

Sóknarfæri

Október 2024

Frumkvæði og fagmennska í íslenskum sjávarútvegi





■ Þann 21. október var Grindavík opnuð almenningi og þann dag voru þrjú Grindavíkurskip í höfn samtímis, þ.e. nýja skipið Hulda Björnsdóttir GK, togskipin Sturla GK og Jóhanna Gísladóttir GK.



■ Sturla GK að leggja að bryggju.

Líf að færast í Grindavíkurhöfn á nýjan leik

HAFNIR

„Ég skynja að opnun bæjarins og koma nýja togarans Huldu Björnsdóttur GK auka verulega bjartsýni Grindavíkinga. Við göngum út frá því að hjólin í sjávarútvegnum og tengdri þjónustu í bænum fari að snúast hraðar á næstu vikum og mánuðum og vonandi verður allt komið á fulla ferð á eftir áramót,“ segir Sigurður A. Kristmundsson, hafnarstjóri í Grindavík, aðspurður um stöðuna í hafnarstarfsemi nú þegar ár er liðið frá lokun bæjarins vegna jarðhræringa.

Hafnarstarfsmenn í verkefnum í Hafnarfirði og Þorlákshöfn

Hjá Grindavíkurhöfn eru þrjú starfsmenn auk hafnarstjóra en engum starfsmanni var sagt upp þrátt fyrir að hafnarstarfsemi hafi verið í lágmarki meðan mest gekk á. Sigurður segir að hafnarstarfsmennirnir hafi verið tímabundið í störfum hjá höfnunum í Þorlákshöfn og Hafnarfirði en margar útgerðir í Grindavík hafa landað á þessum stöðum síðasta árið. Smátt og smátt hefur svo líf verið að aukast í Grindavíkurhöfn síðustu vikur og mánuði og verkefnum hafnarstarfsmanna fjölgað.

„Haustin eru yfirleitt rólegri tími hjá okkur og þá sinnum við ymsum viðhaldsverkefnum og þannig er það núna,“ segir Sigurður.

Sig í höfninni og skemmdir á einum hafnargarði

Í hluta Grindavíkurhafnar seig botninn talsvert í kvikuhlaupinu og vegna jarðsigs segir Sigurður nauðsynlegt að hækka flóðvarnir hafnarinnar. Ef frá er talin skemmd á Eyjabakka segir Sigurður að hafnarmannvirkin hafi sloppið vel frá jarð-



■ Sigurður A. Kristmundsson, hafnarstjóri í Grindavík, segist trúa því að hjólin fari að snúast á fullri ferð í og við höfnina á næstu vikum og mánuðum.

hræringunum og að ekkert sé því til fyrirstöðu að veita viðskiptavinum hafnarinnar fulla þjónustu örugga þjónustu.

„Sigið í höfninni er 40 sentimetrar þar sem það er mest en mest er það 180 sentimetrar í bænum. Áhrif af öldu í inn-

siglingunni eru ekki meiri en voru fyrir jarðhræringarnar en við erum hins vegar útsettari en áður fyrir tjóni vegna flóða. Grindavíkurnefndin hefur eyrnamerkt fjármagn í mótvægisáðgerðir í flóðvörnum og við eigum eftir að útfæra

hvernig endurbótum á flóðvörnum verður háttáð,“ segir Sigurður.

Skemmdir eru á Eyjabakka og sá kantur verður ekki notaður fyrr en búið verður að meta þær skemmdir og gera við. Sömuleiðis eru sjáanlegar skemmdir á þekju á Suðurgarði sem einnig á eftir að meta hvort eru tilkomnar vegna jarðhræringanna eða annarra orsaka.

„Eyjabakki er eini hafnarkanturinn sem við getum ekki notað í bráð en öll önnur hafnarmannvirki okkar eru yfirfarin og örugg fyrir notendur,“ segir Sigurður.

Full ferð framundan og skemmtiferðaskip bókað

Landanir hafa verið að aukast í Grindavík nú í haust og til að mynda eru sjávarútvegsfyrirtækin Vísir hf. og Einhamar Seafood ehf. nánast á fullum afköstum í sinni vinnslu. Sigurður segir að önnur vinnslu- og þjónustufyrirtæki í kringum sjávarútveginn séu farin að hugsa sér meira til hreyfings.

„Ég finn að tónninn er almennt þannig hjá fólki núna að framundan sé bara að setja á fulla ferð. Þess vegna geng ég út frá því að strax á nýju ári verði umsvif hér í bænum orðin allt önnur og meiri. En það er líka alveg ljóst að ferðafólk mun sækja mikið í bæinn og fjöldi ferðamanna verður enn meiri en var áður,“ segir Sigurður og til marks um það er að á dögnum barst beiðni um móttöku á skemmtiferðaskipi í Grindavík næsta sumar.

„Skemmtiferðaskip eru nýmæli fyrir okkur en þessi bókun sýnir þann mikla áhuga sem er á að heimsækja bæinn, fólk vill sjá hraunið og fræðast um það sem hér hefur gerst síðustu mánuði,“ segir Sigurður A. Kristmundsson, hafnarstjóri.

grindavikurhofn.is

Sóknarfæri

Frumkvæði og fagmennska í íslenskum sjávarútvegi



Rafræn útgáfa á blaðinu er á ritform.is og [mbl.is](https://www.mbl.is)

Við erum líka á Facebook!



Útgefandi: Ritform ehf.

Ritstjóri: Jóhann Ólafur Halldórsson (ábm).

Umsjón og textavinnsla: Ritform ehf.

Forsíðumynd: Jón Steinar Sæmundsson

Hönnun og umbrot:

Guðmundur Þorsteinsson - Guðlí.

Auglýsingar: Inga Ágústsdóttir
inga@ritform.is

Prentun: Landsprent

Dreifing: Íslandspóstur

SÉRHÆFING Í ÚTGÁFU KYNNINGARBLAÐA

Ritform ehf. sérhæfir sig í útgáfu kynningarblaða fyrir íslenskt atvinnulíf þar sem fjallað er um sjávarútveg, fiskeldi, ferðamál og fleira. Auk þess gefur fyrirtækið út sjávarútvegstímaritið Ægi og rekur sjávarútvegsfréttaveituna Auðlindina.



Gott til endurvinnslu



SKIPA ÞJÓNUSTA

**KÆLING OG FRYSTING
FRÁ A-Ö**

**ásamt óson
hreinsilausnum**

ÞJÓNUSTA ALLA LEIÐ

KAPP ehf



FISKISTOFA

Brenn fyrir starfsemi stofnunarinnar

segir Elin Björg Ragnarsdóttir, nýr Fiskistofustjóri

■ Elin Björg Ragnarsdóttir tók við starfi fiskistofustjóra 1. júní síðastliðinn.

„Mér þykir mjög vænt um þessa stofnun og er afar þakklát fyrir það tækifæri að fá að stýra henni. Ég geri mér grein fyrir að starfinu fylgir mikil ábyrgð og henni tek ég af auðmýkt. Það má orða það svo að ég brenni fyrir stofnunina og er staðráðin í að gera vel. Ég vona svo sannarlega að þegar ég horfi til baka að nokkrum árum liðnum megi sjá framþróun í starfsemi og að við höfum og gert hlutina rétt,“ segir Elin Björg Ragnarsdóttir sem tók við starfi fiskistofustjóra 1. júní síðastliðinn. Hún hefur starfað hjá Fiskistofu frá árinu 2016.

Elin Björg er fædd og uppalin á Húsavík og komst snemma á lífsleiðinni í kynni við sjávarútveg. Var farin að vinna í rækjuvinnslu og frystihúsi í kringum fermingu. „Mér lá mikið á að takast á við fullorðinslífið og hætti námi eftir grunnskóla, fór að vinna í frystihúsi, eignaðist barn 17 ára, gifti mig 18 ára og skildi 19 ára – það gerðist allt mjög hratt. Það blasir einhvern veginn annars konar veruleiki við einstæðri ungri móður en ég hafði verið í áður sem varð til þess að ég fór að hugsa um hvernig ég best gæti tryggt afkomu okkar til framtíðar,“ segir hún. Hún stefndi að því að verða verkstjóri á frystihúsinu á Húsavík og ákvað að mennta sig til starfans. Fyrst við sjávarútvegsdeild sem starfrækt var á Dalvík og síðar í fiskvinnsluskólanum í Hafnarfirði, en Elin lauk námi í fiskiðn og fisktækni frá Tækniskólanum. Hún tók einnig ýmis konar námskeið á sviði stjórnum og reksturs, verkefnastjórnun og leiðtogaþjálfun og eins árs nám í sjávarútvegsfræði við endurmenntun HÍ.

Elin stafaði um skeið sem framleiðslustjóri hjá Kjötumboðinu Goða, en það fyrirtæki var selt norður til Akureyrar og bauðst henni að flytja með en gerði það ekki. „Það blundaði alltaf í mér að flytja aftur norður, en á þessum tíma var það ekki inni í myndinni því ég gifti mig aftur og eignaðist annan son, þannig að við vorum áfram syðra,“ segir hún. Elin var um tveggja ára skeið framkvæmdastjóri Samtaka fiskframleiðenda og útflytjenda og kunnir því vel.

Vildi auka við þekkingu á viðskiptum og lögfræði

„Svo koma að því að ég varð einstæð móðir á ný og þá þurfti ég aftur að endurmeta lífið, ég hefði verið í mikilli vinnu og oft var erfitt að samræma starfið og fjölskyldulífið. En á þessum tímum fór ég að velta fyrir mér hvernig best væri að búa í haginn fyrir fjölskylduna og tryggja okkur góða framtíð, ég þyrfti að gera breytingar og raða upp á nýtt. Eftir að hafa farið yfir stöðuna sá ég, miðað við

þau störf sem ég hafði sinnt, að mig vantar að meiri þekkingu á viðskiptum og lögfræði.“ Úr varð að Elin fór í nám við Háskólann á Bifröst og lauk þar fyrst námi í viðskiptalögfræði og síðar meistaraáráði í lögfræði. „Þetta var mjög skemmtilegt nám og gaman að takast á við það,“ segir hún en um skeið eftir að námi lauk starfaði hún sjálfstætt við lögfræði-, rekstar- og gæðastjórnunarráðgjöf.

Kærkomið tækifæri til að flytja norður

Elin hóf störf á Fiskistofu um áramótin 2015 til 2016, á sama tíma og stofnunin flutti höfuðstöðvar sína til Akureyrar. „Ég sá auglýsta stöðu verkefnastjóra gæða- og þróunarmála og fannst það mjög spennandi, sótti um og fékk starfið,“ segir hún. „Það var kærkomið tækifæri fyrir mig að flytja norður, þó ekki væri það í heimabæinn Húsavík.“ Hún starfaði um 6 mánaða skeið sem sviðsstjóri fríðlýsinga og starfsleyfa hjá Umhverfisstofnun á árinu 2020 en tók við starfi sviðsstjóra veiðieftirlits hjá Fiskistofu og var starfandi staðgengill fiskistofustjóra. „Það var gott að fá innsýn inn í störf hjá annarri ríkisstofnun, en einhvern veginn togar sjávarútvegurinn alltaf í mig og ég uni mér best í starfi sem tengist þeirri grein,“ segir hún og lætur vel af störfum sínum hjá Fiskistofu.

„Það er góður andi hjá stofnuninni, frábært og metnaðarfullt starfsfólk og það er alltaf liflegt í vinnunni, eitthvað nýtt og skemmtilegt á hverjum degi og þó ég hafi starfað hjá Fiskistofu í 9 ár þá læri ég alltaf eitthvað nýtt. Það er ævinlega mikil þróun í gangi og kannski aldrei meiri en núna. Það sem mér líkar einnig svo vel við starfið er að það má segja að okkar starf sé, líkt og í sjávarútveginum, vertíðar-bundið. Það er grásleppuvertíð, strandveiðar, sildarvertíð og svo framvegis. Hjá okkur skiptir allt um takt í tengslum við það sem er að gerast á hverjum árstíma og það er mjög gaman.“

Opna starfsstöð í Neskaupstað

Á bilinu 55 til 60 starfsmenn starfa hjá Fiskistofu og eru starfsstöðvarnar 6 talsins. Höfuðstöðvar á Akureyri og stór starfsstöð er í Hafnarfirði. Þá eru minni stöðvar á Ísafirði, Stykkishólmi og í Vestmannaeyjum. Starfsstöð á Hornafirði verður lokað um næstu áramót og ný opnuð í Neskaupsstað, en einn starfsmaður á Höfn heldur áfram störfum fyrir stofnunina. „Það er mikið um að vera á Austurlandi, þar sem þungamiðja allra uppsjávarveiða er og því þótti okkur fara vel á að hafa starfsstöð miðsvæðis í fjórðungnum og þar sem mest er um að vera,“



■ Elin Björg segir að eftirlit með því að farið sé að leikreglum og að veiðar séu sjálfbærar og ábyrgar sé lykilþáttur í að Íslendingar geti selt afurðir sínar á dýrustu og bestu markaði heims.

Mynd: Þorgeir Baldursson

segir Elin en vilji Fiskistofu standi til þess að efla og bæta starfsstöðvar á landsbyggðinni, enda sé það í samræmi við vilja stjórnvalda.

Fiskistofa er stjórnsýslu og eftirlitsstofnun sem heyrir undir Matvælaráðuneytið og er hlutverk hennar að fara með framkvæmd laga á sviði fiskveiðistjórnunar og lax- og silungsveiði. „Störfín eru fjölbreytt, við veitum mikið af upplýsingum sem kallað er eftir úti samfélaginu, sjáum um úrvinnslu og útgáfu og þá er það einnig okkar hlutverk að hafa eftirlit með fiskveiðum. Það er okkar að sjá til þess að farið sé að þeim lögum sem í gildi eru varðandi fiskveiðar,“ segir Elin.

EKKI sjálfgefið að komast inn á bestu markaðina

Hún telur að margir geri sér ekki grein fyrir hversu mikill styrkleiki það sé fyrir íslenskan sjávarútveg að fyrir hendi sé öflugt og gott eftirlit með greininni. „Það má segja að forsenda fyrir því að Íslendingar geti selt afurðir sínar inn á dýrustu og bestu markaði heimsins er sú að þetta eftirlit sé fyrir hendi, fylgist sé grannt með því að farið sé að leikreglum, að veiðar séu sjálfbærar og ábyrgar og gefnar út vottanir fyrir að svo sé. Aðeins þannig er hægt að bjóða okkar afurðir inn á verðmætustu markaðina. Það er ekki sjálfgefið að við komust inn á þessa markaði, en það er gríðarlegur ávinningur m.a. fjárhagslegur að við getum selt okkar afurðir á inn á eftirsóttustu markaði heimsins,“ segir Elin.

