15 ára á Lagarfoss messagutti, 19 ára í Stýrimannaskólann.

Hvaða ár laukstu skipstjórnarprófi?

Árið 1979.

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

Lagarfoss, Goðafoss, Selfoss, Mánafof, Reykjafoss, Írafoss, Bæjarfoss, Grundarfoss, Bakkafoss, Laxfoss (seinna Silkeborg og Lyra), Dettifoss, fleiri en einum, og ýmsum leiguskipum hjá Eimskip. Eftirminnilegust voru leiguverkefni á Silkeborg, Lyru og Laxfoss 1996 til 2003.

Hvernig myndir þú lýsa skipinu sem þú ert á núna og hvað heitir það?

Dettifoss númer 6 er gámaskip afhent nýtt til Eimskips 2020 og er 26.169 tonn að stærð 180 m á lengd og 31 m breitt. Aðalvél 23.098 hestöfl, ganghraði 19.0 sml og tekur 2.150, 20 feta gáma og er með tengla fyrir 500 kæligáma. Smíðað í Kína, hannað til siglinga í Ís og með besta útbúnað sem er í boði í dag. Mjög góð hönnun á



Ríkharður í brúnni á Dettifossi.
Ljósmynd: Eimskip.

skrokk og skipi og fer mjög vel í sjó. Með 15 manna áhöfn.

Eftirminnilegasti skipstjóri sem þú hefur siglt með?

Magnús Þorsteinsson og Þór Elisson.

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

Guðmundur Kristinsson.

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

Það er ekki hægt að gera upp á milli marga góðra manna sem ég hef verið með.



Fedgarnir og nafnarnir 23. júlí í fyrra. Þetta var mín eftirminnilegasta stund á sjónum, segir Ríkharður, þegar við sigldum saman jómfrúarferðina á Dettifossi. Ljósmynd: Eimskip.



Við flytjum óvænta
ánægju um jólin

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

 **EIMSKIP**



Dettifoss (númer 5), á þessu skipi lenti Ríkhartur í lífshættu þegar stýrið brotnaði af skipinu í vonskuveðri. Ljósmynd: Hilmar Snorrason.

Hver er uppáhalds fiskurinn þinn að borða? Skötuselur, þorskur og lúða.

Hvernig finnst þér best að matreiða fisk? Grilla.

Hver er skemmtilegasta höfnin sem þú hefur siglt til?

Reykjavík, alltaf gaman að koma heim eftir útiveru.

Hvaða siglingar hafa þér þótt bestar?

Ég hugsa USA þegar maður var ungur og stoppað var í höfnum nokkra daga í einu.

Versta veðrið sem þú hefur lent í á sjó?

Þau eru orðin mörg og ekki á maður hugsa um það sem liðið er því það kemur ekki aftur.

Hefurðu upplifað ótvíræða lífshættu á sjó?

Já 28. janúar 2005. Ég var þá yfirstýrimaður á Dettifoss númer 5 þegar stýrið brotnaði af. Skipið var þá stöðugt.



Laxfoss. Ljósmynd: G. de Boer.

undan eystrahorni í vonskuveðri á leið frá Reykjavík til Eskifjarðar og komu Ægir og Týr okkur til aðstoðar og drógu Dettifoss til hafnar á Eskifirði.

Eftirminnileg atvik, eitt eða fleiri?

Þegar við feðgar fórum saman jómfurárfærið á Dettifoss 6 hinn 23. júlí 2020. Ég skipstjóri og Ríkhartur B. yfirstýrimaður.



Lagarfoss (númer 2 með því nafni). Ljósmynd: Word Ship Society Photo Library.

Hver er mesta breyting siglingatækja sem þú hefur upplifað?

Þegar komu skjáir á siglingatæki með dagsbirtu, ECDIS siglingatölva, AIS og GPS.

Hvaða breytingar hafa helstar orðið á flutningum síðan þú hófst farmennsku? Gámavæðingin til dæmis frá stykkja- og brettavöru yfir í gáma og frysti og kælivöru yfir í gáma en ekki flutt í kæli og frystiskipum.

Hver er mesta byltingin í farmennsku sem þú hefur upplifað á þínum ferli?

Gámavæðingin, tölvubúnaður og sjálfvirkni á ýmsum búnaði um borð í skipunum sem leiðir af sér hagræðingu í rekstri og fækkun í áhöfn.

Hvernig sérðu framtíð kaupsiglinga frá Íslandi fyrir þér?

Ég tel að það séu góð tækifæri fyrir okkar fyrirtæki að halda áfram að sækja fram á heimamarkaði og á N-Atlantshafs-markað-

inum, Noregi, Færeyjum, Grænlandi og USA þar sem eru komnar fram nýjungar í kælivöruflutningum á ferskum laxi og ferskum fiski með skipum þar sem kolefnissporið er margfalt minna en að flytja þessa vöru með flugvélum.

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

Já, sonur minn Ríkhartur B. Ríkhartsson er skipstjóri á Selfoss.

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

Já, siglingar eru nauðsyn fyrir okkur sem

búum á eyju í N-Atlantshafi, fyrir sjálfstæði þjóðarinnar og við þurfum að eiga góða sjómenn til að standa vörð um þá hagsmuni.

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

Íslenskir kóngar eftir Einar Guðmundsson. Er mín uppáhaldsbók.

Grænlandsferð Gottu VE 108 sem farin var árið 1929 til að fanga sauðnaut á Grænlandi til að koma á nýrri búgrein á Íslandi. Er í spilaranum á Storytel.



Selfoss. Ljósmynd: Koos Riedijk.

Þjónusta alla leið á sjó og landi



N1

Vefverslun

Skoðaðu úrvalið
og skráðu þitt
fyrirtæki



Þétt net þjónustu

N1 þjónar íslenskum sjávarútvegi með þéttneti afgreiðslustaða um allt land og sér sjávarútvegsfyrirtækjum, stórum og smáum, fyrir eldsneyti, smurolíu, efnavöru og vönduðum vinnufatnaði.

Verslanir N1 um land allt
og vefverslun.n1.is

440 1000 n1.is



ALLA LEIÐ

Það var dumbungsveður þegar Freyja kom til heimahafnar í fyrsta sinn hinn 6. nóvember síðastliðinn. Skipið er ekki gamalt, smiðað 2010 í Suður-Kóreu en sem GH Endurance hefur það undanfarin ár verið í þjónustu olíufyrirtækja. Skotið var þremur fallbyssuskotum til heiðurs hinu nýja skipi Gæslunnar. Ljósmynd: Þorgeir Baldursson.



Freyja skal það heita

Snemma á þessu ári lét dómsmálaráðherra, Áslaug Arna Sigurbjörnsdóttir, þau boð út ganga að nú yrði ekki lengur látið sitja á hakanum að útvega nýtt skip í stað Týs. En Týr hefur í tæpa hálfa öld staðið vaktina og lent í ýmsu. Í kjölfar yfirlýsingar ráðherrans var auglýst eftir nýlegu skipi og er skemmst frá því að alls bárust fimm tilboð. Niðurstaðan er nú lýðum ljós en gengið var til samninga við þýska fyrirtækið United Offshore Support GmbH.

Um tildrög að kaupnum segir Ásgeir Erlendsson upplýsingafulltrúi hjá Landhelgisgæslunni: „Fimm tilboð bárust frá Atlantic Shipping A/S, Csolutions ehf, Havila Shipping ASA, Maersk Supply Service A/S og United Offshore Support GmbH. Skipið sem varð fyrir valinu fékk flest stig í valmódeli Ríkiskaupa þegar mat fór fram á kostum skipanna.“

Íslendingar hafa því eignast nýtt varðskip, um 86 metra langt, 20 metra breitt, og um margt sambærilegt við Þór, þó að sumu leyti enn betra. „Dráttargeta Freyju er til að mynda tæplega tvöfalt meiri en dráttargeta varðskipins Þórs eða rúm 200 tonn,“ bendir forstjóri Landhelgisgæslunnar, Georg Lárusson, á.

Heimahöfnin er Siglufjörður

Í tilefni þessara tímamóta fengum við Ásgeir Erlendsson til að svara fáeinum spurningum. Fyrst var að forvitnast um örlög Týs.

Ásgeir: Varðskipið Týr kom til Reykjavíkur úr sinni síðustu ferð þann 15. nóvember eftir 46 viðburðarik ár í þjónustu Landhelgisgæslu Íslands. Fyrir um tveimur árum samþykktu stjórnvöld söluheimild skipsins og næstu skref eru í höndum Ríkiskaupa. Næstu vikur verður Týr við Faxagarð í

Reykjavík á meðan búnaður er fluttur úr skipinu yfir í Freyju og gengið frá skipinu fyrir legu.

– Hvernig list ykkur Gæslumönnum á hefðar-nafngifta-breytinguna?

Ásgeir: Okkur hjá Landhelgisgæslunni list ákaflega vel á nafn varðskipins Freyju. Þrátt fyrir að varðskipin hafi undanfarin ár borið karlmannsnöfn þá er Freyja ekki fyrsta varðskip Landhelgisgæslunnar sem ber kvenmannsnafn. Varðskipið María Júlía var til að mynda í þjónustu Landhelgisgæslunnar frá 1950 til 1969.

– Er hugmyndin alfarið runnin undan rifjum dómsmálaráðherra?

Ásgeir: Hugmyndin var samvinnuverkefni dómsmálaráðuneytisins og Landhelgisgæslu Íslands.

– Veistu hver á hugmyndina að sjálfu Freyju-nafninu?

Ásgeir: Áslaug Arna Sigurbjörnsdóttir, dómsmálaráðherra, á mestan heiður af þessu vel heppnaða nafni.

– Hvað verða margir í áhöfn skipsins, svona frá og til?

Ásgeir: Átján manns eru í áhöfn varðskipanna og á því verður engin breyting. Áhöfn varðskipins Týs færir yfir á varðskipið Freyju.



Þrátt fyrir leiðindaveður létu Siglufirðingar sig ekki vanta á bryggjuna. Ljósmynd: Þorgeir Baldursson.



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



Skipherrann í brúnni, Einar H. Valsson, Áslaug Arna Sigurbjörnsdóttir dómismálaráðherra, herra forseti Íslands, Guðni Th. Jóhannesson og forstjóri Landhelgisgæslunnar, Georg Lárusson. Ljósmynd: Þorgeir Baldursson.

– **Heimahöfnin verður Siglufjörður. Á hvaða aðstöðu í landi kallar heimahöfn Freyju þar?**

Ásgeir: Varðskipið Freyja mun hafa aðsetur við Óskarsbryggju á Siglufirði. Bærinn mun girða bryggjuna af eins og gert er við Faxagarð í Reykjavík til að tryggja öryggi. Landrafmagni verður sömuleiðis komið fyrir á bryggjunni svo tengja megi skipið við rafmagn.

Á Siglufirði eru miklir og góðir innviðir til varðskipaútgærðar. Mikil þekking er til staðar í bænum og við hjá Landhelgisgæslunni sjáum fyrir okkur að nýta okkur þjónustu vélaverkstæða, tölvuþjónustu og ýmislegt annað sem tengist útgærð sem þessari svo dæmi séu nefnd.

– **Verða starfsmenn Gæslunnar á Siglufirði að staðaldri?**

Ásgeir: Fyrst um sinn verður enginn starfsmaður Landhelgisgæslunnar með fasta viðveru á Siglufirði. Með tíð og tíma væri óskandi að Landhelgisgæslan geti haft þar starfsmenn sem kæmu að rekstri skipanna og gætu jafnframt sinnt öðrum störfum sem heyra undir Landhelgisgæslu Íslands.

– **Þarf áhöfn skipsins að flytja þangað lögheimili sitt?**

Ásgeir: Nokkrir í áhöfn skipsins hafa fasta búsetu á Norður- og Austurlandi. Heimahöfn Freyju er á Siglufirði en samkvæmt aðalkjarasamningi er áhöfnin með heimahöfn í Reykjavík. Landhelgisgæslan kemur til með að koma áhöfninni frá Reykjavík til Siglufjarðar fyrir hvert úthald. Þegar fram líða stundir er ekki ólíklegt að Norðlendingum fjölgi í áhöfn skipsins.

– **Hvað annað felur heimahöfn í sér og Siglufirðingar eiga eftir að verða áþreifanlega varir við?**

Ásgeir: Þessari ráðstöfun er ætlað að tryggja öryggi sjófarenda, landsmanna og auðlinda í hafi á sem bestan máta. Með auknum skipaferðum um norðurslóðir fjölga ferðum stórra flutninga- og oliuskipa með austur- og norðurströndum landsins. Útlit er fyrir að ferðum skemmtiferðaskipa fjölgi einnig og þarf ekki að fjölyrða um þær hættur sem lífríkinu er búin ef eitthvað hendir eitt af þessum skipum. Þá geta klukkustundir til eða frá skipt sköpum. Með Þór í Reykjavík



Í vélarúminu ræður ritkjum Gísli Páll Ingólfsson yfirvélstjóri. Ljósmynd: Landhelgisgæslan.

og Freyju á Siglufirði hefur viðbragðsgæta Landhelgisgæslunnar umhverfis landið verið aukin og hægara verður um vik að tryggja öryggi sjófarenda, landsmanna og auðlinda í hafi.

– **Að lokum, hvað hét Freyja áður?**

Ásgeir: Skipið hét upphaflega Vittoria og síðar GH Endurance.



Félag skipstjórnarmanna

Skiptstjórnarmenn í Félagi skipstjórnarmanna

Fundur verður haldinn fimmtudaginn
30. desember 2021 kl. 14:00
á Grand Hótel í Hvammi, 1. hæð.

Léttar veitingar.
Félagar fjölmennið.

Stjórnin



KONGSBERG



SIMRAD



T60S
Neyðarbauja

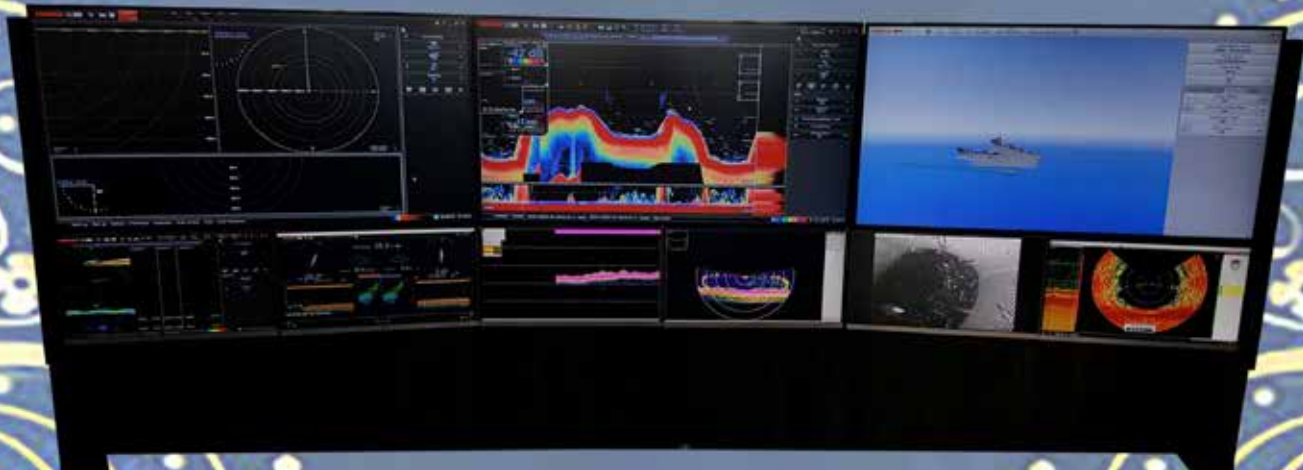


ES80 Dýptarmælir



JLN 652
Straummælir

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



Askalind 2
201 Kópavogur

Simberg
Sími: 414-4414

www.simberg.is
simberg@simberg.is

Nýsköpunartogararnir

3. hluti

– 17 –

Sautjándi nýsköpunartogarinn, Goðanes NK-105, skráður hér á landi 22. janúar 1948, sá fyrsti á því ári, smíðaður hjá Cooks Welton & Gemmell Ltd í Beverley á Englandi fyrir Goðanes h/f Neskaupstað. Lengd 54,00 m., breidd 9,20 m., dýpt 4,55 m., brl. 655, knúinn 1000 hö. gufuvél. Skipstjóri Árni Ingólfsson úr Reykjavík og yfirvélstjóri Jens Hinriksson frá Neskaupstað. Rétt er að geta þess að Jens var bróðir Jósafats Hinrikssonar, vélstjóra og athafnamanns, sem meðal annars rak hleragerð og kom upp safni sjóminja og smíðjumuna. Um hann fjallar bókinn „Óttalaus“ skráð af honum sjálfum, sem út kom á árinu 1995.



Goðanes NK-105, að koma til Neskaupstaðar, sennilega úr siglingu.

Frá upphafi var mikil og góð samvinna milli Bæjarútgerðar Neskaupstaðar og Goðaness h/f. Í febrúar 1947 samþykkti stjórn Goðaness að ráða framkvæmdastjóra Bæjarútgerðarinnar, Steindór Árnason, til að annast einnig framkvæmdastjórn Goðaness h/f. Rekstrarstjórn útgerðarfélaganna var ávallt sameiginleg. Goðanes h/f þurfti á bæjarábyrgð að halda vegna kaupa á togaranum og var sú ábyrgð veitt með þeim skilyrðum meðal annars að skipið væri skráð í Neskaupstað og gert þaðan út. Skipverjar búsettir í Neskaupstað, að svo miklu leyti sem fært var hverju sinni. Bæjarsjóður Neskaupstaðar fékk forkaupsrétt, ef skipið yrði selt innan fimm ára frá komu þess. Leggja skyldi til grundvallar kaupverð skipsins að viðbættum kostnaði vegna endurbóta eða breytinga, en að frádreginni fyrningu.

Goðanes, annar nýsköpunartogari Norðfirðinga en sá fyrri var Egill rauði NK-104 sem kom til Neskaupstaðar í júlí árið 1947. Það hlýtur að teljast til tíðinda að aðeins 1300 manna bæjarfélag skuli eignast tvo togara á innan við einu ári.

Goðanesið strandaði 2. janúar 1957 á skerri sem heitir Flesjar í Skálafirði við Færeyjar. Af 24 manna áhöfn björguðust 23, 18 beint yfir í færeyska bátinn Rok en 6 lentu í sjónum, af þeim björguðust 5 yfir í trillur sem komnar voru á vettvang en 1 fannst ekki sem var skipstjórinn Pétur Hafsteinn Sigurðsson. Erindi skipsins til Færeyja var að sækja þangað 14 færeyska sjómenn sem höfðu verið á skipinu.

Segja má að það sé skammt stórra hogg á milli hjá Norðfirðingum því tæpum tveimur árum áður eða 26. janúar 1955 strandaði Egill rauði undir Grænuhlíð í Ísafjardardjúpi og eyðilagðist en með honum fórust 5 sjómenn.

– 18 –



Karlsefni RE-24.

Átjándi nýsköpunartogarinn, Karlsefni RE-24 skráður hér á landi 28. janúar 1948, smíðaður hjá Alexander Hall & Co Ltd í Aberdeen, Skotlandi fyrir samnefnt félag Karlsefni h/f í Reykjavík. Lengd 54,00 m., breidd 9,20 m., dýpt 4,55 m., brl. 657, knúinn 1000 hö. gufuvél. Skipstjóri, Halldór Ingibergsson og yfirvélstjóri Magnús Jónsson. Skipið var selt til Englandis í brotjárn og tekið af skrá 29. ágúst árið 1972.

– 19 –



Fylkir RE-161.

Nítjándi nýsköpunartogarinn, Fylkir RE-161 skráður hér á landi 10. mars 1948 smíðaður hjá Cook Welton & Gemmell Ltd í Beverley, Englandi fyrir samnefnt fyrirtæki Fylki h/f Reykjavík. Lengd 55,58 m., breidd 9,20 m., dýpt 4,55 m., brl. 677, knúinn 1000 hö. gufuvél. Skipstjóri Aðalsteinn Pálsson og yfirvélstjóri Viggó Gíslason. Skipið fórst á Halamiðum 14. nóvember 1956 eftir að tundurdufl sprakk við síðu skipsins. Lýsing Óttars Sveinsonar á atburðinum í bókinni Útkall sem kom út á árinu 2018:

„Pegar Fylkir veltur yfir í stjórnborða sjást í skini vinnuljósanna belgurinn og pokinn sem fljóta við síðuna. Skyndilega glittir í svarta og undarlega þúst neðst í belgnum sem verið er að hífa. Jóhannes og Ólafur hrópa nær samtímis: „Það er tundurdufl í vörpunni!“ Valdimar stöðvar spilið samstundis. Einhver kallar: „Eigum við að...“

En það gefst ekkert ráðrúm til að hugsa eða bregðast við. Fylkir tekur skarpa dýfu yfir í bakborða og um leið verður hrikaleg sprenging. Tundurduflið hefur sprungið á stjórnborðssiðu togarans. Hann nótr-ar stafna á milli og allir þrjátíu og tveir skipverjarnir um borð kastast harkalega til. Skipið hrekkur svo enn lengra yfir í bakborða undan heljarafli sprengingarinnar, öll ljós á því slökknar og um leið lyftist sjórinn við stjórnborðssiðuna upp eins og í sprengigosi.

Botnvarpan, netið og bobbingarnir þeytast upp í ógurlegum sjóstróknum. Í sömu svifum tekur Fylkir djúpa dýfu yfir í stjórnborða. Valdimar sér grænan blossa en kastast svo utan í eitthvað og rotast. Kristmundur hendist niður á þílarið en Ólafur þeytist þvert yfir það og út í bakborðslunninguna, fer utan í spilið og vankast. Hluti veiðarfæra kúrnar kemur fljúgandi inn yfir borðstokkinn svo að bobbingarnir lenda niðri á milli mannanna og þeir hverfa undir þungt netið á kaf í sjó. Þungar hurðir hrökkva af hjörum og menn hendast sofandi fram á gólf. Margir hállflamast af ótta því að þeir vita sem er að stríðstól sem þessi drepa oftast allt sem fyrir verður.“



Úranus RE-343 nýkominn af stokknum í Aberdeen.

– 20 –

Tuttugasti, nýsköpunartogarin Uranus RE-343, skráður hér á landi 8. apríl 1948 smíðaður hjá Alexander Hall & Co Ltd Aberdeen, Skotlandi fyrir Júpiter h/f Reykjavík, sem Tryggvi Ófeigsson veitti forstöðu. Lengd 54,00 m., breidd 9,20 m., dýpt 4,55 m., brl. 656, knúinn 1000 h. gufuvél. Skipstjóri Bjarni Ingimarsson og yfirvélstjóri Viggó E Gíslason.

Síðasta löndun Úranusar var í Reykjavík 7. marz 1974 siglt til Spánar hinn 17. apríl sama ár til niðurrifs með Marz RE 261 í togi. Tekinn af skrá 20 maí árið 1974. Nokkru var breytt við smíði Úranusar frá því sem verið hafði, þar má nefna: hærri lunn-ingar sem náðu aftur að svelgnum. Breytta útfærsla á pokabómunum og settur var í skipið svokallaður pólkompás, sem komið var fyrir framan á brúnni.

Íslenskir togarar í óveðri

Brotsjór tók bátana og laskaði Úranus

Norðaustan stormur og óveður hefur geisad suðaustur af Færeyjabanka, eins og skýrt hefur verið frá í blaðinu og skip lent þar í miklum erfiðleikum. Nokkrir íslenskir togarar hafa verið á ferðinni á þessum slóðum og þremur þeirra hlekkzt á. Úranus missti bátana í brotsjó og fleira brotnaði ofanþilja, stýrið á Júní skemmdist er það var á leið norsku skipi til hjálpar og smávægileg bilun varð hjá Skúla Magnússyni. Ekki er getið um í skeytum að neitt hafi orðið að mönnum og öll eru skipin á heimleið. Ekkert mun hafa orðið að öðrum togurum á þessum slóðum. Veðrið var í gær að ganga niður.

Kl. 6 á föstudagsmorgun fékk Úranus á sig brotsjó, er skipið var statt

250 sjómílur suðaustur af Færeyjum á heimleið. Í skeyti til útgerðarfélagsins, sem var 12 tíma að komast til viðtakanda, var sagt að Úranus hefði misst báða björgunarbátana, og tvo gúmmibáta, allar bátauglur séu stórskemmdar og ónýtar, loftventill yfir kyndistöð gjörónýtur, reyksháfur mikið dældaður, ein plata á vélarrist dælduð, en aðrar sýnilegar skemmdir ekki stórvægilegar. Útgerðarfélagið Júpiter h.f. sendi Úranusi fyrirspurn um það hvernig veður væri. Kom svar í fyrrinótt, þar sem sagði að veður færi batnandi og Úranus væri kominn á Færeyjabanka og virtist allt í lagi með ferð skipsins. Jafnframt lét Júpiter skipaskoðun ríkisins vita um atburðinn svo og skoðunarstjóra Lloyds. Þess má geta að Úranus mun enn hafa tvo 12 manna gúmmibáta um borð.

Morgunblaðið, 18. febrúar 1962.

– 21 –



Röðull GK-518.

Tuttugasti og fyrsti nýsköpunartogarin, Röðull GK-518 skráður hér á landi 9. apríl 1948, smíðaður hjá Cook Welton & Gemmell Ltd., Beverley, Englandi fyrir Fiskveiðihlutafélagið Venus Hafnarfirði. Lengd 55,58 m., breidd 9,20 m., dýpt 4,55 m., brl., 680, knúinn 1000 h. gufuvél. Skipstjóri Vilhjálmur Árnason, sem var faðir Árna Vilhjálmssonar prófessors og eins eigenda Hvals h/f Hafnarfirði. Yfirvélstjóri, Andrés Andrésson. Á árinu 1974 fór skipið í brotajárn til Englands og tekið af skrá 6. desember 1974. Þriðjudaginn 15. janúar 1963 lét togarinn Röðull GK úr höfn í Reykjavík. Skipið átti að vera á veiðum í mánuð. Á þriðja degi fór að bera á undarlegum veikindum meðal hásetanna. Töldu yfirmenn að þetta væri matareitrun eða timburmenn.

Hjá flestum þeim sem veiktust tók við nokkurra vikna sjúkrahúsvist en sumir þeirra náðu sér aldrei. Í hugum flestra var þó talið að þarna hefði hurð skolið nærri hælum eins og lesa má í myndatexta í bókinni Prautgóðir á raunastund sem kom út árið 1983. „Litlu mátti muna að stórslys yrði af völdum eiturlofts í skipinu. Einn skipverji fórst og margir urðu fjarveikir.“ Eftirmálin urðu hins vegar fleiri og komu síðar í ljós.

Ástæðan var banvænn metýklórið leki frá kælivél sem var undir gólfi hásetaklefans frammi í skipinu. Um þetta slys er fjallað í Morgunblaðinu 25. janúar 1998.



Keflvíkingur GK-197.

– 22 –

Tuttugasti og annar nýsköpunartogarinn, Keflvíkingur GK-197 skráður hér á landi 16. apríl 1948, smíðaður hjá Alexander Hall & Co Ltd, Aberdeen, Skotlandi fyrir togarafélag Keflavíkur h/f Keflavík. Lengd 54,00 m., breidd 9,20 m., dýpt 4,55 m., brl. 657, knúinn 1000 hö. gufuvél. Skipstjóri Halldór Gíslason og yfirvélstjóri Jón Pétursson.

Árið 1950 fékk Keflvíkingur nýja skráningarstafi KE-19. Austfirðingur h/f Eskifirði kaupir skipið 29. apríl 1956 og nefnir Vött SU-103. Skömmu síðar eða 1. nóvember 1960 kaupir Bæjarútgerð Hafnarfjarðar skipið og nefnir Apríl GK-122. Selt til Grikklands og tekið af skrá 15. júlí 1965.

Eftirfarandi kafla er tekinn úr grein sem Matthías Ingibergsson ritaði í Sjómannadagsblað Vestmannaeyja 2006, „Í fárviðri við Grænland“, sem Keflvíkingur lenti í 1953:

„Strax var gengið í að sjóbúa, trollið bundið upp, lúgur skálkaðar, dekkuppstillingin tekin upp og farið með hana fram undir hvalbak bakborðsmegin þar sem hún var höfð á stímum og pokabómurnar voru settar í stæði sín frammi á hvalbaknum.

Ég fór upp í vant stjórnborðsmegin og annar bakborðsmegin til þess að losa þær og tveir voru frammi á hvalbak að taka á móti þeim. Þegar þarna var komið, kom mikill sjór að aftan yfir skipið. Hann tók yfir báða björgunarbátana, yfir keisinn og undir brúarvængina, spilið framan við brú var á kafi og lunningar og dekk fram undir hvalbak. Við, sem vorum uppi í vöntunum, og þeir, sem voru á hvalbaknum, sátum þetta vel. Sem betur fer, voru aðrir af dekkliðinu þar frammi svo ekkert manntjón varð. Fáum mínútum áður voru karlarnir á vaktinni að störfum um allt dekkið. Varla er annað hægt en að ímynda sér að stórslys hefði orðið ef sjórinn hefði komið þá. Eitthvað af plönkunum fór útbyrðis því ekki var búið að súrta þá niður. Það var lán að búið var að loka báðum keishurðunum, aftur í göngum, á stjórn og bak. Það var alltaf gert í vöndum veðrum. Þá var farið eftir keisnum og niður um kappu sem var á honum. Var það kallað að fara heiðina. Veðrið var orðið snarvitlaust, stormur og stórsjór.