Aðlögun okkar starf að síbreytilegum heimi

Kröfur um aðhald í rekstri ríkisstofnana

hafa leitt til þess að fækkað hefur í starfsliði Fiskistofu og segir Elin að reynt sé að mæta þeim áskorunum sem við stofnuninni blasi af þeim völdum með því að auka raf- og stafrænt eftirlit. „Það er mikil þróun á þeim vettvangi, við þurfum svo sannarlega að fylgjast vel með öllum tækninýjungum og tileinka okkur það sem í boði er og nýttist okkar starfsemi,“ segir hún og nefnir m.a. að myndgreinarbúnaður nýttist við eftirlitið, drónar og gervigreind sem dæmi. „Við erum alltaf að aðlagga okkar starf að síbreytilegum heimi og reynum að gera okkar besta á hverjum tíma. Auðvitað gengur ekki allt alltaf upp, en við lærum af því ef eitthvað misferst,“ segir hún og bætir við að ekkert komi þó í veg fyrir mikilvægi eftirlitsmannsins á vettvangi.

Framundan eru fjölmörg verkefni til að gera Fiskistofu betur í stakk búna að mæta þeim verkefnum sem sinna þarf. „Við viljum að íslenskur sjávarútvegur sé samkeppnisfær við önnur lönd og helst að hann standi þar fremstur í flokki,“ segir Elin. Því sé mikilvægt að starfsemi stofnunarinnar sé öflug og skilvirk og að hún búi yfir góðu starfsfólki. „Við höfum á að skipa afburðagóðu starfsfólki má má segja að sé það sem mest er um vert í okkar starfsemi. Við verðum að búa svo um hnútana að það sé eftirsóknarvert að starfa hjá Fiskistofu og staðan er sú að innan okkar ráða er góður og samhentur hópur með mikinn metnað til að gera eins vel og hægt er hverju sinni,“ segir Elin.

fiskistofa.is

UMBÚÐIR & PÖKKUN ER OKKAR FAG



Áprentaðir kassar og öskjur

Suðurhraun 4a - 210 Garðabæ - 5758000 - sala@samhentir.is - www.samhentir.is



Gámakassi vélreistur með styrkingu í hornum, skýr og góð prentun



Flugkassi, tvöföld langhlið sem tryggir meiri styrk og betri einangrun



Ferskfiskkassar

100% endurvinnanlegir



Samhentir



Vörumerking



■ Hulda Björnsdóttir GK-11 fánum prýdd í höfn í Grindavík í fyrsta sinn.

Mynd: Jón Steinar Sæmundsson

Hulda Björnsdóttir GK-11 til heimahafnar í fyrsta sinn

Fyrsta nýsmíði Þorbjarnar hf. í Grindavík í rúmlega hálfa öld

Sjávarútvegsfyrirtækið Þorbjörn hf. í Grindavík tók á dögunum við nýju og glæsilegu togskipi sem smíðað var í skipasmíðastöðinni Astilleros Armon í Gijón á Spáni en samið var um smíðina á útmánuðum árið 2022. Skipið ber nafnið Hulda Björnsdóttir GK-11 en Hulda var eiginkona Tómasar Þorvaldssonar, útgerðarmanns og stofnanda Þorbjarnar árið 1953. Koma Huldu Björnsdóttur GK-11 er ekki síst merkilegur áfangi fyrir þær sakir að um er að ræða fyrstu nýsmíði fyrirtækisins frá árinu 1967 en skipið er hönnun frá Skipasyn ehf.



■ Brúin er vel búin fiskileitar- og fjarstjórtaækjum.



■ Í skipinu eru klefar fyrir 15 manna áhöfn.

Stór og hæggeng skrófa

Hulda Björnsdóttir GK-11 er 58 metra langur togarí og 13,6 metra breiður. Skipið er 1890 brúttótonn og 560 nettótonn að stærð.

Aðalvél skipsins er af gerðinni MAN 7L27/38 og skilar hún 2380kW afli. Gir skipsins er af gerðinni Rintjes og í skipinu eru tvær ljósavélar frá Scania sem Klettur er umboðsaðili fyrir hér á landi. Stýrisbúnaður er frá Hidramarin. Skrófa skipsins er fimm metrar í þvermál og hæggeng.

Skipið getur togað með tveimur trollum samtímis en vindur skipsins eru frá Ibercisa og frá sama framleiðanda er löndunargálggi skipsins. Umboðsaðili Ibercisa hér á landi er Marás. Vindustjórnkerfið er frá Scantrol og aflanemakerfi skipsins er frá Marport.

Á millipilfari er vinnslubúnaður frá fyrirtækinu Micro ehf. og í lest er fjarstýrður hlaupaköttur í lofti til að raða kórur á veiðum og við löndun. Kældur afli er því settur í kór á vinnslupilfari áður en hann fer í lest en slíkt fyrirkomulag má segja að sé orðið algilt í stærri nýjum togskipum í dag.



■ Stjórnklefi vélarrúms.

HJÁ ÍSRÖR FÆRÐU INNTAKSPÉTTI

FRÁ KRASO®
EINFACH+DICHT



NÝTT

INNTAKSPÉTTI FYRIR
KJARNABORAÐ OG RÖR

VERK UNNIÐ Á ÍSLANDI INNTAKSPÉTTI
OPIN OG SETT EFTIRÁ



FJÖLPÉTTI
FYRIR STRENGI.

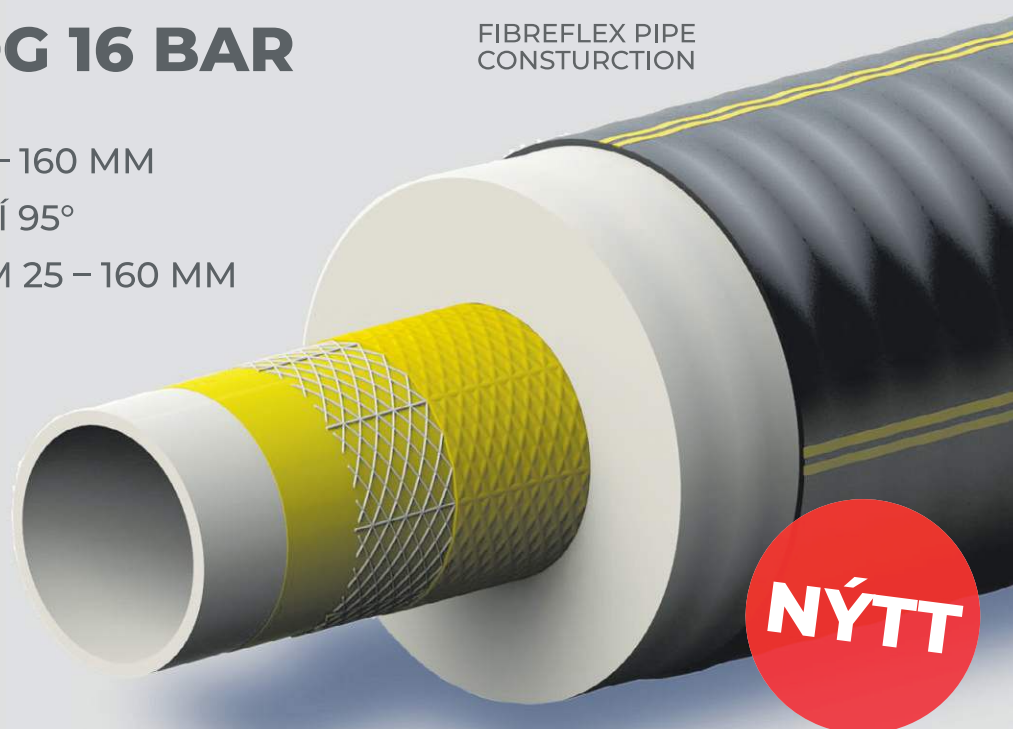
INNTAKSPÉTTI FYRIR BROTIN
EÐA ÓREGLELEG GÖT

NÝ GERÐ HITAVEITURÖRA HJÁ ÍSRÖR FIBREFLEX 10 BAR OG 16 BAR

- FIBREFLEX RÖR FÁST Í RÚLLUM 25 – 160 MM
- MEIRA HITAPÓL, VINNSLUHITI UPP Í 95°
- FIBREFLEX NÚ FÁANLEGT Í RÚLLUM 25 – 160 MM
- PE KÁPA RIFFLUÐ

RK Radius - Kelit
Infrastructure

FIBREFLEX PIPE
CONSTRUCTION



NÝTT

HRINGHELLA 12 | 221 HAFNAFJÖRÐUR | SÍMI 565 1489
FARSÍMI 894 5955 | ISROR@ISROR.IS | WWW.ISROR.IS

ÍSRÖR

Fyrirtækið Skiparadió í Grindavík hafði með höndum sölu og uppsetningu tækjabúnaðar í brú en fiskileitar- og fjarskiptatæki eru frá Furuno, Simrad og JRC.

Einstaklingsklefar í skipinu eru 12 og þrjár tveggja manna klefar. Auk þess er sjúkraklefi. Miðað er við 15 manna áhöfn.

Skipið var málað með Jotun skipamálningu sem Málning hf. hefur umboð fyrir hér á landi.

Endurnýjun í bolfiskskipaflotanum hafin

Líkt og komið hefur fram opinberlega er unnið að uppskiptum á Þorbirni hf. í þrjú fyrirtæki og segir Gunnar Tómasson, framkvæmdastjóri Þorbjarnar, að þegar frá líður muni eitt af þessum þremur fyrirtækjum taka yfir útgerð skipins.

„Skipið fer strax á veiðar fyrir Þorbjörn hf. og fyrirtækin þrjú munu til að byrja með hafa samvinnu sín í milli um að nýta það en síðan gerum við ráð fyrir að Hulda Björnsdóttir GK verði í eigu og útgerð eins þeirra,” segir Gunnar. Hann segist hæstánægður með skipið og smiðina.

„Við tókum línuskipið Valdimar úr rekstri í vor og gerum ráð fyrir að við drögum úr rekstri togskipins Sturlu þegar Hulda Björnsdóttir kemur af fullum krafti inn í veiðarnar. Væntanlega verður það mjög fljótlega. Allar prófanir á nýja skipinu gengu mjög vel og það hefur fyllilega staðist allar okkar væntingar. Það eru nýleg skip í íslenska flotanum sem eru hönnuð út frá sömu áherslum hjá Skipasýn sem hafa staðið sig prýðilega og ég er ekki í vafa um að Hulda Björnsdóttir GK mun gera það líka,” segir Gunnar og viðurkennir að það séu vissulega talsverð tímamót fyrir Þorbjörn hf. að taka á móti nýju skipi.

„Síðasta nýsmíði fyrirtækisins var árið 1967 þegar faðir minn, Tómas Þorvaldsson, og hans félagar fengu nýtt skip en þeir voru duglegir í skipasmíðunum á síldarárunum.

Síðan hefur það verið hlutskipti okkar



■ Vinnslukerfið á millidekkinu. Þar er aflinn flokkaður og kældur áður en hann fer í ker niður í lest.



■ Hlaupaköttur í lest er fjarstýranlegur hvaðan sem er úr skipinu.

systkinanna í rekstri fyrirtækisins að nýta eldri fiskiskip vel, líkt og mörg útgerðarfyrirtæki á landinu hafa gert. Ég held að það séu fáar fiskveiðipjóðir sem geta státað af því nýta fiskiskip eins vel og Íslendingar. Þetta hefur gengið farsælega en nú er komið að því að endurnýja bolfiskflotann á Íslandi líkt og búið er að gera í uppsjávarflotanum og Hulda Björnsdóttir er liður í þeirri þróun,” segir Gunnar Tómasson.



**SKIPARADIÓ ÓSKAR ÁHÖFN OG ÚTGERÐ
HULDU BJÖRNSDÓTTUR GK 11
TIL HAMINGJU MEÐ GLÆSILEGT SKIP**

SKIPARADIÓ
MARINE ELECTRONIC SERVICE

Vönduð vinna og skjót þjónusta

Skiparadió ehf.
Verkstæði: Staðarsund 3
Skrifstofa: Marargata 2
240 Grindavík

Jói
Sími 853-8832
Netfang: joi@skiparadio.com

Jonni
Sími: 859-8832
Netfang: jonni@skiparadio.com

Jonni
Sími: 859-8832
Netfang: jonni@skiparadio.com



N1 rekur 8 verslanir um land allt



Klettagarðar 13

104 Reykjavík
440 1330



Glerárgata 36

600 Akureyri
440 1420



Búðargata 5

730 Reyðarfjörður
440 1445

Þú finnur vörur okkar einnig á eftirfarandi stöðum:

Höfn í Hornafirði | Ólafsvík | Patreksfjörður | Reykjanesbær | Vestmannaeyjar



Vatnsheldur vinnufatnaður
teygjuefni



Undirföt



Öryggisstígvél
Purofort Terrapro

Vefverslun N1 er opin allan sólarhringinn.
Í vefverslun okkar getur þú skoðað vöruúrval okkar og klárað kaupin þegar þér hentar.

Sími þjónustuvers: 440 1000
www.vefverslun.n1.is





■ Smíði Huldu Björnsdóttir GK-11 hófst á Spáni árið 2022.

„Feiknarlega öflugt og vel heppnað togskip“

Segir Sævar Birgisson, hönnuður Huldu Björnsdóttur GK-11

„Hulda Björnsdóttir GK er feiknarlega öflugt og vel heppnað togskip. Undir lok smíðatímans á Spáni tókum við þátt í tog- og veiðarfærarprófunum á skipinu og þá reyndist það skila 62 tonna togafli sem er enn meira en ég átti von á. Miðað við 2300 Kw aðalvél þá er það frábær útkoma,“ segir Sævar Birgisson, skipa- tæknifræðingur hjá Skipasýn ehf. sem hannaði Huldu Björnsdóttur GK fyrir útgerðarfyrirtækið Þorbjörn hf. í Grindavík.

Ótvíræðir kostir stórrar og hægðengrar skrófu

Sævar hefur í sinni skipahönnun í gegnum árin lagt áherslu á hægðengar og stórar skrófur sem skili miklu togafli. Hann kvikar ekki frá þeirri skoðun sinni að notkun á minni og hraðgengari skrófum hafi verið þróun í ranga átt í hönnun fiskiskipa undanfarna áratugi.

„Ég hef lengi gagnrýnt þessa þróun. Skip voru áður fyrir hönnuð með stærri skrófum en fyrst og fremst hafa búnaðarframléiðendur fengið að ráða för og ýtt undir notkun á minni skrófunum á síðari tímum. Til að nota stærri skrófurnar, líkt og gert er á skipum frá okkur, þá þarf fyrst og fremst mikla niðurgirun. Öll tækni og allur búnaður til þess er til staðar og hefur alltaf verið. Með stærri skrófu og mikilli niðurgirun fáum við mikið togafli út úr minni vélum og það skilar aftur miklum sparnaði í olíunotkun og skipin eru sem því nemur umhverfisvænni. Þetta höfum við séð í hönnun á okkar skipum og Hulda Björnsdóttir GK með sömu áherslur í hönnun. Kostirnir við stærri skrófu eru ótvíræðir,“ segir Sævar en af nýjustu skipum flotans frá Skipasýn má nefna frystiskipið Baldvín Njálsson GK sem er í eigu Nesfisks í Garði og systurskipin Breka VE og Pál Pálsson ÍS, skip Vinnslu-



■ Hönnuðirnir hjá Skipasýn eru hæstánægðir með skipið. Frá hægri: Sævar Birgisson, Birgir Sævarson og Stanislav Dudin.

stöðvarinnar hf. og Hraðfrystihússins-Gunnvarar hf.