Það leið töluverð stund áður en skipstjóranum tókst að snúa skipinu upp í. Hann sneri því í stjórn og það lagðist svakalega á bakborðssíðuna á meðan. Strax var lokið við að sjóbúa, vírar strengdir yfir dekkuppstillinguna, gröndurunum lásað í bobbingaendana og þeir strengdir upp. Það var ekki alls staðar gert en Ásmundur hafði það fyrir fasta reglu á stímum að og frá miðunum og í siglingum. Það var góður siður. Þá átti sjór, sem kom inn á dekk, miklu greiðari leið út um lensiportin.“

– 23 –



Bjarnarey VE-11.

Tuttugasti og þriðji nýsköpunartogarinn, Bjarnarey VE-11 skráður hér á landi 23. apríl 1948, smíðaður hjá John Lewis & Sons Ltd., Aberdeen Skotlandi fyrir Bæjarútgerð Vestmannaeyja. Lengd 54,00 m., breidd 9,17 m., dýpt 4,55 m., brl. 660, knúinn 1000 hö. gufuvél. Skipstjóri, Guðvarður Vilmundarson og yfirvélstjóri Kristinn Guðlaugsson.

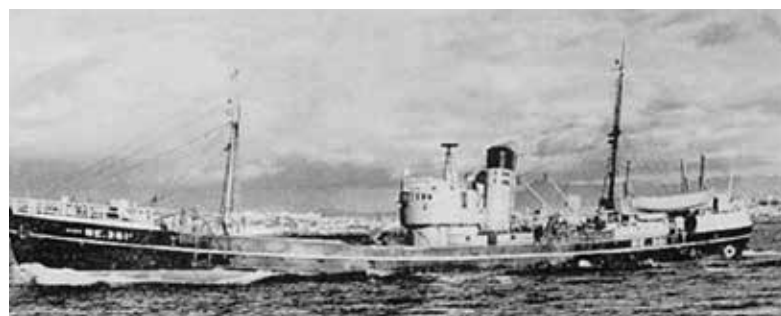
Nafni skipsins breytt 7. febrúar 1953 í Vilborg Herjólfsdóttir,

sómu einkennisstafir. Um þá ákvörðun skrifaði Helga Hallbergsdóttir í Sjómannadagsblað Vestmannaeyja árið 2007: „Í ársbyrjun 1953 ákveður útgerðarstjórn að breyta nafni Bjarnareyjar VE í Vilborgu Herjólfsdóttur ef vera mætti að það gamla gæfunafn gæti snúið lukkunni skipinu í hag.“

Nokkuð hafði verið um óhöpp og einnig hafði fiskur reynst skemmdur nokkrum sinnum við komuna til Þýskalands sem fór afleiðlega í kaupendur.

Norðlendingur h/f Ólafsfirði kaupir skipið 26. mars 1955 og nefnir Norðlending ÓF-4. Utgerðarfélag Akureyrar, ÚA kaupir skipið af Norðlendingi 12. september 1962 og nefnir Hrímbak EA-5. Skipið rífið og tekið af skrá 2. febrúar 1970.

– 24 –



Marz RE-261.

Tuttugasti og fjórði nýsköpunartogarinn, Marz RE-261 skráður hér á landi 5. maí 1948 smíðaður hjá John Lewis & Sons Ltd., Aberdeen, Skotlandi fyrir Marz h/f Reykjavík. Lengd 55,89 m., breidd 9,17 m., dýpt 4,55 m., brl. 684, knúinn 1000 hö. gufuvél. Skipstjóri Þorsteinn Eyjólfsson og yfirvélstjóri Gunnar Hestnæs. Tekinn af skrá 20. maí 1974. Fór til Spánar, rifinn þar.

Með átta þúsund tonna afla í trollið

Markús á Marz líklega aflakóngur togveiðanna

Afli nýsköpunartogarsins Marz RE 261 árið 1955 var tæp 8 þúsund tonn og telur Þórir Guðmundsson hjá Fiskifélaginu að þetta sé mestur afli togara á einu ári. Að sögn Markúsar Guðmundssonar sem var skipstjóri á Marz frá 1954-1964 fékkst aflinn að mestu á Íslandsmiðum en fiskgegndin þá var ekki sambærileg við það sem gerist núna, þá var mun meira af fiski.

Alls fór Marz 18 veiðiferðir á árinu 1955 og að meðaltali varð hvert úthald 14 dagar. Mestur varð aflinn í einni veiðiferð tæp 366 tonn. Heildaraflinn á árinu varð 7.895 tonn og var allur fiskur nema karfi slægður en saltfiskur er umreiknaður í heildartölunni eftir stuðlum Fiskifélagsins. Vanalega fór Marz í næsta túr daginn eftir að síðasta túr lauk.

Markús, sem hætti sem skipstjóri á Marz 1964 og tók þá við Júpiter og var þar til 1974, sagði að yfirleitt hefðu verið 28 manns í áhöfninni. Hann sagði að það hefði verið gott að fiska á Marz en skipið hefði ekki verið sérstakt sjóskip. Hann segir engin sérstök uppgrip þetta ár því fiskverð hafi verið mjög lágt.

„Það var hampur í veiðarfærunum og ekki komin veiðarfæri úr gerviefnum. Hampurinn var þó snöggtum skárri en sísalinn sem var í veiðarfærum upp úr seinna stríði. Það var miklu veikara og lélegra garn en hampurinn. Samt var hampurinn ekki neitt sérstakur. Við fórum með sæmilega gott troll frá Vestur-Grænlandi og heim og lönduðum og til baka aftur og þá var trollið ónýtt. Það voru oft stór hol þarna en það þýddi oft ekkert að láta þetta í sjóinn. Hampurinn fúnaði svo fljótt,“ sagði Markús.

Markús sagði að það væri ekki sama fiskgegnd núna. „Þeir geta alveg fiskað þessir menn og stunda sjóinn stíft margir en það vantar bara fiskinn. Þeir fara meira að segja mun dýpra en við fórum og geta stundað veiðarnar á verri botni en við gerðum,“ sagði Markús.

Marz var smíðaður í Englandi 1948 og eigandi skipsins var Marz hf. í Reykjavík. Skipið var selt til Spánar til niðurrifs og tekið af skrá í maímánuði 1974.“

Morgunblaðið 12 janúar 1994.

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**

Sjómannablaðið Víkingur | 15
Óseyrarbraut 12 | 220 Hafnarfirði | Klettagörðum 5 | 104 Reykjavík



Ægir á útleið frá Reykjavík. Ljósmynd: Valdimar Jónsson.

„HVASSAFELL“

Björgun Hvassafells af strandstað á Flatey á Skjálfanda í mars til maí 1975.

III hluti

Tilraun gerð til að draga

Hvassafell á flot

Búið var að prófa allar rafsuður á stálplötunum sem rafsuðnar voru saman og yfir neðri hluta vélarúmsins og virtist allt þétt. Til öryggis höfðum við fengið nokkur rekatré úr fjörunni og stífað af plötunum upp í bita fyrir ofan svo þrýstingur úr vélarúminu setti þær örugglega ekki upp. Rekatré keyptum við af Einari sem var sérstakur og skemmtilegur karl einsetumaður í eyjunni og þóttist eiga rekann. Samdi ég við hann og staðgreiddi fyrir staurana.

Á flóði undir hádegi laugardag 26. apríl var farið að reyna búnað til björgunar Lifeline strekkti á vörnum á milli skipanna og virtist allt í góðu lagi hjá þeim. Til að ná skipinu út þurfti að snúa því um 90° sem var talin besta leið yfir grynningarnar. Ætlunin var að vinna þetta í tveimur til þremur aföngum snúa því á flóðinu um miðnætti á laugardag og flóði um hádegi og miðnætti sunnudag 27. apríl stórstreymt var þessa daga og sjávarhæð á kvöldflóðum mjög há báða dagana en munur flóðs og fjöru er ekki mikill þarna.

Upp úr kl. 22 að kvöldi laugardagsins (flóð kl. 23:45) byrjaði Lifeline að hífa í dráttarvírinn. Hvassafell snerist um nokkrar gráður og hreyfðist örlítið fram og uppúr kl. 1 eftir miðnætti var aðgerðum hætt og beðið flóðs um hádegið. Ég var ekki sérlega bjartsýnn, sjávarhæðin á

flóði um hádegið yrði um 25 cm minni en á nýliðnu flóði en flóðið um miðnætti kvöldflóðið yrði hinsvegar sambærilegt. Þeir Lifeline menn voru hinsvegar bjartsýnir og Charles yfirmaður þeirra vildi meina að fyrst komin væri hreyfing á skipið þá hefðist þetta. Svo maður vonaði bara hið besta.



Þröstur Sigtryggsson skipherra við lestur. Ljósmynd: Landhelgisgæsla Íslands.

Stórslys um borð í Lifeline

Um kl. 11:00 var byrjað að hífa í dráttarvírinn á ný og Hvassafell snerist örlítið og þokaðist aðeins út. Flóðið var kl. 12:06 svo maður leyfði sér að vera bjartsýnn með árangur á miðnæturfloðinu. Þannig háttaði til á Lifeline að þeir voru með sexskorna blökk sem þeir höfðu í dráttartaugina og þegar búið var að hífa hana inn undir spil sem var framan við yfirbyggingu skipsins þurfti að setja

keðjustoppa á vírinn til að hann rynnir ekki út meðan blökkinn var færð. Þetta tók smá tíma en seiglaðist þó.

Nokkru eftir flóðið líklega um kl. 12:30 heyrðist mikill hvelur og hávaði frá Lifeline eitthvað hafði brotnað eða slitnað og slys orðið. Þeir höfðu strax samband og við fengum þær upplýsingar að einn maður hefði lent í sjóinn og væri verið að bjarga honum um borð og tveir lægju slasaðir á dekkinu. Beðið var um hjálp frá okkur og að við hefðum með umbúðir og deyfilyf ef við hefðum um borð hjá okkur.

Ég fór strax í að taka til það sem við höfðum af umbúðum og lyfjum og stóð á endum þegar það var klárt var bátur frá þeim komin að skipsflið og fór ég í hann.

Fólk frá Húsavík hafði farið í Flatey þennan dag og var í landi að fylgjast með þegar verið var að tosa í

Hvassafellið. Nú var kallað þaðan og látið vita að í hópnum væri hjúkrunarfræðingur sem var

Hulda Guðbjörnsdóttir hjúkrunarfræðingur á sjúkrahúsinu á Húsavík við tókum hana með í bátinn of förum yfir í Lifeline.

Aðkoman um borð í Lifeline var skelfileg menn ráðalitlir og í áfalli. Búið var að ná um borð þeim sem fór í sjóinn og drösla honum inn í borðsal þar sem hann lá á bekk. Það var Charles Cooper yfirmaður björgunarleiðangursins. Hann var tví lærbrotinn og líklega handleggsbrotinn en



— Eigendur Norðurs á Akureyri —



— ÞG verk —

Tryggingar sem henta þínu fyrirtæki

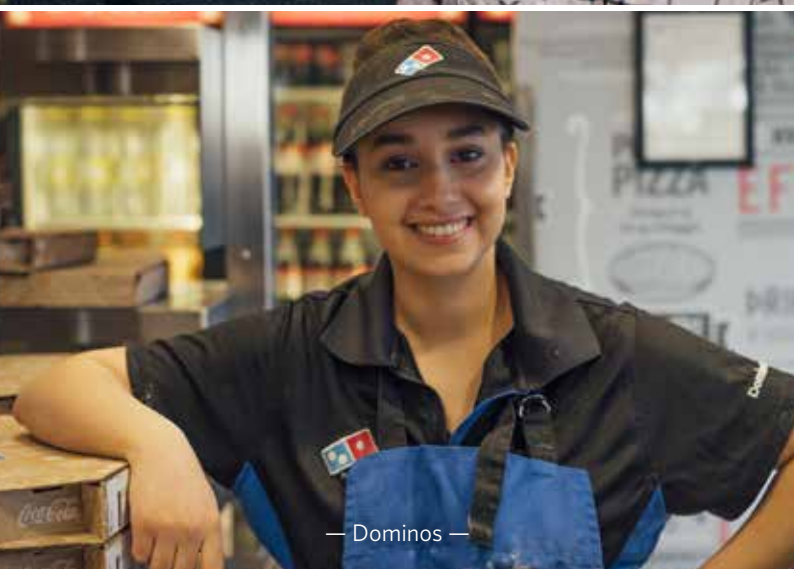
Nánar á sjova.is



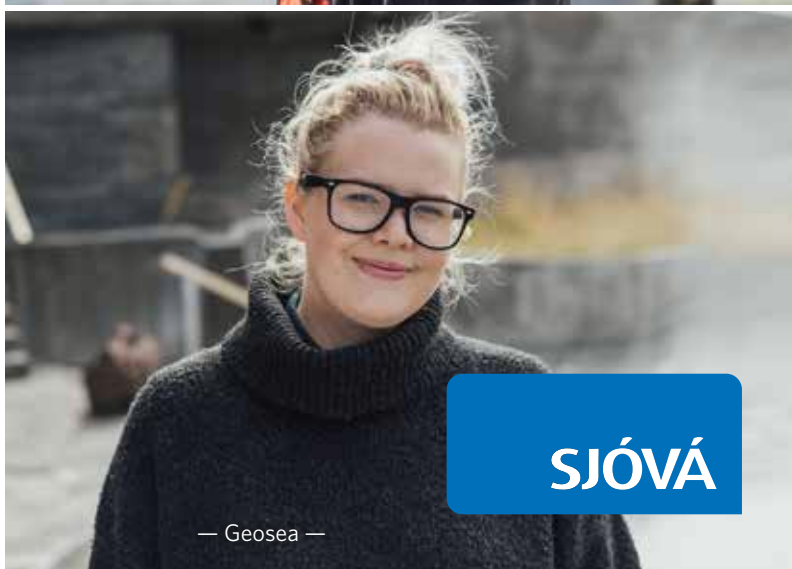
— Bændur í Reykholtssdal í Borgarfirði —



— Loðnuvinnslan —



— Dominos —



— Geosea —

SJÓVÁ



Bryggjan í Flatey þrífur eftir atganginn.
Á myndinni eru Haukur Harðarson,
Haukur Ákason, Magnús Óskarsson,
Jónas Egilsson, Sigurður Haraldsson,
Tryggvi Finnsson, Vilhjálmur Pálsson.

FRÁ ÁBURÐALOSUN LIONSMANNA

MYNDIR: BJÖRN SIGURÐSSON



Fjærstur er Pétur Pétursson, þá Haukur Ákason,
Sverrir Þórhallsson og Ásgeir Höskuldsson.



Vörubífreið Björns Sigurðssonar við hlið Hvassafells þar sem áburður var hífður á bilinn og fluttur á
bryggjuna í Flatey.



Ásmundur Bjarnason, Ásgeir Höskuldsson og Ólafur Erlendsson tina saman áburðarpoka sem
settir höfðu verið í land.



Ásgeir Höskuldsson, byggingameistari og fyrsti
formaður Lionsklúbbs Húsavíkur.



Björn Friðfinnsson var á þessum tíma framkvæmdastjóri kísilverksmiðjunnar við Mývatn, áður bæjarstjóri á Húsavík, síðar ráðuneytisstjóri og fleira. Björn er þarna í stiganum upp á aftur þilfarið og sér í eina tvo menn á undan honum, trúlega á leið í mat eða kaffi hjá Dóra bryta.



Aðalgeir Sigurgeirsson, forstjóri á Húsavík, betur þekktur sem Alli Geira.



Sigtryggur Albertsson, hótélstjóri og verslunarmaður á Húsavík. Og auðvitað Lionsmaður.

GLEÐILEGA HATÍÐ

OG TAKK FYRIR SAMSTARFIÐ Á ÁRINU



PROPERTY OF
UMBÚÐAMI



UMBÚÐAMIÐLUN

555 6677 | umb.is | Korngröðum 5, Reykjavík

bar sig vel. Á þilfarinu lágu svo tveir menn mikið slasaðir með mikil opin blæðandi sár og brotnir á fótum. Hulda hjúkrunarfræðingur tók að sér stjórn og hóf strax störf við að hlúa að hinum slösuðu mönnum stöðva mikinn blóðmissi þeirra og veita fyrstu hjálpar.

Við náðum talstöðvarsambandi við Húsavík og eins og jafnan áður brugðust Húsvíkingar skjótt og vel við og innan stundar var Svanurinn lagður af stað með björgunarsveitarmenn og lækna sem fóru svo yfir í slöngubát björgunarsveitarinnar sem var hraðskreiðari.

Skipstjóri Lifeline vildi biðja komu bátanna og flytja mennina yfir í þá því langan tíma tæki að losa skipið og ná inn stórum þungum akkerum. Skipstjórinn ræður auðvitað á sínu skipi og ber ábyrgð á því en ég benti honum á að við mættum engan tíma missa við að koma mönnunum undir læknishendur. Það tæki örugglega 2 tíma fyrir Svaninn að komast til okkar og annan eins tíma til baka. Hulda sagði honum að hún teldi mjög óráðlegt að flytja mennina á milli skipa. Það varð því úr að sleppa niður dráttarvirkum og akkerunum og síðan var lagt á stað til Húsavíkur.

Mennirnir tveir sem lágu á dekkinu báru sig vel eftir atvikum en þeim var kalt. Breitt var yfir þá og segli haldið vindmegin við þá til skjóls en nokkur vindur og kalsaveður var á siglingunni þó veður væri gott. Hulda var í talstöðvarsambandi við lækna og fékk leiðsögn þeirra, ég reyndi að aðstoða hana eftir fongum en afskaplega lítið sem ég gat gert. Við mættum bátunum á leiðinni og lækna og menn úr björgunarsveitinni komu um borð það veitti strax öryggi að fá þá um borð.

Við komu þeirra byrjaði skipstjóri aftur að ámalga það að flytja mennina yfir og við færum á Lifeline sem skjótast til baka og héldum áfram aðgerðum. Það fauk greinilega í ungan lækni, Gísla Auðunsson, sem sagði með þunga: Héðan verður engin maður fluttur nema í sjúkrabíl og beint á spítala.

Við komum til Húsavíkur um kl. 16:30 á bryggjunni biðu tveir sjúkrabílar sem fluttu hina slösuðu á flugvöllinn í Aðaldal þar sem sjúkraflugvél beið og flutti þá til Akureyrar. Á sjúkrahúsinu á Akureyri tóku Gauti Arnþórsson yfirlæknir og hans fólk við hinum slösuðu sem fóru strax í aðgerð sem Gauti sagði mér að hafi staðið frá því um kl. 18:00 á sunnudag fram eftir manudegi.

Það sem olli slysinu var að hlekkur brotnaði í keðjustoppa sem settur var á dráttarvirkinn svo að hann rynni ekki út á meðan blökkinn var færð. Við það kom mikill slinkur á búnaðinn sem slóst af miklu afli í mennina. Ég held að mennirnir hafi náð

sér að fullu. Ég hitti Charles Cooper á Akureyri um mánuði síðar þegar við vorum að búa Hvassafell undir drátt til Þýskalands. Hann var þá hinn hressasti og átti tæpast orð til að lýsa þakklæti sínu til þeirra sem komu þeim til hjálpar ekki síst lækna og hjúkrunarfólks sem hann taldi einstakt.



Sigurður Steinar Ketilsson háseti, síðar skipherra, við málningarvinnu. Ljósmynd: Landhelgisgæsla Íslands.

Lengi eftir slysið kom aðkoman um borð í Lifeline upp í hugann hjá mér og gerir stundum enn. Þá hugsa ég með hlýhug og aðdáun til unga hjúkrunarfræðingsins Huldu Guðbjörnsdóttir sem nú er látin. Hvernig hún brást við aðstæðum fumlauð og af festu stjórnaði hún á vettvangi þar til lækarnir komu um borð. Þarna hefðu hlutirnir farið á annan veg hefði hennar ekki notið við.

Önnur tilraun til björgunar

Rætt var um í okkar hóp að fá varðskip eða togara til viðbótar Lifeline en ekkert afráðið í því efni. Eins þurfti ef Hvassafell næðist á flot að vera buið að ganga frá samning við þar til bærna aðila að draga skipið til Akureyrar í slipp.

Einn daginn kom varðskipið Ægir og lagðist utan við strandstaðinn. Skömmu síðar kom léttbátur frá Ægi yfir í Hvassafell. Í bátunum voru Þröstur Sigtryggsson skipherra og Sigurður Steinar Ketilsson háseti. Erindi Þrastar var að kanna hugsanlega aðkomu varðskipsins að björguninni ásamt björgunarskipinu Lifeline sem eins og fyrr segir var á vegum váttryggjenda Hvassafells og ræddum við Óttar Karlsson við hann.

Þröstur þekkti ég ágætlega traustur og fær maður í sínu starfi en þetta var í fyrsta sinn sem við Sigurður Steinar hittumst en

okkar kynni og síðar góð vinátta átti eftir að verða meiri í tímans rás. Þeir Þröstur og Sigurður fóru um skipið með leiðsögn okkar og var ekki meira en svo að Presti litist á að leggja allt traust á eina díselknúna loftpressu til að halda skipinu á floti ef það næðist út sem hann var nú ekki nema hóflega hjartssýnn á að tækist. Við vorum vel meðvitaðir um veikleikana en vitandi það að buið væri að gera lestirnar þéttar og loka neðra vélarúmið af þannig að það væri þétt á milli neðra og efra hluta vélarúmsins vorum við nokkuð öruggir um að skipið flyti þó svo að neðra vélarúmið fylltist af sjó ef ekkert annað óvænt kæmi upp.

Við buðum þeim Presti og Sigurði svo til hádegisverðar með okkur þar sem málin voru rædd með aðkomu fulltrúa danska endurtryggingafélagsins. Eftir hádegisdælu þeir dýpið við skipið úr léttbát Ægis þeir Sigurður Steinar og Skúli Gunnar frá varðskipinu og Erik danski fulltrúinn. Einnig kom yfirstýrimaður Ægis Friðgeir Olgeirsson, skólabróðir minn úr Stýrimannaskólanum, um borð til okkar í spjall. Síðdegis fór Ægir svo sína leið að sinna öðrum verkum.

Í Reykjavík fóru fram viðræður Samvinnutrygginga þar sem Sverrir Þór var í forsvari fyrir hönd endurtryggingafélanna og Landhelgisgæslunnar með aðkomu Skipadeildarinnar um greiðslu fyrir aðstoðina og ef björgun tækist um drátt á Hvassafelli til Akureyrar.

Þegar hér var komið var ekkert fast í hendi varðandi aðkomu LHG en fór svo að lokum að samningar tókust og ætla ég að þar hafi Sverrir Þór átt drjúgan þátt. Eftir að Ægir fór daginn eftir minnir mig og næstu nótt gerði mjög vont veður af



Hulda Guðbjörnsdóttir hjúkrunarfræðingur vann þrekvirkni með aðkomu sinni að slysinu um borð í Lifeline.

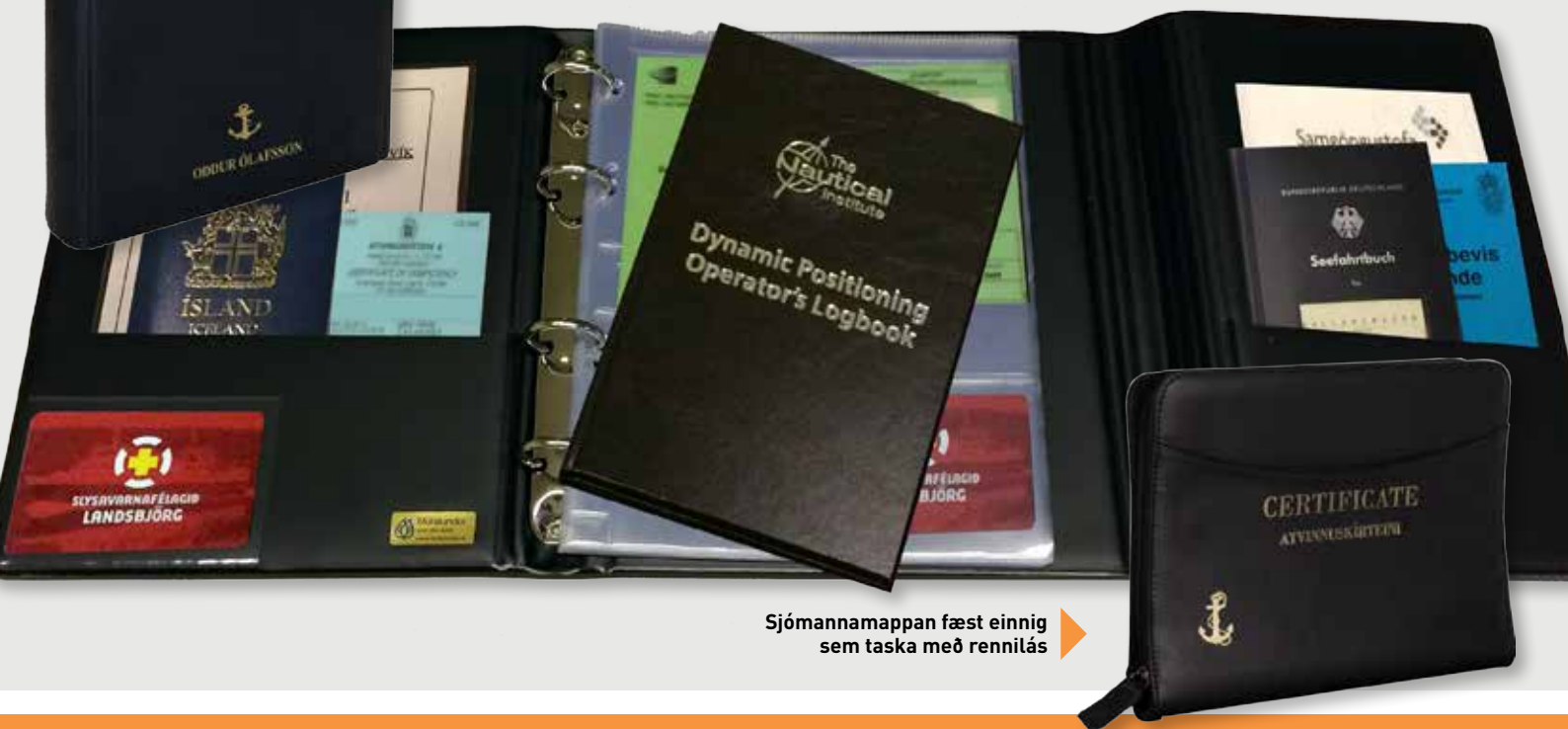
vestri og norðvestri með miklu brimi. Hvassafell snerist þá aftur í fyrri stöðu og færðist enn ofar í fjöruna. Meðan þetta veður gekk yfir losaði Lifeline sig úr festum og fór í skjól austan við eyjuna.

Sérhönnuð sjómannamappa

Atvinnuskírteini og önnur gögn á vísun stað



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



Sjómannamappan fæst einnig
sem taska með rennilás

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



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

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

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

VÖLUSPÁ ÚTGÁFA

*óskar sjómönnum
og fjölskyldum þeirra
gleðilegra jóla
& farsæls komandi árs!*



Félag skipstjórnarmanna

Með fagmennsku og færni í fyrirrúmi

Félag Skipstjórnarmanna

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

Grensásvegi 13 - 108 Reykjavík

www.officer.is og skipstjorn.is

officer@officer.is og skipstjorn@skipstjorn.is

VIÐ LÁTUM DÆLURNAR GANGA

Dæla



Áspétti



Rafmótorar



Blásarar



Viðgerðarefni



**VÉLAR
&
DÆLUR**

Vatnagörðum 16 104 Reykjavík sími: 5686625 - 8241200 velar@velarchf.is

JÓN BERGSSON

ÞÆGINLEG & ÖRUGG Á SJÓ VIÐ ERFIÐUSTU AÐSTÆÐUR

BEKINA
BOOTS



Enginn
málmur

100%
vatnsheld

Lipurt efni,
auðvelt að þrifa

Við til þæginda
við daglega
notkun

Sóli lokaður svo net
geta ekki gripið í stígvélín

#JONBERGSSON

/JONBERGSSON

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

JÓN BERGSSON



BANKALEYND ER NAUÐSYN

Helgi Laxdal rabbar við Gunnar Má Hauksson, bankamann og fleira

Viðmælandi minn að þessu sinni er Gunnar Már Hauksson, bankamaður. Vafalítið finnst einhverjum af lesendum blaðsins það nokkuð skondið að í Víkingnum, blaði sjómanna skuli birtast viðtal við bankamann. Því er til að svara að allir hvar sem þeir starfa í samfélaginu þurfa á þjónustu banka að halda, ekki bara stundum heldur allt lífið. Starfsemi bankanna hefur breyst alveg gífurlega mikið á liðnum árum og áratugum og mér að minnsta kosti og vonandi einnig ykkur, lesendur góðir, leikur trúlega forvitni á að vita hverjar séu helstu breytingarnar en viðmælandi minn að þessu sinni hefur starfað í banka eða starfsemi tengdri bankastarfsemi nánast allan sinn starfsaldur og veit því manna best um hvað bankastarfsemi snýst og um breytingar sem þar hafa átt sér stað á hans vakt.

Lítum nánar á gripinn. Gunnar fæddist í Reykjavík 2. ágúst 1937 sonur hjónanna Hauks Þorleifssonar, aðalbókara Búnaðarbanka Íslands, frá Hólum í Hornafirði og konu hans Ásthildar Gyðu Egilson. Rétt er að geta þess hér að þeir séra Páll Þorleifsson, jafnan kenndur við Skinnastað í Öxarfirði og Haukur Þorleifsson faðir Gunnars voru bræður og því eru þeir Sigurður Pálsson skáld og Gunnar bræðrasynir.