Nýjustu lausnir á millidekki og í lest

Sævar segir að Hulda Björnsdóttir GK verði fengur í íslenska skipastólinn, vel heppnað og öflugt togskip. Skipið er búið til veiða með tveimur trollum líkt og Sævar segir vera algilt í togskipahönnun í dag enda hafi reynslan sýnt að í veiðum á botnlægum tegundum skili tveggja trola veiðar um og yfir 100% meiri afla en með einu trolli. Tvö troll krefjast hins vegar ekki nema um 30% aukningar í togafli. Ávinningurinn sé því augljós.

Í Huldu Björnsdóttur GK eru 15 klefar fyrir áhöfn og þrjú þeirra eru tveggja manna ef á þarf að halda fyrir auka mannskap en gert er ráð fyrir 15 manna áhöfn á skipinu.

„Um flest er Hulda Björnsdóttir hefðbundið togskip með einangraðri lest og öflugum vinnslu- og kælingarkerfi fyrir afla á millidekki þar sem gengið er frá afla í kör áður en þau fara niður í lest. Í lestinni erum við síðan með nýjustu útfærslu af hlaupaketti til að taka við körum og raða í lestina og sá búnaður er nú orðinn fjarstýranlegur í gegnum myndavélakerfi þannig að það þarf ekki að fara maður niður í lest til að vinna á lyftarabúnaðinn. Fjarstýringin er uppfærsla á hliðstæðu kerfi sem er í nokkrum nýlegum íslenskum ferskfisktogurum,“ segir Sævar.


Við óskum eigendum
og áhöfn til hamingju með
nýtt og glæsilegt skip



MARPORT


MARPORT

MARPORT.COM


 ICELAND

 USA

 SPAIN

 NORWAY

 FRANCE

 SOUTH AFRICA

 UK

„Virkelega góð tilfinning að koma heim með nýtt skip“

Segir Valur Pétursson, skipstjóri á Huldu Björnsdóttur GK-11

„Tilfinningin að sigla nýju skipi í heimahöfn er virkilega góð og eitthvað sem venst vel. Mér finnst að það séu forréttindi að hafa fengið að taka þátt í lokaáfanganum á þessu verkefni á smíðatímanum og sigla síðan skipinu heim til Íslands,“ sagði Valur Pétursson, skipstjóri á Huldu Björnsdóttur GK-11 við heimkomuna til Grindavíkur. Sjö voru í áhöfn skipsins á heimsiglingunni en Valur hefur fylgt smíði skipsins eftir í Gíjon á Spáni frá því í maí síðastliðnum.

Mikilvægt að fylgjast með lokafrágangi

„Ég kom að þessu verki í maí en vélstjórnarnir Þórhallur Gunnlaugsson og Ægir Óskar Gunnarsson voru þá þegar búnir að vera þarna úti um tíma. Okkar hlutverk var að fylgjast með smíðinni og lokafrágangi, í reynd allt frá stærstu hlutum niður í útfærslu á hurðastoppurum. Tilgangurinn með svona eftirliti er fyrst og fremst að gæta hagsmuna kaupandans og að sjá til þess að farið sé eftir smíðalýsingu skipsins,“ segir Valur um dvölinu á Spáni síðustu mánuði.

Haggaðist ekki í 30 metrum

Í stuttu máli gekk heimsiglingin eins og í sögu. „Við fengum skítviðri á okkur á hlið hér suður af landinu, sló upp í 30 metra en skipið haggaðist ekki. Ég er viss um að Hulda á eftir að reynast sérlega vel, þetta er mjög öflugt og kraftmikið skip. Innan skips hefur verið vandað mjög til



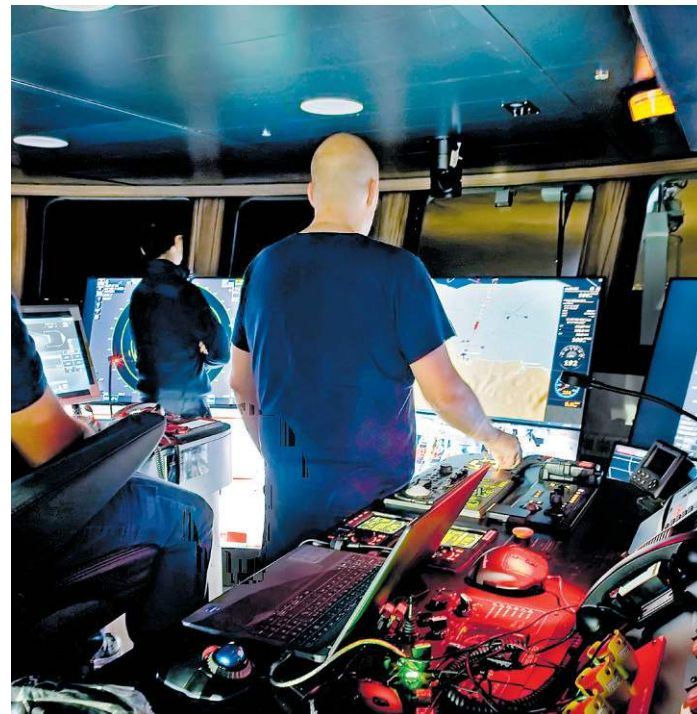
■ Glæbeittir yfirmenn á Huldu Björnsdóttur við heimkomuna. Frá vinstri: Ægir Óskar Gunnarsson, vélstjóri, Valur Pétursson, skipstjóri og Þórhallur Gunnarsson, vélstjóri. Þeir fylgdu smíðinni eftir á Spáni síðustu mánuði.

verka, allar innréttingar mjög snyrtilegar og fallegar og klefarnir vel útfærðir. Mér líst líka mjög vel á vinnslukerfið frá Micro ehf. á millidekkinu og búnaðurinn í lestinni er þannig útfærður að hægt er að fjarvinna með lyftarabúnaðinn í gegnum myndavélar hvaðan sem er í skipinu. Auðvitað á eftir að koma reynsla á þetta allt saman þegar skipið fer á veiðar en mér finnst

hugmyndin að baki vinnslunni mjög góð og hef fulla trú á henni,“ segir Valur en kerfið er þannig útfært að um 12-13 tonn af fiski geta verið í vinnslu í einu á millidekkinu.

Af frystingunni á ísfiskinn

Valur færði sig á Huldu Björnsdóttur GK af frystiskipinu Hrafni Sveinbjarnarsyni GK sem hann hefur verið á síðan 1995.



■ Skipstjórnendurnir við skjáina og tækin í brúnni.



■ Stjórnþúlt fyrir vinduakerfið.



■ Veiðarfærarprófanir á Huldu Björnsdóttur GK voru meðal loka-verkefna áhafnarinnar áður en haldið var heim til Íslands.

„Þetta er því á vissan hátt nýr heimur fyrir mér því þegar ég var síðast á ísfiski vorum við með skóflur að moka ís í lestinni. Þetta er því allt annar heimur sem blasir við hér þó um sé að ræða ísfiskskip, mikil tækni og gjörbreytt vinnuaðstaða. Hér um

borð á eftir að fara vel um bæði áhöfn og afurðir. Það eru aðalatriðin, bæði að vel fari um mannskapinn, að vinnuaðstaðan sé góð og aflameðferðin sé fyrsta flokks. Það verður spennandi að hefja veiðar,“ segir Valur Pétursson, skipstjóri.

 MARÁS

 FRÍÐRIK A. JÓNSSON ehf.

Óskum áhöfn og útgerð Huldu Björnsdóttur GK til hamingju með nýtt og glæsilegt skip.

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

Fagleg ráðgjöf, sala og þjónusta.
Þjótum aðeins viðurkenndan búnað.



malning.is

Málning óskar áhöfn og útgerð
Huldu Björnsdóttur GK 11
til hamingju með glæsilegt skip

 **málning**
- það segir sig sjálft -



■ Björn Valur Gíslason hefur verið skipstjóri á Emeraude frá því skipið var tekið í notkun vorið 2018. Togarinn er fyrst og fremst á veiðum í Barentshafi, á Svalbarðasvæðinu og í Norðursjó.

Sérvinnslan í neyt- endaumbúðir skapar Emeraude sérstöðu í sjófrystum afurðum

Rætt við Björn Val Gíslason, skipstjóra franska togarans þar sem túrarnir eru jafnan um og yfir tveir mánuðir að lengd

„Reynslan sem komin er á þessa vinnslu hjá okkur um borð er góð og í dag erum við að beinskerá, bitaskera og vakúmpakka um eða yfir helmingi aflans í neytendaumbúðir. Svona mikil sérvinnsla í frystitogara er óþekkt á Íslandi og raunar er ekkert frystiskip mér vitanlega á norðurslóðum með svona tæknivædda fullvinnslu aflans, nema ef vera skyldi togarinn Berlin, nýr og vel búinn togari

DFFU, erlendar útgerðar Samherja sem tekinn var í notkun fyrr á árinu. Hér byggjum við mikið á íslenskum tæknibúnaði og hugviti og fyrir mig er mjög skemmtilegt að upplifa að stýra skipi þar sem verið er að fara alla leið í framleiðslu fyrsta flokks fiskafurða og með bestu tækni sem völ er á í dag,“ segir Björn Valur Gíslason, skipstjóri á franska frystitogaran Emeraude sem óhætt er að

segja að hafi mikla sérstöðu í fiskiskipaflotanum í Norðurhöfum og þó víðar væri leitað. Skipið er með heimahöfn í Saint Malo í Frakklandi og er í eigu tveggja franska útgerðarfyrirtækja en sjávarútvegsfyrirtækið Samherji á annað þessara fyrirtækja að hluta til. Emeraude er rúmlega 80 metra langt skip, norsk smíði og hóf útgerð í maí 2018 og hefur Björn Valur verið skipstjóri frá upphafi. Hann ræðir í

viðtali um útgerð skipsins og sérstöðu þess í afurðavinnslu.

Fjölþjóðlegt yfirbragð um borð

Emeraude er mest á þorskveiðum í Barentshafi norður af Noregi og á Svalbarðasvæðinu en veiðir einnig í Norðursjó og þá mest ufsa. Túrarnir eru 60-70 dagar í heild og um borð er 36-38 manna áhöfn. Megin aflaheimildir skipsins eru í Barentshafi og



■ Flök á leið í vatnsskurðarvélina á vinnsludekkinu.

hafa líkt og hjá öðrum skipum á þessu veiðisvæðum dregist verulega saman á síðustu árum.

Segja má að það sé um flest alþjóðlegt yfirbragð í kringum útgerð skipsins þó kjarninn í áhöfn þess sé franskur. Björn Valur segir frönsku vera vinnuáleið um borð en þar sem áhöfnin komi frá mörgum þjóðlöndum þurfi líka að notast við ensku, ekki síst þegar kemur að öryggisatriðum.

„Við erum oftast frá 5-7 þjóðlöndum um borð, flestir frá Frakklandi en svo einnig frá Íslandi, Þýskalandi, Portúgal, Rússlandi, Póllandi og fleiri löndum, allt afbragðs sjómenn sem hægt er að treysta á. Auk mín koma Baader-maðurinn okkar og einn vinnslustjóri frá Íslandi en aðrir yfirmenn í brú og vél, vélstjórar og stýrimenn eru franskir og að sjálfsögðu erum við svo með franskt eldhús. Annað væri nú ekki tekið í mál á frönsku skipi,“ segir Björn Valur brosandí. Hann segir ýmsar áskoranir felast í því að stýra svona fjölþjóðlegum starfsmannahópi.

„Það er alltaf einhver munur á þjóð-

ernum, sögu, hugsunarhætti, menningu, trúarbrögðum og viðhorfum til ýmissa hluta. Allt þarf þetta að vinna saman og taka tillit til og það krefst annars konar stjórnunar fyrir skipstjóra að tryggja að hópurinn vinni saman og að öll samskipti gangi greiðlega fyrir sig. Túrnarnir eru langir og það gefur auga leið hversu brýnt er að allt gangi snurðulaust fyrir sig innan áhafnarinnar dag frá degi. Það var alveg nýtt umhverfi fyrir mig að taka við svona samsettri áhöfn þó að ég hafi langa reynslu af skipstjórn. Vissulega mikil áskoran en um leið mjög áhugaverð og skemmtileg reynsla,“ segir Björn Valur en um flest segst hann byggja fyrirkomulag og stjórnun um borð á því sem tíðkast á íslenskum skipum, t.d. hvað varðar vaktir í brú, átta tíma vaktakerfi áhafnar og fleira. Aðspurður hvort hann sé orðinn altalandi á frönsku eftir reynsluna í þessu starfi á Emeraude svarar hann því neitandi.

„Ég get nú ekki sagt það. Ég skil talsvert í frönsku en svo er það auðvitað þannig á svona vinnustað að þetta er svoltið sérhæft tungumál fyrir okkar daglegu



■ Um helmingur afla Emeraude fer í bitaskurð og sérvinnslu. Fiskbitunum er pakkað í lofttæmdar umbúðir og fara afurðirnar beint frá skipshlið í verslanir í Frakklandi.

vinnu og maður þjálfast í því. Þetta gengur bara þrýðilega,“ segir hann.

Afurðirnar beint frá borði í verslanir

Vinnslutækni um borð í Emeraude er þannig að hægt er að vinna aflann í flök og skera í bita og vakúmpakka í neytendaumbúðir. Skipið er búíð bæði lausfrystum og hefðbundinni pönnufrystingu fyrir flök en það er bitaskurðurinn og vakúmpökun á hnakkastykkjum sem er sú tækni sem skapar skipinu algjöra sérstöðu. Neytendavörur sem fara beint frá borði og í verslanir í Frakklandi.

„Við getum skorið hvert flak í 10-15 bitastærðir eða bara í þær stærðir sem markaðurinn vill og borgar fyrir. Smám saman hefur hlutfall fullunninna vara með þessum hætti úr aflanum verið að aukast hjá okkur og við tökum gjarnan stærri fiskinn í bitavinnsluna en það er þó allur gangur á því,“ segir Björn Valur en bitaframleiðslan fer öll á markað í Frakklandi en frosnu flökin fara einnig í talsverðum mæli á breskan markað. Bitaskurðarvél um borð er frá Marel, frystikerfið frá Kæli-

smiðjunni Frost og fiskvinnsluvélarnar eru frá Vélvagi svo að óhætt er að segja að á millidekkinu sé íslensk fiskvinnslutækni í stóru hlutverki. Norska fyrirtækið Optimar kom einnig að vinnslukerfinu og vakúmpökunarúnaðurinn kemur frá frönskum framleiðanda.