Dáðist að bátunum

Gefum Gunnari orðið: Á árinu 1940, í kjölfar hernáms Breta á Íslandi, fóru foreldrar mínir með mig, þá aðeins

þriggja ára gamlan, til föðursystur minnar Önnu Þorleifsdóttur og Hjalta Jónssonar bónda í Hólum, við Hornafjörð. Afi minn Þorleifur Jónsson fyrrverandi alþingismaður bjó þá þar líka. Móðir mín sagði mér síðar að þau hafi óttast loftárásir Þjóðverja á Reykjavík. Í Hólum dvaldi ég öll sumur til 14 ára aldurs en í Reykjavík á veturna og sinnti þá eðlilegri skólagöngu þess tíma sem lauk með landsprófi á árinu 1953. Tíminn fyrir austan mótaði mig meir en flest annað í lífi mínu. Í Hólum var þá búið rausnarbúi með margt í heimili og stöðugan gestagang. Þar var símstöð, pósthús og veðurtökustöð. Hjalti hafði þá tekið við hreppstjórastarfinu af afa, en hreppstjóraembættið gekk á milli Hólabænda allt frá miðri 18. öld. Afi var nú meira en hreppstjóri. Hann sinnti nánast öllum embættisstörfum sýslumanns, því að sýslumaður Skaftfellinga var í Vík og ekki greiðfært á milli Víkur og Hafnar.

Í Hólum kynntist ég lífinu í sveitinni sem í fyrstu einkenndist af nálægðinni við náttúruna og frelsi unglingsins til að sinna bara því sem hugurinn girntist hverju sinni en með árunum tók ég þátt í flestum þeirra starfa sem þar fóru fram þó embætti kúarektors sé það sem festist helst við mig. Kyr eru nefnilega ekki bara kyr þær eru mjög skynugar skepnur og hafa mjög misjafnt lundarfar rétt eins og við mennirnir. Mörg heimili á Höfn keyptu mjólk beint frá Hólum áður en mjólkurbúið var stofnað. Ég var mjólkurpóstur og kom því oft út á Höfn.

Það var mér ævintýri að horfa á bátana við bryggjuna og ég horfði á verbúðirnar og bryggjumannvirkin í Mikley, sem voru mannlaus á sumrin en ég sá fyrir mér hvernig allt fylltist af lífi þegar fólkið og bátarnir komu af Austfjörðum á vetrarvertíð á Höfn.

Hólaheimilið var mikið framsóknarheimili. Afi var framsóknarmaður af lífi og sál og alþingismaður Austur Skaftfellinga um langt skeið, Þorbergur sonur hans tók við þingmennskunni af honum, en í skamman tíma þar sem hann féll frá ungur. Ég var alinn upp við róttækari skoðanir á mínu heimili hjá pabba og mömmu og lét þær stundum ótæpilega í ljós. Afi tók því góðlátlega og var ekki mikið að malda í móinn við strákna.

Að loknu landsprófi fór ég í Menntaskólann í Reykjavík og var þar í eitt ár en þá venti ég mínu kvæði í kross og fór til London í verslunarskóla sem hét Pitmans College og lauk þaðan verslunarprófi árið 1956.

Þegar heim kom hóf ég störf hjá Búnaðarbankanum og á árinu 1958 varð ég útibússtjóri lítills útibús bankans við Laugaveg 3. Árið 1968 fékk ég námsstyrk og fór á fjögurra mánaða námskeið hjá Chase Manhattan Bank í New York. Þar lærði ég úrvinnslu efnahags- og rekstrarreikninga fyrirtækja. Eftir heimkomuna starfaði ég í Hagdeild bankans til hádegis en í útibúinu seinnipartinn sem var opið frá kl. 13 til 18.30, alla virka daga.

Skipt um starfsvettvang

Á árinu 1977 bauðst mér starf framkvæmdastjóra klæðaverksmiðjunnar Max sem þá var í eigu Davíð S. Jónssonar heildsala í Reykjavík, sem ættaður var frá Ljótunnarstöðum í Skagafirði. Ég hætti þar eftir 3ja ára starf þar sem við höfðum ekki sömu sýn á framtíð verksmiðjunnar, nýi framkvæmdastjórinn og eigandi fyrirtækisins sem gekk auðvitað ekki upp.

Þá var mér boðið, óvænt, starf skrifstofustjóra á Landakotsspítala sem í raun og veru var staða aðstoðarframkvæmdastjóra. Þar starfaði ég í 13 ár. Það voru skemmtileg og áhugaverð ár, þó að síðasta árið hafi verið það erfiðasta sem ég hef lifað í starfi. Þá voru fjárveitingar til spítalans skornar niður um 400 milljónir. Við þurftum að umbylta starfseminni og fækka starfsmönnum um 166 manns. Það var ekki skemmtilegt verk. Þetta var árið 1992. Seinna sama ár bauðst mér að koma aftur til starfa í Búnaðarbankanum. Það var mjög óvænt, þá orðinn 55 ára gamall og engin markaðsvara lengur. Ég var ekki á þeim aldri

sem fólk er yfirleitt ráðið til starfa. Ég byrjaði í Markaðsdeildinni og síðan á Fyrirtækjasviði þegar það var stofnað við bankann. Mér þótti mjög vænt um að



Fólkið í Hólum. Gunnar er ungi pilturinn lengst til vinstri. Þá koma Þorleifur Hjaltason, Þorleifur Jónsson alþingismaður, Sigurður Hjaltason, Anna Þorleifsdóttir, Jón Hjaltason, lögmaður í Vestmannaeyjum, Hjalti Jónsson, Halldór Hjaltadóttir og Sigurborg Hjaltadóttir. Fyrir framan Halldóru er Hjalmar Kristinsson, uppeldissonur Önnu og Hjalta.

vera kominn aftur í bankann. Einhvern veginn var alltaf talað um mig sem bankamann þó að störfín sem ég sinnti bæði hjá Max og á Landkotsspítala í 18 ár hefðu verið á allt öðru sviði.

Aftur að fyrstu árum Gunnars í Búnaðarbankanum

Þegar ég hóf störf í Búnaðarbanka Íslands árið 1956 var þar einnig að hefja störf hópur ungs fólks enda talsverður uppgangur í starfsemi Búnaðarbankans á þessum árum. Þetta unga fólk fékk starfsþjálfun undir aga eldri kynslóðarinnar sem fyrir var í bankanum. Gömlu bankamennirnir innprentuðu öguð vinnubrögð með hagsmunum bankans og viðskiptavinarins að leiðarljósi. Síðar urðu margir úr þessum nýliðahópi burðarásar í yfirmannahópi Búnaðarbankans, allt til þess tíma að bankinn sameinaðist Kaupþingi árið 2003.

Á árunum upp úr síðustu aldamótum gjörbreyttust öll viðhorf til bankastarfsemi. Nýtt fólk kom inn, sprenglært beint frá prófborðinu og þurfti ekki að læra af þeim sem fyrir voru í bankanum. Gömlu gildin hopuðu fyrir nýjum starfsháttum.

Ég held að það hafi aðallega verið tvennt sem breytti viðhorfi starfsfólksins til bankastarfsins. Í fyrsta lagi var aðgangur að fjármagni svo auðveldur á alþjóðlegum markaði að ekki þurfti að sækjast svo mikið eftir innlánsfé á innanlandsmarkaði og í öðru lagi byggðist starfið í útibú-

OKKAR HÆFNI – ÞINN HAGUR

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

unum fyrst og fremst á því að selja ýmsa þjónustuþætti bankans og fá bónus fyrir árangurinn. Þegar bankamaðurinn er fyrst og fremst orðinn sölumaður og hefur hag af því að viðskiptavinurinn kaupi sem mest, verður umhyggjan fyrir viðskiptavininum ekki eins afgerandi. Við gömlu bankamennirnir hvöttum ekki til spákaupmennsku og við predikuðum að fólk



Það var mér ævintýri að horfa á bátana við bryggjuna í Mikley, segir Gunnar Már. Myndin er af Mikley árið 1940. Skálatindar eru í baksýn. Ljósmynd: Menningarmiðstöð Hornafjarðar.

ætti aldrei að kaupa hlutabréf upp á kritt. Hlutabréf eru keypt fyrir peninga sem fólk vill ávaxta til langs tíma, en er jafnframt viðbúið því að þau lækki í verði og geti jafnvel tapast alveg.

Aðeins um Landsbankann og Icesave

Alls staðar í heiminum eru bankainnistæður taldar öruggastar ef geyma á fjármuni. Stjórnvöld leggja áherslu á að baktryggja þær fullnægjandi. Því var umræðan um ICESAVE mér óskiljanleg og ekki síður orð erlends gáfumanns sem lét þau orð falla að þeim væri það matulegt sem lögðu fé inn á ICESAVE reikninga, að þeir töpuðu peningunum, þeir hefðu getað sagt sér það fyrir fram að slíkt væri glapræði. En Landsbankinn var með útibú í London jafn réthátt útibúunum á Akureyri og Ísafirði. Ekki ætti að vera hægt að mismuna viðskiptavinum bankans eftir staðsetningu útibúa. Bankinn fékk hæstu einkunn hjá öllum matsfyrirtækjum. Það má bæta því hér við, að engir milljarðatugir hefðu lagst á barnabörnin okkar þó að samið hefði verið um ICESAVE eins og meðal annars til þess kvaddur erlendur sérfræðingur lagði til. Protabú Landsbankans átti fyrir öllum þeim kröfum á bankann þegar upp var staðið.

Nú er þetta allt grafið og gleymt. Sagnfræðingar dagsins í dag munu vonandi skrifa söguna þegar gruggið hefur sest á botninn og greina frá hinu sanna í þessum efnum.

Bankastarfsemin eftir stríð og mestu eignatilfærslur Íslandssögunnar

Það er með nokkrum kinnroða sem ég minnst á bankastarfseminu á tímunum eftir stríð en fyrir verðtryggingu. Innlánsvextir voru lögbundnir 7% og útlánsvextir 12%. Verðbólgan var svo uppi í himinhæðum þannig að þeir sem höfðu aðgang að bönkunum fengu lán á gjafvöxtum og eignuðust stóreignir á gjafverði. Á þessum árum átti sér stað mesta eignatilfærsla Íslandssögunnar. Bankarnir auglýstu, „Græddur er geymdur eyrir“ og „Sparnaður er upphaf auðs“. Þetta voru mikil ófugmæli á þessum árum. Fólk á mínum aldri getur sagt margar sögur af því þegar afi eða amma lögðu háar fjárhæðir inn á bankabækur barnabarnanna sem nokkrum árum síðar dugði tæpast fyrir einni kók og Prince Póló.

við á þessum árum lðnaðar-, Verslunar-, Samvinnu- og meira að segja Alþýðubanki, því allir framámenn á nefndum sviðum atvinnulífsins urðu eiga greiðan aðgang að banka, komast að kjótkötlunum eins og hinir broddarnir í samfélaginu. Sagnfræðingar og hagfræðingar hafa mikið efni að móða úr við að greina efnahagslífið á þessum árum og vonandi gera þeir það vel og vandlega og sem fyrst áður en fennir um of í slóðina.

Ég segi oft að ég hafi verið svo heppinn að vinna á vinnustöðum þar sem starfsfólkið hélt með stofnuninni sinni eins og fótboltafélagi. Það var svo sannarlega bæði í Búnaðarbankanum og á Landakoti og mér fannst líka andinn í Max vera þannig.

Fyrsta boðorð bankamannsins

Pagmælska um hagi viðskiptavinnanna og viðskipti þeirra er fyrsta boðorð bankamannsins. Fæstir gera sér grein fyrir því hve mikilvægt er að fullkominn trúnaður ríki milli bankamannsins og viðskiptavina bankans hvort sem það eru einstaklingar eða fyrirtæki. Menn þurfa að geta lagt spil sín á borðið í bankanum án þess að þurfa að óttast að sú vitneskja berist út um borg og bý. Lög um



Gunnar Már og Martha Clara.

Ég tók þátt í því, eins og flestir sem voru í lífeyrissjóði að taka óverðtryggt lán á gjafvöxtum sem rýrði um leið lífeyrisréttindi allra sjóðfélaganna með þeim afleiðingum að margir sjóðanna fóru nánast í þrot. Þetta gerðu allir sem gátu og þótti sjálf-sagt. Spillingin var gríðarleg á þessum árum. Breytingin varð ekki fyrr en með verðtryggingunni. Hér er rétt að taka skýrt fram að hinn almenni bankamaður átti hér engan hlut að málum þar sem útlán bankanna voru alfarið í verkahring bankastjóranna.

Fjölgun banka,

það vildu allir komast að kjótkötlunum Til viðbótar við gömlu bankana bættust

bankaleynd voru sett í öllum þróuðum löndum og ekki að ofýrirsynju. Reglan hefur alls staðar verið sú að bankastarfsmönnum sé óheimilt að upplýsa um hagi viðskiptavina sinna. Reglur eru aftur á móti misstrangar á milli landa um hvaða upplýsingar bankamönnum ber að gefa yfirvöldum ef eftir er leitað. Nú heyrast kröfur meðal almennings um að afnema beri bankaleynd. Það er mjög óraunhæft. Þeir sem þekkja til innviða bankastarfsins vita hve mikilvægt það er að gott trúnaðarsamband sé á milli viðskiptavinarins og bankamannsins. En bankamaðurinn verður að vera trúnaðarinn og traustsins verður bæði gagnvart viðskiptavininum og gagnvart yfirvöldum, hann má ekki hvetja til



ALLT TIL ÚTGERÐAR OG VINNSLU

A L L T Á E I N U M S T A Ð

w w w . v o o t . i s

Skarfagörðum 4
104 Reykjavík, Iceland
s. 581-2222

eða stuðla að lögbrotum. Heyrst hafa þær raddir að bankaleyndinni sé um að kenna að útlánamisferlið gat átt sér stað innan bankanna og nú þurfi allt að vera uppi á borðinu og bankaleynd aflétt til þess að slíkt komi ekki fyrir aftur. Þessi hugsun er svo algerlega óraunhæf að það vekur furðu að hún skuli sett fram. Að mínu mati voru það frekar endurskoðendurnir sem brugðust og gera verður mjög ákveðnar kröfur til endurskoðenda bankanna og annarra eftirlitsaðila um að þeir vinni sjálfstætt og gagnrýnið

Hvað um bankamenn dagsins í dag?

Ég var að vona að eftir hrúnið yrðu byggðar upp bankastofnanir sem hefðu aðeins það hlutverk að ávaxta fjármuni viðskiptavina sinna og lána þá út í skynsamlegar fjárfestingar og rekstur. Bankastarfsemi í sinni hreinustu mynd. Allt brask og spákaupmennska myndi hverfa í annarra hendur. Það verða að vera til bankar þar sem gömlu gildin, traust og trúnaður eru höfð að leiðarljósi. Rætt er um „eldveggi“ innan bankanna þar sem bankamenn og verðbréfasalar ræða ekki viðskipti sinna skjólstæðinga, en það virkar illa í litlu samfélagi.

Hvað hinn almenna viðskiptavin bankanna áhrærir, þá er þjónusta bankanna orðin ópersónuleg og rafræn. Útibúum er lokað og viðskiptavinirnir hafa ekki aðgang að starfsfólki eins og var. Dótturdóttir mín ætlaði að hitta þjónustufulltrúa til að fá greiðslumat. Það var ekki hægt. Hún varð að sækja um á netinu og greiða samt rúmar sex þúsund krónur fyrir viðvikið.

Ögn um eigin hagi Gunnars Más

Einkalíf mitt hefur verið farsælt, þó að ég hafi fengið mín áföll eins og flestir. Ég kynntist yndislegri íslenskri stúlku, Sjöfn Egilsdóttur, í London. Við giftum okkur í nóvember 1958, eignuðumst 5 börn, sem öll eru á góðum stað í lífinu. Afabörnin eru 11 og langafabörnin eru líka 11.

Í starfsliði Búnaðarbankans á mínum árum þar var mikið af ungu fólki, fjörug banka-böll og mikil samskipti utan vinnutímans. Við stofnuðum hóp sem við kölluðum Ungmennafélagið og hann þróaðist í leik-hús og tónleikaklúbb. Sá klúbbur lifir enn,



Myndin er tekin 17. júní 1970. Gunnar og Sjöfn með börnin sín fimm, Hauk, Brynju, Hörð litla í kerru, Soffiu og Egil sem leiðir móður sína

þó að meðlimum hafi fækkað mikið og nafnið auðvitað öfugmæli. Svo vorum við 4 karlar sem fórum að æfa Badminton saman en hittumst þess fyrir utan með mökum við og við. Við hættum Badmintoninu fyrir langa löngu, en höfum haldið

Ef taka ætti saman þá kosti sem hinn fullkomna bankamann ætti að prýða, þá væri það að mínu mati þessir: Hann á að vera traustur, þagmælskur, talnaglöggur, raunsær, gagnrýninn, prinsippfastur, til-lögugóður og umhyggjusamur um hag við-skíptavina sinna. Fólki gerir að sumu leyti aðrar kröfur til bankastarfsmanna en til dæmis verslunarmanna. Við ráðgjöf er ætlast til þess að bankamenn setji hagsmuni viðskiptavina sinna ofar hagsmunum bankans sjálfs og oft er ætlast til þess að bankamaðurinn hafi vit fyrir viðskiptavini sínum og passi upp á að hann fari ekki út í einhver ævintýri sem honum eru sýnilega ofviða.

aðalfund Badmintonfélagsins árlega alveg fram að Covid. Það hefur því miður fækkað einnig í þessum hópi. Ég hef verið félagi í Lionsklúbbnum Þór í rúm 50 ár. Svo er ég í Bridgeklúbbi, sem fljótlega þróaðist áfram í laxveiði- og matarklúbb. Með mér í Bridgeklúbbnum eru Vífill Oddsson verkfræðingur, Guðmundur Oddsson læknir og Júlíus Sólmes prófessor. Það vill

svo til að feður okkar Vífils áttu hlut í jörðum sitt hvoru megin við Langá og við höfum átt veiðidaga þar í meira en 50 ár. Fyrst voru krakkarnir okkar litlir og svo þróaðist þetta og nú er það barnabarn mitt og nafni sem styður afa sinn í

ánni.

Einu sinni var glampanði sól og áin í grjóti, sem kallað er. Engin veiðivon, sérstaklega ekki á efsta svæðinu. Hörður sonur minn var þá 12 ára. Við ákváðum að fara upp á efsta svæðið, bara af þrjúsku frekar en veiðivon. Hann var með silungaflugu, Alexöndru, sem hann hafði hnytt sjálfur. Við vorum í hyl sem heitir Campari. Þarna stekkur vænn fiskur á fluguna hjá honum. Það urðu átök, laxinn á nokkuð djúpu vatni þó lítið væri í ánni. Allt í einu festist línan við stein. Þá voru ekki komnar vöðlurnar eins og nú þannig að ég var í kloststígvelum. Ég óð út en náði ekki línunni kominn upp að rönd á stígvelunum. Ég leit á son minn og sá að ég slyppi ekki við að fara upp fyrir. Sem betur fer dýpkaði ekki meira, þannig að ég náði að losa línuna án þess að blotna. Allir voru í sólbaði við bústaðinn þegar við komum, engin von um veiði. Það voru því mikil húrrahróp og gleði þegar Hörður birtist með 12 punda lax í fanginu.

Ég missti Sjöfn mína árið 1999. Þá vorum við 62 ára. Það var mjög sárt enda vorum við mjög nán. Það tekur tíma að jafna sig og átta sig á því að lífið heldur áfram.

Nú er ég í sambúð með Mörthu Clöru Björnsson. Við búum í Kópavogi og liður mjög vel þar.

Við reynum að njóta lífsins á sem fjölbreyttastan hátt. Við höfum farið í ferðalög, til dæmis til Kína, Chile og Argentínu. Barnabörnin eru víðs vegar um heiminn, í Noregi, Svíþjóð, Danmörku, Þýskalandi, Akureyri og Selfossi við reynum að heim-sækja þau eins oft og við mögulega getum. Við njótum þeirrar þjónustu sem Kópavogsbær býður upp á. Sundleikfimin er þar fremst í flokki, en líka má nefna Gjabakka og bókasafnið. Við erum nú við góða heilsu og vonum að það haldist sem lengst.

Ryðfrír stálbarkar

fyrir

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

Barkasúða Guðmundar ehf.

Hvaleyrarbraut 27
220 Hafnarfirði
Sími: 564 3338



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



VÖLUSPÁ ÚTGÁFA



VÍSIR
félag skipstjórnarmanna
á Suðurlandi

ÚTGERÐARFÉLAG
REYKJAVÍKUR HF.



Sjómanns- og
vélstjórafélag
Grindavíkur



GRINDAVÍKURHÖFN

FROSTI ehf.
Grenivík



LJÓSMYNDAKEPPNI **Sjómannna** **2021**



Þann 5. desember fór fram dæming á þeim myndum sem bárust í ljósmynda-keppni blaðsins en að þessu sinni voru það 68 myndir frá þrettán sjómönnum.

Covid hafði sín áhrif, annað árið í röð, á framkvæmd dæmingarinnar en að þessu sinni fór hún fram í gegnum fjarfunda-búnað til að tryggja sem mest öryggi dómara og umsjónarmanns.

Dómnefndin var skipuð sömu aðilum þriðja árið í röð sem eru Sigurður Ó. Sigurðsson atvinnuljósmyndari, Sigrún Sigurðardóttir áhugaljósmyndari og Sigrún Elín Svavarsdóttir, stýrimaður og lista-
maður.

Ekki var það þrautalaust að komast að niðurstöðu um vinningsmyndirnar en að lokum varð niðurstaðan sú að mynd Hlyns Ágústssonar, háseta á Þórunni Sveinsdóttur VE, var valin í fyrsta sæti. Hlynur hreppir því fyrsta sætið annað árið í röð.

Í öðru sæti var mynd Ólafs Ragnarssonar stýrimanns á olíuskipinu Keili og hafnar-
ríkiseftirlitsmanns Samgöngustofu.

Þriðja sætið kom í hlut Þorgeirs Baldurssonar háseta á Ljósafelli.

Allir þrír hreppa góða lesningu fyrir jólin. Til viðbótar valdi dómnefndin 12 myndir til að taka þátt í Norðurlandakeppni sjómannna, ásamt vinningsmyndunum, en sú keppni fer fram í Kotka í Finnlandi í byrjun febrúar á næsta ár.



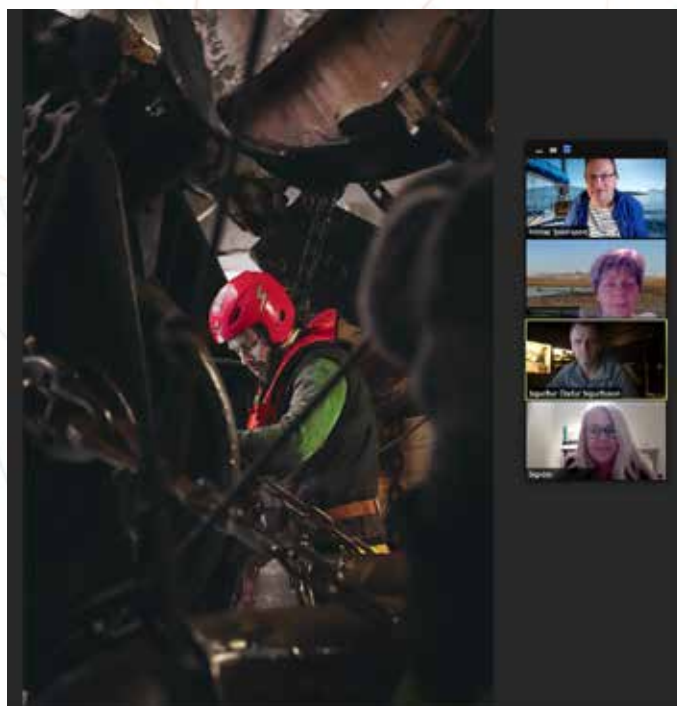
1. sæti, Hlynur Ágústsson, háseti á Þórunni Sveinsdóttur.

2. sæti
Ólafur Ragnarsson, stýrimaður á
olíuskipinu Keili.



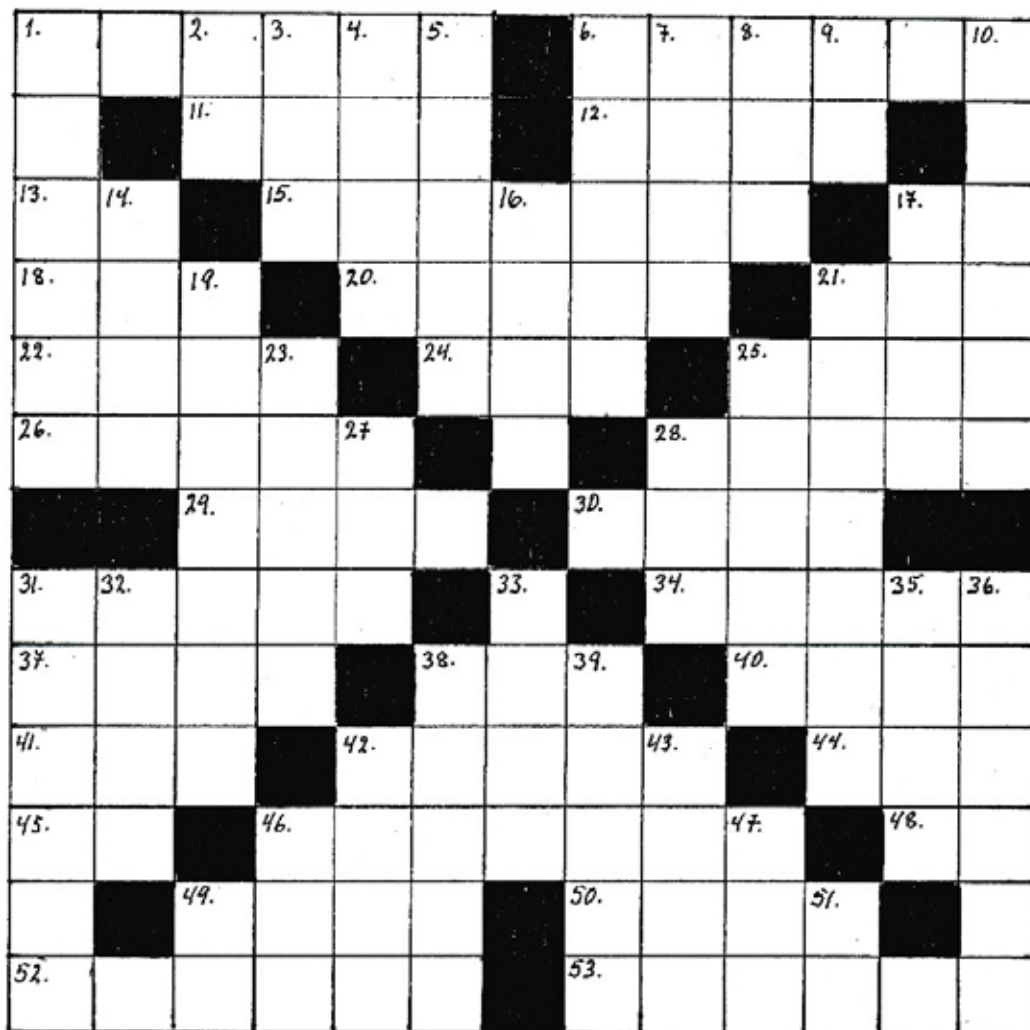
3. sæti
Þorgeir Baldursson,
háseti á Ljósafelli.

Dómarar keppninnar
Sigrún Elin, Sigurður Ó. og Sigrún Sigurðardóttir – að
ógleymdum Hilmari Snorrasoni – báru að þessu sinni saman
bækur sínar á netinu. Hér sjáum við þau að störfum.



Krossgátan

Finnið samheiti orðanna í skýringum, lárétt og lóðrétt



Lárétt skýring:

1. Erna
6. Augnalit
11. Múkki
12. Stjórnaði
13. Drykkur
15. Vildi
17. Kind
18. Gangur
20. Setti gjarðir á
21. Fugl
22. Alpast
24. Bók
25. Eldstöði
26. Fæðir
28. Sjönfælið
29. Skelín
30. Suðu
31. Taugar
34. Svarar
37. Skeldýrið
38. Svar

40. Mann
41. Reidihljóð
42. Opa
44. Hár
45. Skóli
46. Ruglaða af elli
48. Sýl
49. Tengibygging
50. Efni
52. Ekki réttar
53. Reiðrar

10. Þráðurinn
14. Staka
16. Hlíð
17. Nöga
19. Fuglar
21. Verstu
23. Veikin
25. Sjönfæra
27. Góður
28. Fæða
31. Festir saman
32. Innyftla

Lóðrétt skýring:

1. Fer í bólið
2. Vafi
3. Bor
4. Högg
5. Framhandleggir
6. Mikil hallandi
7. Lánaði
8. Hvíldi
9. Neitun

33. Ilmi
35. Heila
36. Svallar
38. Flón
39. Band
42. Kona
43. Vatn í Síberíu
46. Hjartardýr
47. Orka
49. Utan
51. Ending



UMBÚÐIR & PÖKKUN ERU OKKAR FAG



FERSKFISKKASSAR SEM ERU 100% ENDURVINNANLEGIR

CoolSeal kassinn er umhverfissvænn og því
góður valkostur í stað frauðplastkassa



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

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



Frívaktin

ÓMÓTSTÆÐILEGIR FIMMAURABRANDARAR



Út var að koma hjá Bókaútgáfunni Hólum bókin Fimmaurabrandarar 3 sem unnin er upp úr smíðju hins vinsæla Fimmaurabrandarafjells. Hér á eftir verður gripið niður í bókina:

Í gær ætlaði ég að segja góðan brandara um IKEA en ég er enn að setja hann saman.