„Það tók okkur hálf tónnað ár þar til vinnslan var farin að ganga smurt fyrir sig. Eðlilega tekur tíma að móta svona framleiðslu en ég er mjög ánægður með hvernig til hefur tekist og fyrir mestu er að kaupendur afurðanna eru ánægðir,“ segir Björn Valur og bætir við að fyrir utan íslensku tæknina um borð þá skipti aðkoma Samherja að útgerð skipsins og sú reynsla sem fyrirtækið bý yfir í útgerð, fiskvinnslu og sölu sjávarafurða miklu máli fyrir útgerð Emeraude.

„Við njótum í útgerð þessa skips mjög góðs af samstarfi við Samherja og útgerð fyrirtækisins erlendis. Enda er það staðreynd að Samherji og eigendur fyrirtækisins eru mjög eftirsóttir til samstarfs í sjávarútvegi í Evrópu vegna þekkingar sinnar, reynslu og árangurs.“

Allt fyrir ferskleikann

60 x 40 kassalínan frá Tempru er hagkvæmari, sterkari og veitir lengra geymsluþol

10, 13 og 15 kg línan er þannig hönnuð að hún viðheldur ferskleika matvöru lengur en sambærilegar umbúðir.

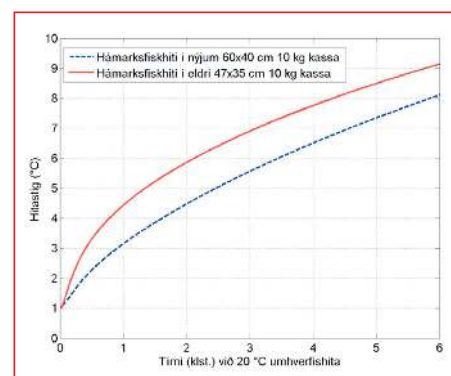
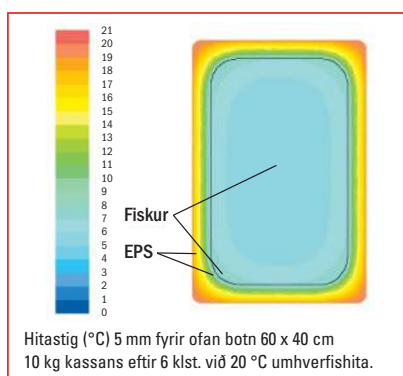
Kostir nýju kassanna eru eftirtaldir:

- * aukin lengd og rúmtak leiða til betri meðferðar á afurðum
- * stærð kassanna er 60 x 40 sm og staflast þeir betur á vörubrettin
- * vegna aukins styrks er hægt að stafla í hærri stæður en áður
- * lengri fiskflök raðast betur innan kassa
- * meira rými er fyrir ís eða kælimottur
- * rúnuð hornin auka einangrun og lengja geymsluþol
- * breytt hönnun á hornum gerir kassana sterkari en áður
- * betri einangrun næst með þéttari stöflun á bretti

Temprukassarnir eru undirstaða þess að íslenskur fiskur kemst ferskari til neytenda um allan heim.

TEMPRA
einangrun - umbúðir

TEMPRA EHF • Íshella 8 • 221 Hafnarfjörður • Sími: 520 5400 • tempra@tempra.is • www.tempra.is



Hluti af **rotovia**



■ Fallegur dagur á veiðum á norðurslóðum.



■ Björn Valur með öðrum vinnslustjóranum á millidekkinu.

Sjálfvirkni og tækni í aðalhlutverki

Björn Valur segir að svo mikil vinnsla aflans eins og er um borð í Emeraude geri að verkum að dagleg afköst geti verið eitthvað minni en almennt er á frystiskípum. Gæðin og verðmætin vinni þann mun upp og gott betur.

„Ég byrjaði hjá frönsku útgerðinni á forvera þessa skips á sínum tíma og þar var líka verið að bitaskera og framleiða ýmskonar sérafurðir en það var allt gert á höndum sem var mikil vinna. Hér erum við með allt annað umhverfi þar sem allt gengur út á tækni, sjálfvirkni, gæðaframleiðslu og afköst. Þetta er þess vegna allt annað vinnuumhverfi fyrir mannskapinn en áður var. Það má því segja að það hafi verið byggt ofan á þá kunnáttu og þekkingu sem fyrir var í Frakklandi á eldra skipi með nýrri tækni sem auðveldar störfin og stórbætir nýtingu á hráefninu, sem og gæði. Skipið sjálft er mjög gott og fer vel með okkur. Aðstaðan fyrir mannskapinn er eins og best verður á kosið en stóra atriðið fyrir áhöfnina er þessi mikla tækni og sjálfvirkni í vinnslunni. Þetta er ekki líkt því eins slítandi vinna fyrir mennina, jafnvel þó að við séum hér með meiri sérvinnslu á aflanum en nokkurt annað skip á hliðstæðum veiðum.“

Stöðug nýsköpun í afurðavinnslu

Verðmætasti hluti hvers fiskflaks er hnakkastykkið sem pakkað er í loftdæmdar umbúðir, einu 150 gr stykki fyrir sig en einnig er sporðstykkið eftirsótt vara. Með þeirri miklu tækni sem er í vinnsluferfinu um borð í Emeraude er hægt að verða við ýmsum fyrirspurnum og óskum viðskiptavina en sá sveigjanleiki segir Björn Valur að sé bæði kostur og galli.

„Grunnurinn að vöruþróuninni kemur bæði frá útgerðinni, byggt á langri reynslu þeirra, kaupendum og okkur sjálfum hér um borð. Hins vegar verður alltaf að vera skýrt að sérvinnslan eins og önnur vinnsla skili okkur ávinningi umfram hefðbundna vinnslu og að kaupendur séu tilbúnir að greiða það sem þarf fyrir sér unnu vöruna. Mörg svona nýsköpunarverkefni í vöruþróun hafa leitt af sér afurðir sem hafa orðið fastur hluti af okkar vörulínu.“

Ég hef séð sérvinnsluvörurnar okkar í búðum í Frakklandi og hef líka borðað fisk frá okkur á frönsku veitingahúsi sem var algjört lostæti. Það er enginn vafi að við erum að framleiða sjávarafurðir í hæsta gæðaflokki,“ segir Björn Valur en algengt er að vöruflökarnir í aflanum í hverjum túr á Emeraude séu 60-70 talsins. Það sýnir öðru fremur hversu fjölbreytt vinnslan er um borð.

Aukin verðmæti rétta svarið við kvótasamdrætti

Í ljósi þess hversu vel hefur gengið að þróa og auka sérvinnsluna um borð í Emeraude vaknar sú spurning hvort Björn Valur sjái tækifæri fyrir aðra stóra og öflugra frystitogara, t.d. á Íslandi, að feta sig inn á sömu brautir.

„Að mínu mati eru tækifæri í þessu fyrir frystitogaraútgerðir. Við þekkjum það vel í íslenskum sjávarútvegi að þetta



■ Frystitogarin Emeraude er sex ára gamalt skip og vel búinn vinnslubúnaði. Það er öðru fremur íslenskur búnaður og íslenskt hugvit sem eru hjartað í skipinu.



■ Algengt er að alls kyns drasl, gömul veiðarfæri og jafnvel bilhræ komi upp með trollinu þegar skipið er að veiðum í Barentshafi. Líklegast er hér um að ræða úrgang sem hent hefur verið í sjóinn af rússneskum skipum.



■ Trollið kemur um borð. Til að minnka álagið á fiskinn og auka þannig gæði fiskisins hefur trollpokanum verið þrískipt.

snýst alltaf um að fá meira út úr hverju veiddu kíló af fiski. Það er besta svarið við niðurskurði í aflaheimildum. Ég held að íslenskum stjórnendum í sjávarútvegi hafi tekist vel upp í þessum hugsunarhætti á undanförunum árum og þar hefur framleiðsla á íslenskum fiskvinnslubúnaði



■ Vöruflökarnir í hverjum túr túr á Emeraude geta verið 60-70. Hér er eitt dæmi um framleiðslu í neytendapakningum.

og íslenskt hugvit átt stóran þátt. En til þess að geta náð árangri í sérvinnslu úti á sjó þá þurfa skipin að vera stór og öflug og með góðar aflaheimildir að baki sér. Emeraude mætti ekki vera minna skip en það er og bara sem dæmi þá fylgja miklar siglingar útgerð eins og okkar þar sem við erum mikið á veiðum í norðurhöfum og Barentshafi. Við erum 60-70 daga á sjó í hverjum túr, siglum þar af í um 10-12 daga á miðin og heim aftur. Sem dæmi sigldum við um 33 þúsund mílur í fyrra. Vegna þess hversu langir túrarnir eru þá þurfum við að hafa mikið af veiðarfærum um borð, mikla olíu, varahluti og alls kyns búnað sem tengist vinnslunni, það þarf að gera ráð fyrir aðstöðu fyrir allskyns úrgang og þannig mætti lengi telja. Til að vera í verkendum eins og við erum þá þarf því stórt og öflugt skip,“ segir Björn Valur.

Alltaf keppikeflið að gera betur

Sú vegferð að auka stöðugt gæði og verðmæti aflans segir Björn Valur að snúist um alla þætti útgerðar skips á borð við Emeraude. Margir þættir hafi áhrif.

„Dæmi um þetta eru veiðarfærin og hvaða áhrif þau hafa á gæði og þar með verðmæti aflans. Við notum sem dæmi þrískipta poka í þeim tilgangi að minnka þrýsting á fiskinn sem skilar sér í betra fishhold, meiri gæðum og enn verðmæt-

ari vöru. Þar fylgdu við ráðum íslenskra skipstjóra í Barentshafi sem höfðu áður náð góðum árangri með slíkum pokum. Móskestærð í pokum skiptir svo einnig máli í þessu samhengi sem og fleira sem við og fleiri höfum verið að þreifa okkur áfram með. Það er því alltaf verið að huga að því hvernig takmarkaðar aflaheimildir verða best nýttar og sem mest verðmæti búið til úr þeim. Þegar ég var að byrja til sjós á sínum tíma og lengi eftir það voru menn ekkert mikið að velja svona löguðu fyrir sér. Aðalatriðið var að veiða nógu mikið á sem stystum tíma. Núna þarf að hugsa öðruvísi og ég finn að þegar hugsun er um nýsköpun og verðmætasköpun hjá útgerðinni og í skipstjórninni þá skilar hún sér áfram til allra í áhöfninni. Um leið er þetta mikilvægt umhverfismál. Enda held ég að það sé óhætt að segja að fáar ef nokkrar greinar atvinnulífsins á Íslandi hafi tekið jafn stór skref í umhverfismálum og sjávarútvegurinn, með meiri verðmætasköpun úr hverju kíló, olíu, sparnaði og hagkvæmari útgerð skipa. Í þessari grein er stöðugt verið að hugsa hvernig hægt sé að gera betur á öllum sviðum,“ segir Björn Valur Gíslason.

KASK
ÖRYGGISHJÁLMAR



HVERS VIRÐI ER HÖFUÐIÐ?

Kíktu í vefverslun okkar [DYNJANDI.IS](https://dynjandi.is) til að sjá möguleikana eða hafðu samband og fáðu faglega ráðgjöf hjá starfsfólkinu okkar.



Sandsílastofninn réttir úr kútnum

Mesti þéttleiki sandsíla frá upphafi vöktunar árið 2006 mældist í leiðangri Bjarna Sæmundssonar HF 30 sem lauk í haustbyrjun. Þetta eru ánægjuleg tíðindi, enda er sandsíli lykilmæðutegund sjófugla, fiska og hvala og gegna því mikilvægu hlutverki í lífríkinu. „Sandsíli eru spennandi tegund til að rannsaka, því þau eru ekki veidd hér við land, eru mjög staðbundin og geta hjálpað til við að auka skilning á því hvaða umhverfisþættir spila stærstan þátt í nýliðun fiska,“ segir Valur Bogason sjávarvístfræðingur hjá Hafrannsóknastofnun.

Vöktun frá árinu 2006

Ástand sandsílastofnsins er kannað einu sinni á ári en stofninn hefur að jafnaði verið vaktadur frá árinu 2006. „Árið 2005 lentu margar tegundir sjófugla í vandræðum með að koma ungum á legg og var talið að rekja mætti það til skorts á sandsílu. Í framhaldinu var ákveðið að vakta fjögur þekkt silasvæði; Breiðafjörð, Faxaflóa, Vestmannaeyjar að Vík í Mýrdal og svæðið við Ingólfshöfða,“ segir Valur um upphafið. Ekki varíð farið í slíka leiðangra árið 2014 og ekki er heldur farið yfir öll svæðin á hverju ári.

Hann segir að fyrstu árin hafi rannsóknir verið stundaðar á Gæfu VE, sem er 60 tonna bátur. „Segja má að þar hafi lagst saman þekking vísinda- og sjómanna til að staðsetja stöðvar til sýnatöku. Þekking Ólafs Guðjónssonar skipstjóra á staðháttum við suðurströndina auðveldaði þetta til muna,“ segir Valur. „Fyrstu árin vorum við bæði með troll og sandsílsplóg en áherslan færðist fljótlega yfir á plóginn því sífellt færri síli fengust í trollið þegar eldri og stærri árgangar átust upp og þéttleikinn minkaði.“ Árið 2009 færðust rannsóknir yfir á Dröfn RE en frá 2016 hefur vöktunin

farið fram á Bjarna Sæmundssyni HF.

Sandsíli lykilmæðutegund

Valur segir að í síðasta leiðangri sem lauk um mánaðamót ágúst/ september hafi verið tekin sýni með sandsílsplóg á þremur stöðum; í Faxaflóa, frá Vestmannaeyjum að Vík í Mýrdal og við Ingólfshöfða. „Aukningin var mest á svæðinu frá Vestmannaeyjum að Vík, um tvöfalt meira magn en árið 2021 sem þá var það mesta sem mælst hafði. Í Faxaflóa var magnið svipað og það hefur best verið áður en við Ingólfshöfða fékkst minna af síli en á hinum svæðunum. Ef frá eru talin fyrstu ár vöktunar hefur minna fengist af sílu þar miðað við hin svæðin sem við vöktum.“

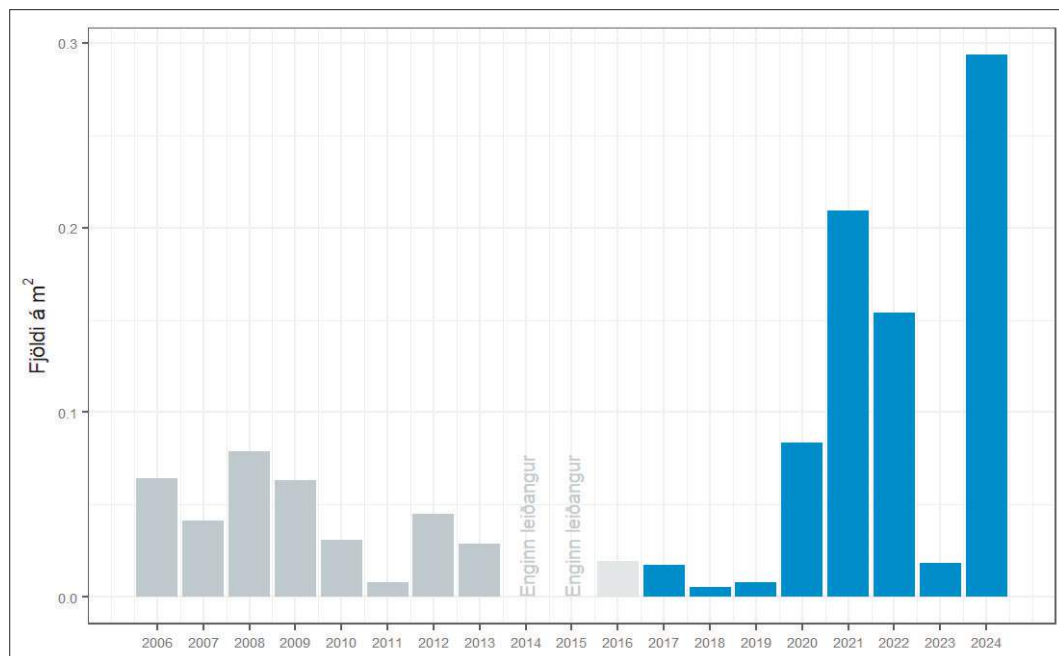
Valur segir sandsíli lykilmæðutegund sjófugla, fiska og hvala á þeim svæðum sem það heldur sig á. Sem dæmi sýndu rannsóknir að niðursveifla sandsílis hefði áhrif á útbreiðslu hrefnu við landið. Besta dæmið þar um segir hann tengsl sandsílis við viðkomu lunda við Vestmannaeyjar árin 2021 og 2024, sem eru þau bestu á þessari öld samkvæmt Náttúrufræðistofnun Suðurlands en einmitt þau ár fékkst mest af sílu í rannsóknarleiðöngurum Hafró. Hann nefnir einnig að magn síla á silasvæðum hafi áhrif á fiskgengd.

Sveiflur á milli ára

„Það eru oft miklar sveiflur milli ára,“ segir Valur en tegundin er fremur skammlíf og fáir árgangar hafa skilað sér að einhverju ráði inn í stofninn. Sjaldgæft sé að sjá mikið af fjögurra ára og eldra síli, en á fyrstu árum vöktunar var meira um þessi eldri síli. „Þegar við hófum okkar rannsóknir var fyrir hendi grunur um að orðið hefði nýliðunarbrestur í sandsílastofninum og það var staðfest í fyrsta leiðangri. Síðan hefur nýliðun verið frekar léleg flest ár og við sjáum visbendingar úr



■ Valur Bogason sjávarvístfræðingur hjá Hafrannsóknastofnun.



- Iðnaður
- Aukahlutir
- Verkstæði
- Þjónusta

RAFVER
síðan 1956



NT Ryksugur fyrir blautt & þurrt
Margar stærðir



HDS Gufudælur
Öflugar hreinsivélar



HD
Háþrýstidælur

KÄRCHER

fæðuathugunum þorsks og ýsu um að stofninn hafi byrjað að gefa eftir upp úr aldamótum.“

Valur segir að frá því vöktun hófst hafi einungis komið fram nokkrir árgangar sem skila sér sem eins árs nýliðar að einhverju marki. Það séu árgangar 2007, 2019 og 2020, „og miðað við niðurstöður síðasta leiðangurs bind ég vonir við að 2024 árgangurinn skili sér sterkur inn á næsta ári,“ segir hann. „Við metum nýliðun í stofninum við fjölda eins árs sandsíla því fjöldi 0 ára seiða getur verið mjög breytilegur og afföllin eru mikil fyrsta árið. Það er mikið afrán á seiðunum fyrsta sumarið en einnig þurfa seiðin að eiga nægan forða til að lifa af fyrsta veturinn til þegar þau liggja meira og minna grafin í sand og



■ Mesti þéttleiki sandsíla frá upphafi vöktunar árið 2006 mældist í leiðangri Bjarna Sæmundssonar HF 30 sem lauk í haustbyrjun.

éta lítið sem ekkert. Það orsakar sveiflur í þéttleika, sér í lagi þegar fáir árgangar eru í stofninum.“

Umhverfisbreytingar hafa haft áhrif á nýliðun

„Lélega nýliðun má að öllum líkindum rekja til þeirra umhverfisbreytinga sem orðið hafa í hafinu í kjölfar hækkandi hitastigs sem hófst í kringum árið 1996. Við getum ekki bent á neinn einn þátt í því sambandi en líkur aukast á að við náum að tengja þetta við ákveðna umhverfisþætti eftir því sem fleiri ár bætast í vöktunina og við fáum fleiri punkta til samanburðar,“ segir Valur.

Fleiri þættir spila einnig inn í en Valur nefnir að í leiðangri í Faxaflóa árið 2012 hafi verið mikið af sandsílum og á sama tíma var einnig mikið um makríl á svæðinu. Þau seiði hafi svo ekki skilað sér sem eins árs seiði árið á eftir. „Þannig að afrán á sandsíli og samkeppni um fæði hefur einnig áhrif,“ segir hann en bætir við að sandsílið hafi verið farið að gefa eftir áður en makríls varð vart á grunnslóð þar sem sandsílin er að finna. „Makríllinn hefur haft áhrif en er ekki megin orsök fyrir lélegri nýliðun sandsílis.“



Sandsíli

Þrjár tegundir af sandsílum eru hér við land; sandsíli, marsíli og trónusíli. Trónusílið er stærst þeirra, allt að 35-38 cm og er tiltölulega auðvelt að þekkja það frá hinum tegundunum. Hins vegar er erfitt að þekkja í sundur sandsíli og marsíli og þarf helst að telja hryggjarliði til að greina þau hvort frá öðru. Marsílið er langalgengast þessara tegunda og í daglegu tali er alltaf talað um það sem sandsíli og beinast rannsóknir Hafró að því.

Sandsíli eru smávaxin fiskur um 20-25 cm og verða mest um 8 ára gömul. Þau hafa sérstaka lífnáðarhætti og sandbotn-hætti, er afgerandi þáttur í lífi þeirra. Eftir að seiði þeirra klekjast út í mars/apríl halda þau sig uppi í sjó en um mitt sumar eru þau orðin nógu stór til að taka botn og byrja að geta grafið sig í sandinn. Eftir það má segja að hafi þau fundið sitt póstnúmer og halda sig meira og minna þar. Þau nota sandinn til að verjast afráni og til að spara orku. Þau eru algengust á 30-70 metra dýpi.

Oft er talað um að það gjósi upp síli og eru þau þá að koma upp úr botninum og mynda torfur uppi í sjó til að éta, en rauðáta er þeirra aðalfæða. Þau eru mest á ferðinni á vor- og sumarmánuðum en á haustin og veturnar eru þau meira og minna grafin í sandinn í svokölluðu vetrar-ástandi. Frá því síðla í október fram að áramótum eru þau meira á ferðinni í hrygningarferli.

ÍS TÆKNI

Við erum með lausnir

Sjálfvirkni

Hönnun og smíði á millidekkjum

Karabvottavélar og karakterfi

Lausnir í fiskeldi

Renniverkstæði

Framleiðsla

Þjónusta

Mikilvægt að fiskvinnslan sé í höndum heimamanna

Segir Björk Ingvarsdóttir framkvæmdastjóri Vilja fiskverkunar ehf. á Hólmavík

„Við erum stolt af þessu verkefni. Þetta fer vel af stað hjá okkur en ennþá eru næg verkefni eftir,“ segir Björk Ingvarsdóttir framkvæmdastjóri Vilja fiskverkunar ehf., sem rekur nýja fiskvinnslu á Hólmavík. Starfsemin er í fyrrum húsa- kynnum Hólmadrangs en þar hafði áður verið rækjuvinnsla um árabíl. Uppsetning vinnslunnar gekk hratt og vel fyrir sig og margir sem lögðu hönd á plóg við það verkefni. „Ég gæti nefnt mörg nöfn en þeir vita hverjir þeir eru,“ segir hún en í raun má segja ótrúlegt að hafa komið heilli fiskvinnslu upp á rúmlega einum mánuði.

Byggðakvótaauglýsing varð kveikjan

Björk og eiginmaður hennar Pétur Matthíasson standa að nýju fiskvinnslunni og eiga ríflega helming hennar. Að auki eiga Gunnlaugur Sighvatsson og Gámaþjónusta Hólmavíkur hlut í félaginu. Björk og Pétur reka einnig útgerð á Hólmavík, Vissu Útgerð ehf., sem gerir út línu- bátinn HIökk ST. Útgerðina keyptu þau af foreldrum Bjarkar árið 2021 en þau höfðu rekið hana frá árinu 1999.



■ Starfsfólk í vinnslusal Vilja fiskverkunar.

Björk segir hjólin hafa farið að snúast þegar Byggðastofnun auglýsti í lok síðastliðins árs sér- tækan byggðakvóta upp á 500 tonn fyrir Strandabyggð. „Útgerðarmenn hér á svæðinu fóru að skoða möguleikana sem lágu í því að fá viðbótarkvóta inn í byggðarlagið og úr varð mikil

samstaða í hópnum sem endaði með því að við sendum inn sam- eiginlega umsókn um afla- markað,“ segir Björk en nú er Vilja fiskverkun umsjónaraðili að samningi við Byggðastofnun ásamt 11 samstarfsaðilum og er samningurinn til næstu 6 ára.

Mikilvægt að vinnslan sé í eigu heimamanna

Ákveðinn vendipunktur varð í umsóknarferlinu þegar útgerð utan svæðisins hafði hug á að setja upp vinnslu á svæðinu í kjölfar þess að í boði var sértækt aflamark. „Við sáum fyrir okkur að útgerð á staðnum gæti jafn- vel hlotið skaða af, yrði þetta ofan á. Almenni byggðakvótinn sem var hér var þannig að undanþága var frá vinnslu- skyldu. Þegar þessi staða kom

upp ákváðum við að leggja allt undir og setja upp okkar eigin vinnslu. Hugsunin hjá okkur er sú að heimabátar njóti aukinna aflaheimilda á staðnum og geti landað inn til vinnslunnar okkar. Við teljum gríðarlega mikilvægt að vinnslan sé í eigu heima- manna því hér viljum við byggja upp til framtíðar og stefnum að því að stækka, þróast og verða sjálfbær. Ég tel þetta verkefni geta styrkt byggðafestu á staðnum og lyft okkur aðeins upp úr þeirri lægð sem hefur verið yfir byggðarlaginu,“ segir Björk.

Ómetanlegt að finna velviljann

Búið er að ráða starfsfólk fyrir veturinn og munu um 17 manns starfa há Vilja fiskverkun í vetur. „Við höfum einnig verið heppin með starfsfólk í sumar sem allt hefur lagt sitt af mörkum, en við náðum að vinna um 150 tonn á fyrsta eina og hálfu mánuðinum. Við sem stöndum að þessu erum fyrst og fremst þakklát fyrir áhuga íbúa hér á staðnum í okkar garð, það er ómetanlegt að finna velviljann frá samfélaginu. Starfsfólkið okkar hefur einnig staðið sig vel og hjálpað mikið við að starta þessu, það verður seint þakkað,“ segir Björk sem er bjartsýn á að vel gangi næstu misserin. „Byr- unin lofar góðu.“



Vestmannaeyjahöfn Þar sem hjartað slær



Hjarta byggðarinnar er höfnin þar sem boðið er upp á úrvals þjónustu fyrir fiski-, flutninga- og farþegaskip

Sólarhrings þjónusta fyrir skip og báta
Löndunarkrani, rafmagn og vatn

Nánari upplýsingar á vestmannaeyjahofn.is



Skildingavegur 5
902 Vestmannaeyjar
Sími 488 2540

- Eldsneytisþjónusta
- Ferðaþjónusta
- Fiskmarkaður
- Flutningsþjónusta
- Ísstöð
- Heilsugæsla
- Köfunarþjónusta
- Löndunarþjónusta
- Siglingatækjaþjónusta
- Slippur fyrir minni báta
- Veiðafæraþjónusta
- Vélsmiðjur



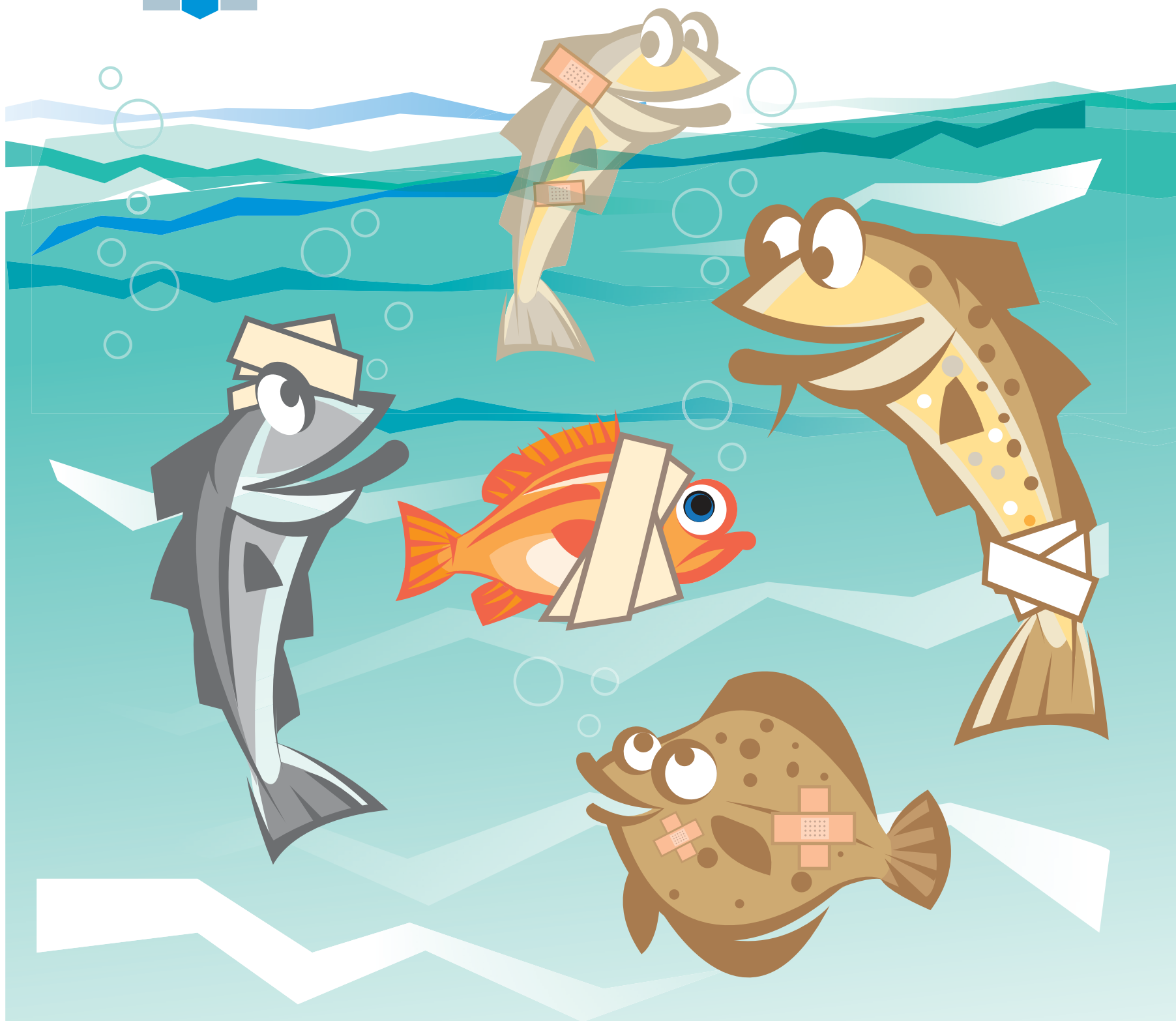
■ Gerður hefur verið samningur við Byggðastofnun um 500 tonna sértækan byggðakvóta sem er kjölfestan í þeirri ákvörðun að stofna til Vilja fiskverkunar ehf.