*

Hvernig bragð er að stafasúpu?
Nú, auðvitað orðbragð.

*

Hatið þið það ekki þegar fólk spyr spurninga og svarar þeim sjálf?
Ég geri það.

*

Ætli gæinn, sem fann upp orðatiltækið „one hit wonder“, hafi komið fram með annað vinsælt orðatiltæki?

*

Hvar lærði Jesús að ganga á vatni?
Í Krossá.

*

Nú eru allir að tala um hringrásarhagkerfið; endurnota, endurnýta, endurvinnna. En vilja endurnar þetta endilega?

*

Ef skilvindan bilar, verður mjólkinn þá misskilinn?

*

Ég hellti óvart G-mjólk í sófann og það kom g-blettur.
Nær maður þessu úr með því að nudda hann?

*

Ef maður gengur þá hleypur maður ekki í spik.

Ég er að spá í að smíða mitt eigið sjónvarpstæki. Hvar ætli maður geti keypt sjónvarpsefni?

*

Góður svefn er ekki aðeins heilsusamlegur
... hann stýttir vinnudaginn líka heilmikið!

*

Þegar Aðalbjörg svarar ekki í símann hringi ég í Varabjörgu.

*

Jólin nálgast. Nú sitja margir með hendur í skrauti.

*

Af hverju varð Gosi gjaldþrota?
Jú, hann var rukkaður um svo mikinn nefskatt.

*

Erum við loksins komin með tilefni til að íslenska Chuck Norris-brandarana?

- Þegar Vondi karlinn fer að sofa athugar hann hvort Kári Stefáns sé undir rúminu

- Myrkrið er hrætt við Kára Stefáns

- Kári Stefáns barði eitt sinn skuggann sinn fyrir að standa of nálægt, nú stendur skugginn alltaf í 5 metra fjarlægð

- Kári Stefáns getur skellt hringhurð

- Kári Stefáns getur látið lauk gráta

- Kári Stefáns getur drekkt fiskum

- Kári Stefáns kveikir ekki ljósín, hann slekkur á myrkrinu

- Kári Stefáns gengur ekki með úr, hann ræður því hvað klukkan er

- Það tekur Kára Stefáns 20 mínútur að horfa á 60 mínútur

- Kári Stefáns sigraði sólina í störukeppni

- Kári Stefáns getur kveikt eld með ísmola

- Kúrekastígvélin hans Kára Stefáns eru búin til úr alvöru kúrekum

- Flensan fer árlega í Kára-Stefánssprautu

- Kári Stefáns getur klappað með annarri hendi

- Kári Stefáns var eitt sinn útsettur fyrir kórónuveirunni. Veiran þurfti að vera í sóttkví í mánuð

- Kári Stefáns getur lamið ímynduðu vini þína

- Kári Stefáns segir Símoni hvað hann eigi að gera

- Kári Stefáns getur kreist appelsínusafa úr sítrónu

- Þegar Kristófer Kólumbus fann Ameríku tók Kári Stefáns á móti honum

- Kári Stefáns getur dripplað keilukúlu

*

Sá alvöru fátækling í dag. Hann át myglaðan ost, drakk gamalt vín og keyrði svo um á topp-lausum bíl.

VSV

VESTMANNAEYJAR
ICELAND

Gleðileg Jól

Vinnslustöðin óskar starfsmönnum
sínum til lands og sjávar,
Vestmannaeyingum og landsmönnum
öllum gleðilegra jóla
með ósk um farsæld, frið
og gæfu á nýju ári.

VINNSLUSTÖÐIN HF

HAFNARGATA 2

900 VESTMANNAEYJAR

VSV@VSV.IS

WWW.VSV.IS

MARÁS



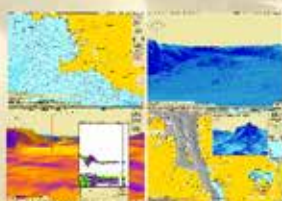
FRÍÐRIK A.
JÓNSSON ehf.

SIMRAD



Ratsjár

Olex



Þrívíddarplotter

REINTJES
POWER TRAIN SOLUTIONS



Niðurfærslugirar

KOHLER
IN POWER. SINCE 1920.



Rafstöðvar og ljósavélar

Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra hugheilar jóla- og nýárskveðjur með ósk um gæfuríkt komandi ár.

YANMAR



Aðalvélar og hjálparvélar

IBERCISA
DECK MACHINERY



Rafmagns togvindur

SIMRAD



Sjálfstýringar

SAILOR
COGNAT

ICOM



Fjarskiptatæki

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

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

Utan úr heimi

Hetja heiðruð

Sagan um messadrengrinn sem reyndi að bjarga skipherranum ætti að vera mörgum kunn úr frásögnum af árásinni á Perluhöfn á Hawai 7. desember 1941. Mörgum þótti sú dáð hafa verið skrifuð fyrir kvikmyndahandritið en svo var aldeilis ekki. Sjöliðinn Doris Miller hafði þeim störfum að gegna um borð í USS West Virginia að leggja á borð, þrifa klefa og pússa skó yfirmanna skipsins en hann var þó þekktur um borð fyrir að vera þungavikt-arhnefaleikameistari skipsins. Dorie, eins og hann var kallaður, var fæddur 1919 og var því 22 ára þegar árásin á Perluhöfn átti sér stað. Á þessum árum var svertingjum ekki heimilt að starfa við annað en þjónustustörf á skipum flotans en Dorie var einmitt blökkumaður. Morguninn þegar árásin hófst var Dorie í þvottahúsinu við störf en í orrustu átti hann að vera við eina loftvarnabyssuna en þegar þangað kom hafði hún eyðilagst í skothríðinni. Yfirmaður fól honum þá það starf að hjálpa særðum og eftir að hafa sinnt mörgum var hann sendur upp í brú til að hjálpa Mervyn Bennion skipherra sem var særður. Hann neitaði að yfirgefa stjórnspallinn og dó af sárnum sínum skömmu síðar. Óhræddur fór Dorie að næstu Browning 50 kaliber loftvarnabyssu og þótt hann hefði enga þjálfun á þá byssu lét hann kúlnahríðina dynja á japönsku árásarflugvélnar. Hann horfði á hvernig félagar hans notuðu sínar byssur og hermdi eftir og með þeim árangri að hann skaut niður að minnsta kosti eina japanska orustuvél. Þegar árásin var yfirstaðin fór Dorie að bjarga mönnum úr sjönnum en 130 sjóliðar af West Virginia fórust. Fregnir af afrekum Dorie bárust ekki til efstu flotastjórnunar fyrr en viku síðar en þá kom listi yfir þá sem unnu afrek meðan á árásinni stóð en þá stóð á honum að óþekktur negri hefði unnið afrek. Það var ekki fyrr en í apríl árið eftir sem flotinn nafngreindi Dorie. Þann 27. maí 1942 sæmdi Nimitz flotaforingi Dorie Flotakrossinum fyrir afrek sitt, við hátíðlega athöfn um borð í USS Enterprise, og var hann fyrstur blökkumanna til að hljóta þetta heiðursmerki bandaríska flotans. En því skyldi saga Dorie vera rifjuð upp hér? Nýlega tilkynnti bandaríska flotastjórnin að næsta flugmóðurskip, af gerðinni Gerald R. Ford, sem kjölur verður lagður að í janúar 2026 muni fá nafnið Doris Miller til heiðurs Dorie. Áætlað er



Flugmóðurskip sömu gerðar og Doris Miller fær nafn sitt á.

að það muni fara í sína fyrstu ferð árið 2032 og mun þá verða stærsta flugmóðurskip bandaríska flotans. Verður þetta reyndar annað herskip flotans sem nefnt er í höfuð þessa sjóliða sem varð fyrstur bandarískra blökkumanna til að hljóta Flotakrossinn.

Verða umhverfisvænir

Annað stærsta gámaskipafélaga heims, MSC, tilkynnti að það ætlaði að verða kolefnislaus útgerð árið 2050. Forstjóri útgerðarinnar Søren Toft var áður hjá Mærsk skipafélaginu en hann hefur til þessa forðast að gefa grænar yfirlýsingar fyrr en nú. Er hann þá kominn í hóp risanna Mærsk og CMA CGM sem þegar hafa tilkynnt slíkar áætlanir. MSC hefur upplýst að nú þegar hafi útgerðin dregið úr útblæstri sem nemur um 44,3% frá því árið 2008. Við endurnýjun á skipum útgerðarinnar hefur verið einblínt á að vera með minna mengandi vélbúnað en menn eru ekki á eitt sammála hvort sú endurnýjun muni ekki frekar auka koltvísýringslosun en hitt.

Óhrein skip

Peningaþvætti er nokkuð sem lögreglan er stöðugt að rannsaka og uppræta en nú er

komið upp annarskonar þvætti sem ekki er eins gott að eiga við þar sem lögregluýfirvöld eiga ekki aðild að heldur siglingamálayfirvöld aðildarríkja Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar IMO. Í skráningarkerfi stofnunarinnar eru yfir 60.000 skip en nú eru óprúttir aðilar farnir að misnota kerfið í óheiðarlegum tilgangi. Um er að ræða sjálfvirka auðkenniskerfið AIS þar sem „óhrein“ skip eru farin að nota auðkenni skipa með hreina skrá. Vitað er um 11 skip þar sem notuð hafa verið einkenni annarra skipa í þeim tilgangi að flytja ólöglega farma þar sem alþjóðasamfélagið hefur sett flutningabann á. Þá eru einnig grunsemdir um að slíkar auðkennisfalsanir hafi verið notaðar til að smygla förmum. Mikilvægt er að yfirvöld fái aukin völd í að skoða AIS skráningar skipa og er mikilvægt að skip séu rétt skráð í kerfið svo þau verði ekki sett á válista. Við nafnaskipti ber yfirvöldum skylda að sjá til þess að rétt nafn skips fari inn í tæki skipsins þannig að þau sendi frá sér rétt nafn og upplýsingar líkt og krafa IMO er um.

Olíusvindl

Stöðugt er verið að koma í veg fyrir alls konar svindl í heimi siglinga og eitt af því sem hefur verið vandamál er olíuafylling

Samferða í 93 ár



Olís hefur allt frá stofnun kappkostað að veita fyrirtækjum í sjávarútvegi trausta þjónustu með sölu á eldsneyti og rekstrarvörum til útgerða. Við ætlum að halda þeirri siglingu áfram.



ESKJA



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





Oceanic Pintail var sérsníðin til flutninga á geislavirkum förmum.

skipa. Margskonar svindl hefur verið í gangi í þeim efnum og þar má vísa til margra fyrri pistla á þessum síðum. Um 60% af rekstrarkostnaði skipa er eldsneytskostnaður og því mikið í húfi ef svindlað er í þeim viðskiptum. Unnið hefur verið að því að koma á alþjóðastaðli fyrir olíumælingu frá skipum en sem dæmi þá innleiddi Singapur þær reglur 2014. Um er að ræða að sérstakur búnaður er settur um borð í olíuskip sem sjá um olíuafyllingar á önnur skip en Singapurhöfn er stærsta olíuafyllingahöfn heimsins. Nákvæmni þessa búnaðar er innan við 0,05% sem er áætlanlegt fyrir kaupendur. Nú hefur hinsvegar komið í ljós að menn eru farnir að finna leiðir til að svindla í þessu kerfi sem talið var öruggt. Níu manns hafa verið handteknir og þar af fimm yfirmenn sem á þessu og síðasta ári hafa átt við þessi kerfi með sérstaklega sterkum seglum sem rugla þau. Bíða þeir nú dóms.

Dópið flæðir

Tvær kókaínsendingar voru stöðvaðar í höfninni í Rotterdam fyrir skömmu að því er ríkissaksóknari Hollands staðfesti. Á tveimur dögum var lagt hald á alls 449 kíló af kókaíni að verðmæti meira en 33,5 milljónir evra af tollvörðum sem reyndar höfðu fengið vísbendingar um að stórar sendingar væru á leiðinni. Fyrst fundust 149 kíló af fíkniefnum í gámi sem lestaður var með mangó ávöxtum. Skipið sem kom með gáminn hafði lestað hann í Perú og var móttakandinn fyrirtæki í Belgíu. Að sögn ríkissaksóknara var ekki talið að móttakandinn væri á nokkurn hátt viðriðið smyglið. Daginn eftir fundust 300 kíló af kókaíni í gám sem komið hafði frá Panama lestaður bilum en áfangastaður

hans var Búdapest í Ungverjalandi. Ekki hefur verið haft upp á þeim aðilum sem stóðu að þessu smygli en ljóst er að stærri fíkniefnafarmar eru farnir að ferðast um heimshöfnin í kjölfar Covid. Málin eru í rannsókn.

Sérstakt skip

Nýlega var hafið niðurrif á flutningaskipinu Oceanic Pintail hjá Dales Marine Services í Leith en þetta 33 ára gamla skip var eitt örfára skipa heims sérhannað til flutninga á kjarnorkueldsneyti, plútóníum og kjarnorkuúrgangi. Skipið, sem upprunalega hét Pacific Pintail, var flokkað í hæsta öryggisflokki allra tíma í sjóflutningum en eigandi þess var Pacific Nuclear Transport Ltd (PNTL). Í byrjun feril síns var skipið í flutningum á lengri leiðum frá Bretlandi eða Frakklandi til Japans. Alla tíð var skipið mannað fleiri hermönnum en skipverjum enda mikið í húfi að skipið kæmist ekki í hendur rangra aðila. Af þeim sökum var skipið þungvopnað til að verjast hryðjuverkaárásum.

Árið 1999 lestaði skipið, ásamt öðru skipi frá sömu útgerð, fyrsta farm af blönduðu oxíði (MOX) sem fluttur var frá Evrópu til Japans. MOX er kjarnorkueldsneyti saman sett af plútóníum og úraníum en þegar til Japans kom neituðu þeir að taka við farminum vegna falsaðs eldsneytis-eftirlits í Sellafield/Windscale endurvinnslustöðinni og urðu því skipin að snúa aftur heim með farma sína.

Ásamt sama skipi, Pacific Teal, fór Pacific Pintail í september 2004 í 3.300 sjómílna siglingu frá Bandaríkjunum til Cherbourg með 140 kg af Plútóníum 239 sem notað var við framleiðslu á MOX.

Samkvæmt stefnu útgerðarinnar á að rífa skip þeirra þegar þau ná 25 ára aldri. Reyndar var reglan brotin hvað varðaði Pacific Pintail sem fékk að „vinna eftirvinnu“ þegar skipið var fært til Kjarnorkuniðurlagningarstofnunar árið 2011 til að sigla á leiðum um Evrópu og Atlantshafid. Var þá talið óhætt að fjarlægja vopnað þess og var nafninu breytt í Oceanic Pintail. Síðustu ferð sína fór skipið í september 2019 með farm af geislavirkum úrgangi frá Sellafield/Windscale stöðinni til endurvinnslu í Þýskalandi. Í dag er PNTL með þrjú skip í þessum flutningum sem eru 11 og 12 ár gömul.