■ Aðaleigendur Vilja á Hólmavík eru þau Gunnlaugur Sighvatsson, Björk Ingvarsdóttir og Pétur Matthíasson.



APÓTEK
VESTURLANDS



Öll þjónusta við
skip og bátá
- með lyf og sjúkravörur

Efna til samstarfs í orkuskiptum smábáta

Samstarfssamningur hefur verið undirritaður milli Slippisins Akureyri og Grænafis ehf. á Siglufirði um þróunarverkefni í orkuskiptum smábáta þar sem markmiðið er að núverandi vélbúnaði fiskibáta sem brenna olíu verði skipt út og í hans stað komi rafmagnsbúnaður eða blendingsvélbúnaður (hybrid). Grænafi ehf. hefur á undanförunum misserum unnið að verkefninu með framleiðendum slíks búnaðar í Suður-Kóreu og er samstarfssamningurinn við Slippinn Akureyri liður í viljayfirlýsingu sem er fyrirliggjandi og Korean Maritime Institute leiðir fyrir hönd kóreskra samstarfsaðila.

Tími olíubrennslu mun líða

Kolbeinn Óttarsson Proppé, framkvæmdastjóri Grænafis ehf., segir það stóran áfanga fyrir verkefnið að fá Slippinn Akureyri að borðinu með þá sérfræðipækkingu og verkunnáttu sem fyrirtækið býi yfir. Áformað er að í vetur verði unnið að breytingum á fyrstu tveimur bátunum, annars vegar báti sem að fullu verði knúinn rafmagn og hins vegar báti með blendingsvélbúnaði.

„Öllum er ljóst að tími olíubrennslu mun líða undir lok á næstu árum og áratugum og orkuskipti munu verða í fiskibátum og skipum líkt og öðrum atvinnugreinum. Þess vegna er fagnaðarefni að fá til liðs við okkur samstarfsaðila hér heima á Íslandi í því verkefni okkar að hrinda af stað orkuskiptum í minni bátum. Og ekki síst skiptir



■ Samstarfssamningurinn var undirritaður á Íslensku sjávarútvegssýningunni á dögnum. Frá vinstri: Kolbeinn Óttarsson Proppé, framkvæmdastjóri og eigandi Grænafis ehf., Páll Kristjánsson, framkvæmdastjóri Slippisins Akureyri og Freyr Gunnlaugsson, eigandi Grænafis ehf.



■ Smábátafloti í höfninni í Sandgerði. Vonir standa til að næsta sumar verði fyrstu bátar hér á landi komnir á sjó knúinn rafmagn eða blendingsbúnaði, þ.e. hybrid.

miklu máli fyrir okkur að fá til samstarfs reynslumikið fyrirtæki á skipaþjónustusviðinu, líkt og Slippurinn Akureyri er,” segir Kolbeinn.

Von er á sendinefnd frá samstarfsaðilunum í Suður-Kóreu og í þeirri heimsókn er áformað að útfæra með starfsmönnum Grænafis og Slippisins Akureyri hvernig þróunarvinnunni í verkefninu verður háttad í vetur. Kolbeinn segir að þegar kemur að hinum eiginlegu breytingum á bátunum komi starfsmenn frá Suður-Kóreu til að vinna með íslensku fyrirtækjunum tveimur.

„Okkar draumur er að sjá þessa tvo fyrstu báta komna á sjó snemma næsta sumar og vonandi rætist hann,” segir Kolbeinn.

Hluti af framtíðinni

Páll Kristjánsson, framkvæmdastjóri Slippisins Akureyri, segir verkefnið áhugavert fyrir fyrirtækið og orkuskiptin hluta þeirrar framtíðar sem við blasir í fiskiskipaútgerð á Íslandi og um allan heim.

„Við höfum yfir að ráða mannauði, aðstöðu og sérþekkingu í öllum þáttum skipaþjónustu og viljum vera virkir þátttakendur í orkuskiptum í sjávarútvegi. Þarna fáum við tækifæri til að fylgja slíku þróunarverkefni frá grunni í rafvæðingu smábáta, sem er mikilvægt fyrir uppbyggingu þekkingar hér á landi og starfa innanlands á þessu sviði orkuskipta. Um leið tókum við því tækifæri fagnandi að geta með þessum hætti stutt með okkar reynslu og aðstöðu við bakið á því nýsköpunar- og þróunarfyrirtæki á okkar nærsvæði sem Grænafi ehf. á Siglufirði er,” segir Páll en að hans mati blasir við að til framtíðar muni vélbúnaður verða knúinn blandaðri orkugjöfum en er í dag. Kröfur umheimsins séu að breytast og áherslur á endurnýjanlega orkugjafa hafi aukist verulega. Sú staðreynd muni knýja fram breytingar á aflgjöfum.

„Þróunin er víða hafin og við erum nú til dæmis nú þegar í þróunarverkefnum í stærra skipi þar sem er verið að reyna nýja orkugjafa. Verkefnið með Grænafli fyrir smábátaflotann er þróun í sömu átt. Þetta er hluti af framtíðinni,” segir Páll.



VELKOMIN Í HAFNIR ÍSAFJARÐARBÆJAR



ÍSAFJARÐARBÆR

Ísafjarðarhöfn - Sími 450 8080

Hafnarstjóri beint: 450 8081
Vigtarskúr harðviðarbryggju 450 8082
Hafnsögumaður 450 8083
e-mail: hofn@isafjordur.is
Vaktsími Ísafjarðarhöfn 862 1877

Flateyrarhöfn - Sími 450 8084

e-mail: flahofn@isafjordur.is
Vaktsími Flateyrarhöfn: 894 8823

Suðureyrarhöfn - Sími 450 8086

e-mail: sudhofn@isafjordur.is
Vaktsími Suðureyrarhöfn 864 0325

Pingeyrarhöfn - Sími 450 8088

e-mail: thinghofn@isafjordur.is
Vaktsími Pingeyri 863 9321

Daglegar fréttir

af íslenskum sjávarútvegi

audlindin.is

AUÐLINDIN

Auglýsingasími 898 8022
inga@ritform.is

„Veljum grænt stál fyrir íslenskar hafnir“

„Það er okkur mikilvægt að horfa til sjálfbærni og umhverfisþáttar í mannvirkjagerð eins og hafnargerð. Framleiðsla stáls með grænni orku hefur aukist og fer það vel saman við að bjóða endurvinnanlega vöru sem raskar jafn lítið umhverfi og lífríki eins og stál. Það er því mikilvægt að við ákvarðanir í framkvæmdum séu lífríki sjávar og umhverfis haft að leiðarljósi,“ segir Þorsteinn Arnórsson, framkvæmdastjóri GA Smíðajárns en fyrirtækið kemur mikið við sögu í hafnaframkvæmdum á Íslandi sem innflytjandi og seljandi stáls í hafnamannvirki. Þorsteinn segir hreint ekki sama hvaða efni eru valin í þessi mannvirki.



Gera þarf umhverfiskröfur í framkvæmdum

Þorsteinn er þeirrar skoðunar að sveitarfélög eigi að setja sér stefnu í þessum málum og gera kröfu um að aðföng og framkvæmdir séu eins umhverfisvæn og kostur er. „Ísland getur verið leiðandi með skýra stefnu um græn skref við hafnir og strendur Íslands. Sveitarfélög og ríkið eiga að gera ríka kröfu til umhverfis í framkvæmdum og margir framleiðendur kappkosta að bjóða vöru sem hefur lægra kolefnisspor en sambærileg vara. Munurinn liggur oft í framleiðsluferlinu á vörunni sjálfri,“ segir Þorsteinn.

■ Framkvæmdir standa nú yfir á Torfunefsbyggju á Akureyri og er stálþilið frá fyrirtækinu GA Smíðajárni. „Ísland getur verið leiðandi með skýra stefnu um græn skref við hafnir og strendur Íslands,“ segir Þorsteinn Arnórsson, framkvæmdastjóri fyrirtækisins.

Margfaldur munur á kolefnisspori í stáli

Þorsteinn segir að þau stálþil sem GA Smíðajárn bjóði í dag séu með á bilinu 370-540 kg/Co2 við framleiðslu en verðmunur er á framleiðsluáferðinni. Kaupendur geti því reiknað kolefnisspor framkvæmda með þeirri framleiðslu sem þeir velja og kolefnisjafnað með kaupum á slíkum einingum. Til samanturðar þá segir hann að kolefnissporið þar sem ekki er notað við endurunnið efni og

hreina orkugjafa sé allt uppi 3,2 tonn af Co2 í framleiðslu. Framleiðsluferlið sé vottað og einnig er upprunavottun á efninu og því eigi allt að vera skothelt.

„Veljum grænt í hafnargerð!“

Þorsteinn setur fram þá spurningu hvort tilfellið sé að hér á landi séu stálþil í höfnum sem séu með níu sinnum meira kolefnisspor en útboðsgögn hafi sagt til um. „Vottanir á því efni sem tilgreint er sem grænt þarf að

skoða sérstaklega og uppruna þeirra. Því miður hefur borið á því að vottanir hafa verið falsað sem hafa komið með vörum og því er mikilvægt að verkkaupi kynni sér og sannreyni vottanir sem fylgja með vörum sem keyptar eru í þeirri trú að um umhverfisvæna vöru sé um að ræða. Sveitarfélög eru til að mynda að kaupa slíka vöru sem á að vera umhverfisvæn samkvæmt útboði.

Í Evrópu eru ríkar kröfur um umhverfismál og skráningu upp-

runa vöru. Við getum ekki alltaf lokað augunum þegar kemur að vottunum og gæðum til framkvæmda á Íslandi og horft bara til kostnaðar. Stundum er verðmunurinn ekki mikill í krónum en getur verið milljónir tonna af Co2 útblæstri í framleiðslu ef horft er bara til stálþila. Veljum grænt stál í hafnargerð,“ segir Þorsteinn.

ga.is



Við óskum Þorbirni hf. til hamingju

Við óskum Þorbirni hf. og áhöfn Huldu Björnsdóttur GK 11 til hamingju með nýja skipið.

Um borð er að finna tvær Scania ljósavélar.



SCANIA

KLETTUR

Höfum náð árangri en betur má ef duga skal

Rætt við Gunnar Tryggvason hafnarstjóra

HAFNIR

„Faxaflóahafnir reka meginhluta starfsemi sinnar í þéttri borgarbyggð og við erum fullmeðvitúð um að slíkum rekstri fylgir mengun sem við reynum að halda eins mikið niðri og mögulegt er. Þar er baráttan við losun gróðurhúsalofttegunda efst á blaði. Tölur úr grænu bókhaldi okkar sýna að þrátt fyrir verulega aukin umsvif hefur okkur tekist að stöðva aukningu losunar frá starfseminni en við viljum gera betur og erum með ýmislegt í undirbúningi til að tryggja það,“ segir Gunnar Tryggvason, hafnarstjóri Faxaflóahafna í samtali við Sóknarfæri.

Spornað gegn mengun

Faxaflóahafnir starfa samkvæmt vottuðu umhverfisstjórnunarkerfi ISO 14001 og er lögð áhersla á að fyrirtækið sé leiðandi og til fyrirmyndar í umhverfismálum. Í grænu bókhaldi fyrirtækisins er haldið utan um og upplýst reglubundið um árangurinn og hefur hann verið umtalsverður á síðustu árum. Losun gróðurhúsalofttegunda frá starfseminni árið 2023 var 1.228 tonn CO2 ígildi og hafði hún farið vaxandi árin á

undan. Það ár hafi hins vegar tekist að draga úr losuninni þrátt fyrir verulega aukningu starfseminnar.

Í síðustu ársskýrslu Faxaflóahafna kemur fram að árið 2023 höfðu heildarinnkaup á jarðefnaeldsneyti Faxaflóahafna, vegna m.a. reksturs bifreiða og dráttarbáta, dregist saman um 44% samanborið við árið 2016. Nú eru um 60% ökutækja í eigu Faxaflóahafna knúin hreinorku og markvisst er unnið að kolefnisbindingu með eigin skógrækt og endurheimt eigin votlendis. Mestur árangur mun þó nást þegar fullri raftengingu hafnanna er lokið en lokaspjettur þess verkefnis er þegar hafinn.

Ívilnanir og refsíákvæði

Á síðasta ári komu 260 skemmtiferðaskip til hafna Faxaflóahafna með ríflega 320.000 farþega. Vitað er að siglingu slíkra skipa til landsins fylgir mengun, sem stafar þó fyrst og fremst af siglingu þeirra á höfum úti, en einnig þegar þau liggja við bryggju þar sem jarðefnaeldsneyti knýr þá vélar þeirra sem tryggja þeim orku til hitunar og lýsingar.

Faxaflóahafnir hafa á liðnum árum unnið skipulega að uppbyggingu raftenginga fyrir stærri skip sem koma til hafnar



■ Gunnar Tryggvason hafnarstjóri. „Við ætlum að reyna að tryggja að á árinu 2027 muni öll skip í Faxaflóahöfnum geta slökkt á vélum sínum og útblástur úr reyk háfum þeirra því heyrta sögunni til. Það er gríðarlegur áfangi og fagnaðarefni.“



GRINDAVÍKURHÖFN
ÓSKAR ÁHÖFN OG ÚTGERÐ
HULDU BJÖRNSDÓTTUR GK 11
TIL HAMINGJU MEÐ GLÆSILEGT SKIP

Grindavíkurhöfn



Seljabót 2a, 240 Grindavík
Sími 426 8046 (hafnarvog og bakvakt)
ghofn@grindavik.is
www.grindavik.is/hofnin



■ Nýja farþegamiðstöðin á Skarfabakka verður um 5.700 m² að stærð og með henni verða þáttaskil í þjónustu Faxaflóahafna við farþega skemmtiferðaskipanna.

og vill fyrirtækið þannig leggja sitt af mörkum til að draga úr útblæstri gróðurhúsalofttegunda og bæta loftgæði þeirra sem búa í nágrenni hafnanna með því að draga úr losun loftmengunarefna í andrúmsloftið.

Gunnar segir að Faxaflóahafnir geri allt sem þau geti til að örva útgerðirnar til að draga úr notkun olíu til þess arna, m.a. með því að gefa afslátt af hafnargjöldum. Einnig hafi Faxaflóahafnir nú loksins lagalega heimild til að refsa þeim aðilum sem ekki halda mengun í lágmarki.

„Við beitum þessum tækjum mis-kunnarlaust og get ég nefnt að mest mengandi skipin geta þurft að greiða álag sem nemur allt að 75% af hafnargjöldum. Það mikilvægasta í þessu er hins vegar að koma stóru farþegaskipunum alfarið yfir í rafmagn. Samkvæmt Evróputilskipunum mega mengandi farþegaskip ekki liggja í evrópskum höfnum frá árinu 2030 en við ætlum að vera á undan og tryggja skipunum fullkomnar raftengingar strax á árinu 2027. Þá munu vonandi öll farþegaskip í Faxaflóahöfnum geta slökkt á véllum sín-

um og útblástur úr reyksháfum þeirra því heyrja sögunni til. Það er gríðarlegur áfangi og fagnaðarefni,“ segir Gunnar.

Skipulegar aðgerðir

Faxaflóahafnir tóku í gagnið fyrstu stóru landtenginguna við Sundabakka í desember 2022 fyrir stærstu flutningaskipin sem gerð eru út en það verkefni var unnið í samstarfi við Eimskip og Veitur með stuðningi umhverfis-, orku- og loftslagsráðuneytis.

„Á síðasta ári tókum við svo í gagnið raftengibúnað hér við Faxagarð sem getur þjónað minni skemmtiferðaskipum. Í framhaldi af því hófst svo þriðji og síðasti áfanginn en það er að koma upp háspennubúnaði fyrir stóru farþegaskipin sem liggja við Skarfabakka í Sundahöfn. Veitur vinna nú að byggingu nýrrar aðveitustöðvar við Sægarða, sem er forsenda verkefnisins og stefnum við á að taka öflugan háspennubúnað í notkun innan 3ja ára. Þetta er heildarfjárfesting upp á um þrjá milljarða króna en við höfum leitað eftir fjármögnun frá opin-



■ Risaskip koma reglulega til Sundahafnar og innan fárra missera hætta þau að menga meðan þau liggja við bryggju.

berum sjóðum og vonum auðvitað að þeir séu tilbúnir að koma til liðs við okkur með einhverjum hætti.“

Faxaflóahafnir hafa leitað fleiri leiða til að draga úr mengun frá stóru farþegaskipunum og eru einmitt um þessar mundir að leita að samstarfsaðila um að koma á tengingum þeirra við hitaveitur í höfnunum. Gunnar segir að flest skipanna séu með ofnakerfi og lagnir um borð sem væri hægt að tengja við hitaveitu án mikillar fyrirhafnar. „Þessi leið er að okkar mati vel fær en eins og við vitum eru skipin hér í höfn yfir sumartímann þegar lítið álag er á hitaveitunni. Þetta gæti verið fjárhagslegur ávinningur fyrir skipaútgerðirnar en einnig imyndarlegur þar sem þau væru að nýta endurnýjanlega orku í höfn í stað þess að brenna olíu. Þetta væri um leið góð auglýsing fyrir Ísland og myndi skapa okkur sérstöðu þar sem fárra slikra kosta er völ annars staðar í heiminum,“ segir Gunnar hafnarstjóri.

Stórbætt aðstaða farþega

Við Skarfabakka í Sundahöfn eru þegar

hafnar framkvæmdir við nýja farþegamiðstöð sem mun opna árið 2026. Tilkoma hennar mun gjörbreyta og bæta alla aðstöðu þeirra hundruða þúsunda farþega sem árlega koma til Faxaflóahafna með farþegaskipunum stóru. Byggingin verður svokallað fjölnotahús, um 5.700 fermetrar að stærð. Húsið er einnig ætlað undir landamæraeftirlit, ráðstefnur, fundi og ýmsa viðburði.

„Þessi fjárfesting er liður í að auka tekjur félagsins og samfélagsins alls af þeim ferðamönnum sem hingað koma. Við munum fá að njóta þessa mannvirkis um það leyti sem landtengingar fyrir skemmtiferðaskipin sem að Skarfabakka koma verða teknar í notkun. Það er því stefnt að stórbættu þjónustustigi við farþega um leið og við drögum hratt og örugglega úr loftmenguninni sem þessum gestum okkar fylgir,“ segir Gunnar Tryggvason að lokum.

faxaflóahafnir.is

SIMRAD

By KONGSBERG

Fyrir sjálfbærar fiskveiðar



KONGSBERG



Simrad CP60 strømmælir



Simrad ST90



Hytera



JRC



JOTRON



Sperry Marine



ZODIAC

Askalind 2
201 Kópavogur

Simberg

Sími: 414-4414

www.simberg.is
simberg@simberg.is

Góður gangur í Hafnarfirði

Rætt við Lúðvík Geirsson hafnarstjóra og formann Hafnasambands Íslands

HAFNIR

„Það er óhætt að fullyrða að hér í Hafnarfjarðarhöfn hefur verið góður gangur á síðustu árum, bæði hvað varðar umsvif á hafnarsvæðinu og eins uppbyggingu allrar aðstöðu. Við erum stöðugt að endurbæta aðstöðu í gömlu höfninni en einnig að huga að framtíðaruppbyggingu í tengslum við Straumsvíkurhöfn þar sem munu verða stórukin umsvif á næstu árum,“ segir Lúðvík Geirsson, hafnarstjóri í Hafnarfirði.

Gríðarleg aukning í lausavöru

Lúðvík segir að mikil aukning hafi orðið í umferð stærri skipa um höfnina á síðustu árum og nefnir að árið 2010 hafi 350 skip komið til hafnar en í fyrra yfir 500 skip. Þá hafi einnig verið umtalsverð aukning á lönduðum afla frá íslenskum togurum síðustu árin og heildarafli haldist um og í kringum 40 þúsund tonn á ári.

„Þetta hefur gerst þrátt fyrir að rússnesk skip komi ekki hingað lengur í kjölfar viðskiptabannsins eftir að Úkrainustríðið braust út. Mikil aukning hefur orðið í innflutningi á lausavöru í gegnum Hafnarfjarðarhöfn, bæði á salti og malarefni. Þá er



■ **Lúðvík Geirsson, hafnarstjóri: „Byggðin hér allt í kring er stöðugt að þéttast og verkefnið er að samþætta þróun hafnarinnar við nýtt byggðamynstur en tryggja um leið lífvænleika þeirrar nauðsynlegru starfsemi sem hér er.“**

að bætast við innflutningur á byggingarvörum, sementi og laxafóðri er einnig umskipað í höfninni. Öllu asfalti sem kemur til landsins er skipað upp í Hafnarfirði, hér landar Atlantsólía

allri sinni vöru og hér í gegn fer nær allur útflutningur frá landinu á brotajárni svo dæmi séu tekin. Þetta eru vaxandi umsvif,“ segir Lúðvík. Hann nefnir að árið 2010 hafi heildarinnflutningur á lausa-

vöru í Hafnarfirði utan Straumsvíkurhafnar verið um 120.000 tonn en hefði farið yfir 200.000 tonn á síðasta ári. Útlit sé fyrir enn frekari aukningu í þessum vöruflutningum á komandi árum, auk þess sem vörumagn í gengum Straumsvík hafi verið stöðugt í kringum 800.000 tonn á ári. „Þessi aukning í skipakomum og vörumagni hefur aukið umsvif og tekjur hjá Hafnarfjarðarhöfn á umliðnum árum og á sama tíma hefur orðið meira en tvöföldun á komum farþegaskipa yfir sumartímann,“ segir hafnarstjórinn.

Aðlögun að þéttari byggð

Eins og allir vita hefur Hafnarfjörður byggst upp í kringum höfnina sem í sann má segja að sé miðunktur mannlífs í bænum. Höfninni er ætlað það hlutverk inn í framtíðina en framhjá því verður ekki litið að hlutverk hennar og ásýnd mun taka breytingum í samræmi við byggðapróun og áherslur í skipulagsmálum.

„Byggðin hér allt í kring er stöðugt að þéttast og verkefnið er að samþætta þróun hafnarinnar við nýtt byggðamynstur en tryggja um leið lífvænleika þeirrar nauðsynlegru starfsemi sem hér er,“ segir Lúðvík. „Á síðustu árum hefur mikil vinna verið

lögð í undirbúning deiliskipulags fyrir Flensborgarhöfn og nýja smábátahöfn, Hamarshöfn. Sú vinna byggir á forsendum fyrirbyggjandi rammaskipulags fyrir svæðið þar sem m.a. er gert ráð fyrir blandaðri þjónustu og íbúðabyggð í nálægð við opið hafnarsvæði, smábáta og skemmtibáta. Þá er einnig stefnt að því að ljúka við frágang á nýju uppsátri fyrir smábáta á geymslusvæði hafnarinnar við Hvaleyrarlón, svo hægt sé að rýma til á núverandi uppsátri við Flensborgarhöfn og undirbúa framkvæmdir á því svæði. Einnig er unnið að skipulagsvinnu við nýtt íbúðasvæði á svonefndu Óseyrarsvæði, milli Óseyrarbrautar og Hvaleyrarbrautar og jafnframt er í undirbúningi skipulagsvinnu vegna væntanlegrar uppbyggingar Tækniskólans á Fornubúdarreitnum.“

Lausaflutningar fjær byggðinni

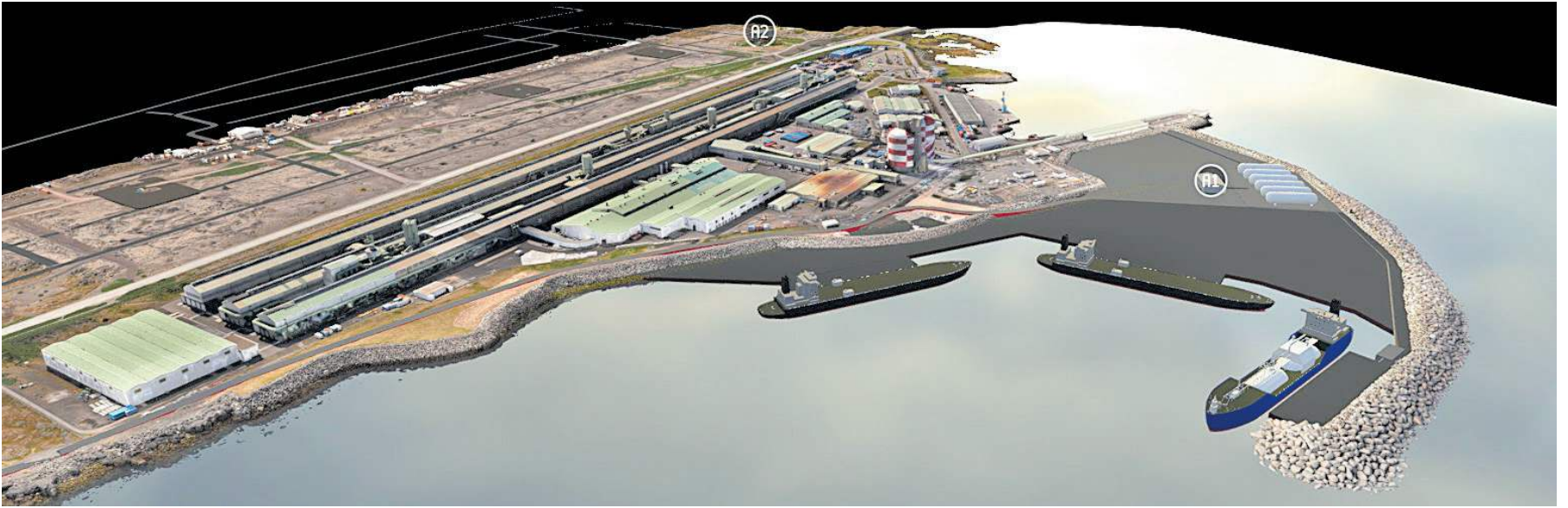
„Hér í Hafnarfirði hafa bæjaryfirvöld um nokkurt skeið hugað að því að skapa höfninni rýmri aðstöðu fjær miðbænum, einkum þeirri starfsemi sem lýtur að flutningum á lausavöru og öðru slíku sem illa þrýfst í miklu nágrenni við byggð og almenningsrými. Við erum auðvitað með góða höfn í Straumsvík og þar



Veiðarfærarþjónustan óskar áhöfn og útgerð Huldu Björnsdóttur GK 11 til hamingju með glæsilegt skip



Ægisgata 3 - 240 Grindavík - Símar: 426 7717 / 8941891 - Veidarfaeri@veidarfaeri.is



■ Ætlunin er að ráðast í umfangsmiklar hafnarframkvæmdir í tengslum við Straumsvíkurhöfn á næstu árum.

eru miklir möguleikar á stækkun. Fyrir liggja kynningar- tillögur að breytingum á aðal- og deiliskipulagi fyrir væntanlegt framkvæmdasvæði sem nær frá nýrri tengingu við Reykjanesbraut austan álversins, veglagningar með ströndinni og landfyllingar- og hafnaraðstöðu norður af Súrálbakknum. Þessar framkvæmdir gætu farið af stað innan fárra ára. Gangi Carbfix verkefnið eftir er ljóst að meiri gangur verður í fyrirhuguðum hafnarframkvæmdum en það verkefni breytir í sjálfu sér ekki áformum okkar um að færa hluta af núverandi hafnarumsvifum yfir á nýtt svæði í fyllingu tímans.

Hafnarfjarðarhöfn varð í byrjun sumars 2022 fyrsta höfnin hérlandis til að taka í notkun landtengingarbúnað fyrir háspennu til að tengja farþegaskip og stærstu frystitogara við landrafmagn. Síðan þá hafa þessi aflfreku skip verið tengd við nýja háspennukerfið og hefur það allt gengið snurðulaust fyrir sig.