Útsala

Eins og fram hefur komið er bandaríski sjóherinn að endurnýja flugmóðurskipaflota sinn með Gerald R. Ford gerð en þá þarf að losna við þau gömlu. Nýlega voru flugmóðurskipin USS Kitty Hawk, sem er af samnefndri gerð, og USS John F. Kennedy, sem er af samnefndri gerð út frá Kitty Hawk gerðinni, seld á eitt sent hvort skip. Þetta er án efa kjarakaup en skipin hafa bæði legið í heil tíu ár og hefur það eflaust haft áhrif á verðlagninguna.

Kaupandinn er niðurrifsstöð í Brownsville í Texas sem mun eyða næstu árum í að láta þessi 82 þúsund tonna skip hverfa fyrir fullt og allt.

Met

Á fyrstu níu mánuðum ársins 2021 var slegið met í leigusamningum á gámaskipum. Samkvæmt nýjustu tölum þá voru 470 gámaskip með flutningsgetu upp á 3,9 milljónir TEU's sem gerðir voru leigusamningar um en fyrra met frá árinu

Almenna lögbjónustan ehf.

óskar sjómönnum og fjölskyldum þeirra gleðilegra jóla og farsældar á komandi ári !

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



Almenna lögbjónustan ehf.
Skipagötu 7, Akureyri
sími: 460 9800 almenna@alh.is / www.alhf.is

Hágæða vörur fyrir sjávarútveginn og iðnaðinn í yfir 30 ár



HNÍFALOKAR · RENNILOKAR · SPJALDLOKAR · KEILULOKAR · SÍÐULOKAR
BOTNLOKAR · EINSTEFNULOKAR · KÚLULOKAR · SÍUR · RENNSLISMÆLAR



Metnaður og þjónusta í þína þágu

LAMBHAGAVEGI 5 · 113 REYKJAVÍK · SÍMI 516-2600 · vorukaup@vorukaup.is · www.vorukaup.is

2007 þegar sú tala fór í 3,3 milljónir TEU's. Þessi mikla eftirspurn hefur gert það að verkum að verð á 15.500 TEU's gámaskipi hefur farið úr 108 milljónum dollara í 150 milljónir sem eru nærri 20 milljörðum eða nærri 39% hækkun á verði. Gera menn ráð fyrir að rekstur gámaskipa muni ganga ævintýrlega vel á næstu árum.

Flutningavandræði

Það hefur eflaust ekki farið fram hjá mörgum umræðan um vaxandi vöruskort í kjölfar Covid sem verulega er farinn að segja til sín. Hér á landi er bygginga- iðnaðurinn sem mest ber á en skorturinn á hrávöru er víða mikill. Framleiðendur hafa því orðið að leita ýmsa leiða til að leysa sína brýnustu þörf. Nýlega tók Coca Cola fyrirtækið á leigu búkskip af Handy Size en það eru skip í stærðarflokknum 10 til 40 þúsund tonn að stærð. IKEA, Walmarkt og Home Depot hafa verið í sömu vandræðum. Hjá IKEA hafa menn gert mikið til að leysa vandann en þrátt fyrir að hafa keypt mikið magn af gámum, leigt skip sem og járnbrautir hefur þeim ekki tekist að útvega nægjanlega hrávöru fyrir framleiðslu sína. Flóskuhálsinn í öllu þessu dreifir sér eins og gárur á vatni um allan heim. Við vesturströnd Bandaríkjanna hrannast upp skip sem biða losunar og þegar þetta er skrifað lágu 54 gámaskip fyrir utan höfnina í Long Beach að biða eftir losun.

Gámarisi kemur til hjálpar

Þrátt fyrir velgengnina í gámaflutningum hafa ferjuleiðir í Evrópu boðið mikið afhroð þar sem farþegaflutningar hafa skroppið gifurlega saman í kjölfar Covid. En þá geta gámaskipaútgerðir komið til hjálpar og það gerði franska útgerðin CMA CGM.

Brittany Ferries, sem einnig er í franskri eigu, var komin í veruleg fjárhagsvand-



Ástandið á USS John F. Kennedy var orðið dapurt 2014 og því lítið annað að gera en að selja það fyrir slíkk.

ræði en fékk þá aðstoð frá gámarisanum með 25 milljóna evra innspýtingu inn í reksturinn. Í framhaldi ætla þessar tvær útgerðir að hefja samstarf sem fróðlegt verður að fylgjast með á komandi árum.

Fjöldmennustu sjómennirnir

Samkvæmt skýrslu Viðskipta- og þróunarráðstefnu Sameinuðu þjóðanna eru Filippseyingar langstærstir í að útvega sjómenn á heimsskipaflotann. Á árinu 2020 voru tekjur þarlandra sjómanna 6,4 milljarðar dollara sem var reyndar lækkun upp á 2,8% frá árinu á undan. Þessa lækkun má að sjálfsögðu rekja til heimsfaraldursins þar sem margir sjómenn komust hvorki frá skipum sínum né til þeirra. Fjögur Asíuríki eru á lista yfir fimm stærstu þjóðir sem útvega sjómenn með Filippseyjar á toppnum bæði hvað varðaði yfir- og undirmenn. Indónesía var í fimmta sæti hvað varðaði yfirmenn en í þriðja sæti með undirmenn. Kína var í þriðja sæti með yfirmenn og fjórða með undirmenn. Fjórða Asíuríkið var Indland sem var í fjórða sæti með yfirmenn og fimmta með undirmenn. Rússland var fimmta þjóðin á þessum lista.

Frosin inni

Að minnsta kosti 18 flutningaskip eru frosin inni í hafis undan ströndum Rússlands. Ástandið er afar óvenjulegt og kom bæði útgerðum og yfirvöldum á óvart hversu snemma og snögglega sjórinn fraus. Gera menn ráð fyrir að sum skipanna þurfi að biða í mánuði eftir að fá aðstoð frá ísbrjótum. Á undanförunum árum hefur hækkandi hitastig gert það að verkum að skip hafa geta siglt norðurleiðina með fram Rússlandi án þess að hafa ísbrjóta sér til aðstoðar. Þá gátu skip siglt óhindrað út allan nóvembermánuð og því kom þessi ís á óvart. Samkvæmt upplýsingum mun ísinn vera um 30 sm þykkur um nánast allt Austur-Síberíuhaf og Laptevahaf. Munu skipin vera á fimm mismunandi stöðum og hafa menn í Moskvu áhyggjur af ástandi skipanna enda hafa Rússar fjárfest í siglingaleiðinni. Rússar sendu tvo ísbrjóta til að fylgja olíuskipi, gámaskipi og stórflutningaskipi en fjórir ísbrjótar eru á leiðinni til að aðstoða hin skipin 15 og er von að þau verði laus úr ísnum fyrir árslok.

Salt Umbúðalausnir Rekstrarvörur Íbætiefni



Cuxhavengötu 1 • 220 Hafnarfirði • sími: 560 4300 • saltkaup@saltkaup.is • www.saltkaup.is



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





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



Skeljungur

Brimrún
FURUNO

HAMPIÐJAN

www.hampidjan.is

JÓN BERGSSON EHF



ÍSFELL
Þekking og þjónusta

Barkasuða Guðmundar ehf.

Hvaleyraþbraut 27 · 220 Hafnarfjörður

Sími: 564 3338 · Fax: 554 4220

GSM: 896 4964 · 898 2773



**VÉLAR
&
DÆLUR**

SAMHENTIR
UMBÚÐALAUSNIR



**FRÍÐRIK A.
JÓNSSON ehf.**



MARÁS



BOLUNGARVÍK



Stólpi Gámar

SALA · LEIGA · VIÐGERÐIR

Samgöngustofa

VSV

VESTMANNÆYJAR
ICELAND

SJÓVÁ



ÞORBJÖRN



BÓKAÚTGÁFAN HÓLAR



ESKJA

N1



**Egersund
Island**

PART OF EGBERG GROUP



Gleðilega hátíð í öruggri höfn

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

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

Leiðrétting

Ekki var sagður réttur höfundur mynda við grein um Miðakver í síðasta blaði Vikings sem leiðréttest hér með.

Yfirlitsmyndina af Vestmannaeyjum tók Jóhann Stigur Þorsteinsson.

Jóhann Stigur á sömuleiðis myndina sem birtist hér aftur af höfninni í Eyjum.

Þá tók Ólafur Magnússon myndina þar sem bátur heldur til hafnar.

Helgafell í baksýn.

Höfnin í Vestmannaeyjum, Friðarhafnarbryggja.
Vinnslustöðin hf í byggingu og Heimaklettur í baksýn.
Ljósmynd: Jóhann Stigur Þorsteinsson



FUGLADAGBÓKIN 2022

-glæsilegasta dagbók allra tíma!



Á undan hverri viku er margþættur fróðleikur um 52 af þeim rúmlega 400 fuglategundum sem sést hafa á Íslandi.

Glæsilegar og um margt einstakar myndir prýða þessa vönduðu bók.



BÓKAUTGÁFAN HÓLAR
holabok.is / holar@holabok.is



ÞEKking, REYNSLA OG GÓÐ ÞJÓNUSTA

Kælismiðjan **Frost er traustur þjónustuaðili** á sviði **kæli- og frystilausna**. Við vinnum af fagmennsku og áreiðanleika með okkar viðskiptavinum, og leggjum áherslu á **grænar lausnir, öryggi og orkusparnað**.



Kælismiðjan Frost ehf. S: +354 464 9400 | frost@frost.is | www.frost.is

Óskum landsmönnum
öllum gleðilegra jóla og
farsældar á komandi ári

Starfsfólk Ísfells



ÍSFELL

Ísfell ehf, Óseyrarbraut 28
220 Hafnarfjörður, Sími 5200 500
www.isfell.is, isfell@isfell.is

Raddir af sjónum - og harða landinu

Jón Hjaltason jonhjalta@simnet.is



Á Frívaktinni í seinasta tölublaði sagði af ritstjóra vorum þar sem hann tókst á við stromp og hafði sigur að lokum. En stóð eftir allur sötugur eða „svartari en svartasti negri.“ Þetta orðalag féll ekki í kramið hjá Jóni Frímanni Eiríkssyni sem gagnrýndi gamansöguna og kallaði „hundlélegan einkahúmorsbrandara“, efnistök Víkingsins sem „flest öll“ benda til þess „að við séum enn á síðutogaraöldinni“, en aðallega blæddi honum í þó augum orðið negri sem „á ekki heima í opinberum miðli“ og er „ekki notað árið 2021.“

Ég tek undir með Jóni Frímanni um að við eigum að varast orðanotkun sem særir og ýtir undir fordóma. Hins vegar get ég alls ekki verið sammála honum um að gera þegar í stað ráð fyrir hinu versta hjá náunga sínum. Þannig ýfa menn upp illindi sem jafnvel eiga ekki við nein skynsamleg rök að styðjast þegar nánar er að gáð.

Rifjum upp hina snjöllu þýðingu Matthíasar Jochumssonar á ljóðlinum Skotans Roberts Burns:

***Því allra þjóða auðnubann
er illska manns við mann.***

Það er þessi „illska“ sem er okkur svo skeinuhætt þegar við sjáum aðeins hið versta í fari náungans, og sem eyðileggur uppbyggilegar samræður og heftir þroskamöguleika okkar allra.

Hvað varðar gagnrýni Jóns Frímanns á ritstjórn mína þá er ég alltaf með í maganum þegar kemur að útgáfudegi og finnst ég geta gert betur – sem er jafnan keppikefli mitt, en gengur misjafnlega, því miður.



Robert Burns sendi okkur þessa áminningu:
Því allra þjóða auðnubann / er illska manns við mann.

Úr því að við erum á þessum persónulegu nótum, og Ljósmyndakeppni sjómanna nýlega afstaðin, er ekki úr vegi að rifja upp atburð er tengist keppninni.

Jón, ritstjóri vor, var lengi í dómnefnd keppinnar en nefndin kemur jafnan saman í Reykjavík. Svo er það eitt sinn að loknum dómsskörum að Jón ætla út á flugvöll en sér hvergi bílaleigubílinn sem hann geymdi fyrir utan hús Félags skipstjórnamanna við Grensásveg. Skelfingu lostinn hleypur hann hringinn um bygginguna en bíllinn er hvergi sjáanlegur. Þá er hringt í lögregluna og tilkynnt um stuldinn.

– Hefur þú litast um eftir bílnum? spyrja þeir. Það kemur fyrir að



Þegar ritstjóri vor kom út frá því að dæma ljósmyndir sjómanna stóð aðeins einn bíll á þessu plani fyrir utan skrifstofu Félags skipstjórnamanna við Grensásveg.
Mynd: Sigrún Aradóttir

menn gleyma hvar þeir leggja bílunum sínum.

Jú, jú, Jón þykist hafa það á hreinu.

– Þá komum við eftir augnablik.

Í þessu kemur Árni Bjarnason aðvífandi en hann var einn þriggja í dómnefnd ljósmyndakeppinnar.

– Er eitthvað að? spyr Árni og er heldur að flýta sér heim enda dagur að kveldi kominn.

Þegar hann fær að vita hvernig komið er skimar hann haukfránum skipstjóra-augum um planið og segir: – Jón, þarna er einn bíll eftir á planinu. Ertu viss um að hann sé ekki þinn?

– Já, alveg viss, fullyrðir Jón.

– Prófaðu nú bíllykilinn, ráðleggur Árni. Bara til að vera alveg hundrað prósent öruggur.

Jón lætur til leiðast. Þú þá eitthvað um að auðvitað sé hann búinn að reyna þá aðferð. En viti menn. Fjarstýrða hurðaopnunin lætur ekki að sér hæða. Öll ljós blikka á bílnum og smellurinn endurómar um gjörvallt planið þegar læsingin fer af hurðum.

– Mundu svo að hringja í lögguna og láta vita að bíllinn sé fundinn, segir Árni um leið og hann kveður, orðinn býsna brosleitur.

Sveittur dregur Jón upp símann en þá er allt rafmagn af honum enda hafði hann hringt í konu sína til að segja henni frá hremmingum sínum í höfuðborginni. Og þar sem Árni rennir út af bifreiðastæðinu stekkur Jón fyrir bílinn og má þakka það snarræði formannsins og skipstjórans að ekki fór fyrir Jóni eins og fatlafóli Bubba forðum.

Er skemmst frá því að segja að Árni lánar símann, lögreglan er afboðuð, Jón nær flugvélinni – og að minnsta kosti tveimur eiginkonum er svo skemmt þetta kvöld að við sjálft liggur að þær þurfi bráðahjálp sökum hláturs.

SVEFN- LEYSI OFPREYTA

EKKI SOFNA Á VERÐINUM

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



SAMGÖNGU- OG
SVEITARSTJÓRNARRÁÐUNEYTIÐ
Siglingaráð

Samgöngustofa



Gleðilega hátíð