Skuldbindingar stjórnvalda

„Tengibúnaður er til staðar uppá nær 1,3 MW bæði á Hvaleyrarbakka þar sem frystitogarar leggjast að og á Suðurbakka þar sem farþegaskip hafa sína viðlegu á sumrin. Við höfum fjármagnað þessi verkefni af eigin aflafé en fyrir liggur að það dæmi gengur ekki upp til langframa. Hafnarfjarðarhöfn sótti um styrk úr Orkusjóði á árinu 2023 vegna uppbyggingar á háspennubúnaðinum en fékk ekki úthlutun frekar en aðrar hafnir sem sóttu um stuðning til samþærilegra verkefna. Það eru veruleg vonbrigði þar sem um er að ræða mikilvægar en kostnaðarsamar framkvæmdir. Við höfum itrekað rætt það á vettvangi Hafnasambandsins að án verulegs tilstyrks stjórnvalda er útilokað að hafnirnar geti fjármagnað nauðsynlegar landtengingar á næstu árum og þannig uppfyllt alþjóðlegar skuldbindingar þessara sömu stjórnvalda um þátttöku í orkuskiptum heimsins. Við sjáum fyrir okkur að í höfnum landsins verði byggðar upp öflugar orkustöðvar sem öll skip geti sótt í, ekki einvörðungu til notkunar í höfn heldur einnig til hleðslu og notkunar á hafi úti. Þetta síðarnefnda á ekki sist við um fiskiskip og báta en margt bendir til að slík fley verði að mestu leyti rafknúin innan ekki langs tíma.“

hafnarfjarðarhofn.is

ÖRYGGI OG ÞEKking



RAFIÐNAÐARSAMBAND ÍSLANDS HEFUR STAÐIÐ VAKTINA Í 50 ÁR

Félagar í Rafiðnaðarsambandi Íslands hafa alltaf verið í fararbroddi í þekkingu á raf- og tæknibúnaði og notkun hans.

Tryggjum öryggi og skiptum við fagmenn

RAFIÐNAÐARSAMBANDIÐ STENDUR VAKTINA og stendur vörð um réttindi þín, starfsumhverfi, vellíðan og starfsöryggi.

AÐILDARFÉLÖG RAFIÐNAÐARSAMBANDSINS



Jóhanna Tryggvadóttir, verkefna- og markaðsstjóri Hafnasamlags Norðurlands

Sumarið gekk vel þrátt fyrir annir og bókunarstaða ágæt fyrir 2025

HAFNIR

„Liðið sumar gekk mjög vel hjá okkur og bókunarstaðan fyrir árið 2025 lítur ágætlega út,“ segir Jóhanna Tryggvadóttir, verkefna- og markaðsstjóri Hafnasamlags Norðurlands. Tekjur samlagsins af komum skemmtiferðaskípa nýliðið sumar námu um 884 milljónum króna. Skipakomur voru samtals 258 til Akureyrar, Hríseyjar og Grimseyjar og farþegar um borð voru 258 þúsund talsins. Flest skipanna komu við á Akureyri, 204 í allt, 42 stoppuðu við Grimsey og 12 við Hrísey. Farþegar eru flestir frá Bandaríkjunum, Þýskalandi og Kanada.

Jóhanna segir að mikið hafi verið lagt í framkvæmdir undanfarin ár á hafnarvæðinu, bæði á bryggjunum og bílastæðum. „Merkingar hafa verið bættar með öryggi farþega og starfsfólks að leiðarljósi. Þá höfum við bætt aðstöðu fyrir þá ferðabjónustuaðila sem starfa á hafnarvæðinu í tengslum við skipakomur,“ segir hún og bætir við að Torfunefið sé í mikilli uppbyggingu en stefnt sé að því að taka á móti minni skemmtiferðaskípum við nýja Torfunefsbryggju við miðbæ Akureyrar næsta sumar.

Bæta flæði ferðamanna og fækka álagstoppum

Hafnasamlag Norðurlands setti sér það viðmið fyrir sumarið að taka ekki á móti fleiri en 5 til 7 þúsund farþegum skemmtiferðaskípa á hverjum degi og segir Jóhanna það hafa gengið eftir.

„Okkur tókst einnig að draga í sundur komur skemmtiferðaskípanna á þann hátt að tími hefur verið lengdur á milli þess



■ Jóhanna Tryggvadóttir, verkefna- og markaðsstjóri Hafnasamlags Norðurlands. Myndir: Hafnasamlag Norðurlands



■ Vel gekk hjá Hafnasamlagi Norðurlands á liðnu sumri þó mikið hafi verið gera og mörg skip á ferðinni.



■ Alls höfðu 258 skemmtiferðaskíp viðkomu í höfnum Hafnasamlags Norðurlands í sumar; þ.e. á Akureyri, í Grimsey og Hrísey. Um borð voru 258 þúsund farþegar.

sem skipin leggjast að bryggju. Með því er hægt að jafna flæði ferðamanna og fækka álagstoppum á ákveðnum svæðum.”

Jóhanna nefnir að verslun og

ferðabjónusta hafi vaxið í talsverðum mæli á Norðurlandi undanfarin ár í takt við fjölda skipa sem þangað koma. „Við heyrum af tilfellum þar sem allt

að 80-90% ársafkomu ferðabjónustufyrirtækja megi tengja beint við aukinn fjölda farþegar skemmtiferðaskípa,“ segir hún.

Bókunarstaða fyrir árið 2025

er ágæt en Jóhanna segir að þegar séu bókaðar um 220 skipakomur til Akureyrar, Grímseyjar og Hríseyjar. Farþegafjöldinn verði svipaður og á liðnu sumri, rúmlega 260 þúsund manns.

Blikur á lofti verði tollfrelsi afnumið

Blikur eru á lofti, að sögn Jóhönnu, ef tollfrelsi sem sett var á fyrir nokkrum árum á siglingar minni skemmtiferðaskípa, leiðangursskipa, sem sigla hringinn um landið verður afnumið um komandi áramót eins og stjórnvöld áforma. Tollfrelsið var á sínum sett á til að laða þessi skip til landsins en þau hafa haft viðkomu á áfangastöðum víða á landsbyggðinni, gjarnan á smærri stöðum og stöðum sem ekki eru í alfaraleið.

„Það er ákveðin hætta á afbókunum þessara skipa ef tollfrelsið verður afnumið. Mörg þeirra sem koma við á Norðurlandi eru einmitt á þessum hring siglingum,“ segir Jóhanna. Hún nefnir að um 85% af þeim skemmtiferðaskípum sem höfðu viðkomu í Grimsey á liðnu sumri hafi verið á hring siglingu og 58% þeirra sem komu til Hríseyjar. „Komur til Grimseyjar gætu að mestu lagst af á næstu árum vegna þessa og því er mikilvægt fyrir okkur að halda vel á spöðunum til að við missum ekki þessa gríðarlegu tekjulind frá okkur í hendur áfangastaða annarra landa.“

Farþegaskipti á Akureyri?

Með betri tengingum á Akureyrarflugvelli og auknu milli-landaflogi segir Jóhanna að þar skapist möguleikar á farþegaskiptum á Norðurlandi fyrir skemmtiferðaskíp. Nokkuð er um slíkt tengt skipakomum og í þeim tilfellum sem farþegarskipti á skemmtiferðaskípum eru hérlandis hafa þau næringöngu verið í Reykjavík og farþegar þá farið um Keflavíkflugvöll.

RAFTÍÐNI EHF

Sími 552 8710

raftidni@raftidni.is

rafvélaverkstæði - vindingar
skipabjónusta - raflagnir - viðhald

Grandagarður 16 · 101 Reykjavík

Matvælavottaðar efnavörur

Hágæða smur og hreinsiefni sem henta fyrir krefjandi og erfiðar aðstæður í matvinnslum bæði á sjó og landi.



3M | **PELTOR™**

3M PELTOR WS LiteCom PRO III



Heyrnarhlíf með innbyggt samskiptakerfi og Bluetooth multipoint tengimöguleika. Sterklega byggð heyrnarhlíf fyrir krefjandi aðstæður og hávaðasama vinnustaði þar sem samskipti þurfa að vera í lagi.

Kemi ehf | Tunguhálsi 10 | Sími 415 4000 | kemi@kemi.is | www.kemi.is



Ný tollalög valda okkur áhyggjum

Rætt við Hilmar Kristjánsson Lyngmo, hafnarstjóra í Ísafjarðarbæ

HAFNIR

„Ef við horfum til sumarsins voru hér í höfninni erlend skemmtiferðaskip upp á nær því hvern einasta dag og heildarfjöldi gesta í kringum 235 þúsund manns. Þessu fylgja miklar annir og álag á alla innviði en allt tókst þetta vel og þarf ekki að spyrja um áhrifin á veltu fyrirtækja sem þjóna þessum mannfjölda. Tekjur hafnarsjóðs af þessari starfsemi námu um það bil 756 milljónum króna en auðvitað voru tekjur samfélagsins mun hærrí,“ segir Hilmar Kristjánsson Lyngmo, hafnarstjóri í Ísafjarðarbæ í samtali.

Hafnir Ísafjarðarbæjar eru fjórar; á Ísafirði, Suðureyri, Flatreyri og Þingeyri. Hilmar segir að liðið sumar hafi verið metsumar í skipakomum til Ísafjarðar en alls komu 186 skip til hafnar og þar af þrjú til Þingeyrar. Raunar hafi heimsóknirnar verið 192 ef talin eru með þau skip sem komu í ör-stutt stopp vegna smáerinda en hleyptu ekki farþegum í land. Þá getur hann þess að 10 skip hafi þurft að afboða komu sína, oftast vegna slæms veðurs.

Fjárfest í betri aðstöðu

Stöðugt er unnið að frekari uppbyggingu aðstöðu fyrir skemmtiferðaskip í Ísafjarðarhöfnunum og að sögn Hilmars mun taka 2-3 ár að ljúka þeim verkefnum sem búið er að skipuleggja. „Við stefnum t.d. á að ljúka við dýpkun við Sundabakka fyrir næsta sumar og taka svo í notkun nýtt rútustæði við höfnina sem var malbikað fyrir skömmu. Út frá því verða gerðar nýjar gönguleiðir frá hafnar-svæðinu sem munu færa stóran hluta gangandi umferðar fjær vinnusvæði flutningabíla, lyftara og annarra vinnuvéla. Þá er verið að hanna nýtt landamærahús fyrir hafnar-svæðið og undirbúa bættu salernisaðstöðu fyrir gesti okkar, svo fátt eitt sé nefnt.“

Hilmar bætir við að enn eigi eftir að bæta aðstöðu við „tenderbryggjuna“ svokölluðu, en þar koma í land þeir farþegar sem ferjaðir eru með léttabátum úr skipum sem leggjast við akkeri. Þar séu áform um að smíða göngustíg úr timbri við hliðina á veginum sem myndi auka öryggi á umtalsvert.

Komum skemmtiferðaskipa til Ísafjarðarbæjar hefur fjölgað ævintýrlega síðustu árin. Árið 2011 komu 35 skip til hafna Ísafjarðar, þau voru orðin 64 árið 2018 og áður en öllu var skellt í lás vegna covid voru þau orðin 131 talsins. Eins og áður sagði voru skipin 186 í sumar og að sögn Hilmars bendir ýmislegt til þess að vöxturinn sé um það bil að ná hámarki en mikil óvissa sé í kortunum.

Ný tollalög valda áhyggjum

„Því miður eru blíkur á lofti því um næstu áramót taka gildi breytingar á tollögum sem munu íþyngja þessum viðskiptum þótt við og þeir hjá Tollinum vitum ekki hvernig eigi að framfylgja þeim lögum. Þessar breytingar



■ Nóg um að vera í Ísafjarðarhöfn. RIB báturinn Ísöld á leið í hvalaskoðun og siglir fram hjá National Geographic Resolution sem liggur við Ásgeirsbakka ásamt Júlíusi Geirmundssyni. Í baksýn má sjá Celebrity Apex við Sundabakka.



■ Hilmar Kristjánsson Lyngmo, hafnarstjóri í Ísafjarðarbæ. „Því miður eru blíkur á lofti því um næstu áramót taka gildi breytingar á tollögum sem munu íþyngja þessum viðskiptum.“ Myndin er tekin á Seatrade kaupstefnunni í Malaga nú í haust.



■ Norwegian Prima er stærsta skip sem lagst hefur að bryggju á Ísafirði, 143.535 tonn. Hér er það í sinni fyrstu heimsókn sinni til bæjarins 21. maí sl.



■ Star Pride í Skutulsfirðinum. Þetta er eitt af skipunum sem voru í hringsiglingum um Ísland í sumar og kom 11 sinnum til Ísafjarðar.

gætu haft mikil áhrif á hringsiglingarnar en allmörg smærri skipanna hafa fasta viðveru við Íslandsstrendur, sigla hring eftir hring og staldra við í fjölmörgum höfnum. Þessi skip hafa notið ákveðins tollfrelsis, en nú stendur sumsé til að afnema það. Það er veruleg hætta á að útgerðarfélag þessara skipa muni endurskoða stöðu sína og ljóst að það yrði umtalsvert högg fyrir afkomu hafnanna ef slíkar hringsiglingar drægjust verulega saman eða hreinlega legðust af. Hvað okkur varðar voru t.d. 53 af komum skipa til Ísafjarðar í tengslum við hringsiglingarnar, farþegafjöldinn var tæplega 16 þúsund manns og tekjur hafnarinnar af þessum skipum námu um 75 milljónum króna. Þetta yrði líka umtalsvert tekjumissir fyrir mörg þjónustufyrirtæki í sveitarfélaginu, en langflestar farþegar þessara skipa fara í skipulagðar skoðunarferðir og kannanir benda til þess að meðaleyðsla hvers farþega á þessari tegund skipa sé talsvert meiri en farþega stærri skipanna.“

Ferðapjónusta að eflast

Hilmar segir að hafnarstarfsmenn sem og aðilar í ferðapjónustu og frá Ísafjarðarbæ hafi sinnt markaðsstarfsemi vel á undanföllum árum og átt fjölmarga fundi með erlendum aðilum sem gera skemmtiferðaskipin út og ljóst að áhugi þeirra á Íslandi og Ísafirði er enn mikill.

„Mörg þessara fyrirtækja hafa fylgst náið með framkvæmdunum við höfnina okkar og fagna því að nú skuli vera hægt að bjóða farþegunum upp á betri aðstöðu en áður við komuna til bæjarins. Annars virðast farþegar undantekningalítið vera ánægðir með heimsóknir sínar til Ísafjarðar og á meðan svo er munu skipafélagin vonandi halda áfram að bjóða upp á Ísafjarðarbæ sem einn af sínum viðkomustöðum. Það skiptir samfélagið okkar miklu máli enda hefur byggst upp í kringum þetta öflug ferðapjónusta hér um slóðir og margir sem hafa atvinnu af því að þjónusta farþega skemmtiferðaskipa.“

ER STARFSFÓLKID KLÆTT VIÐ HÆFI?

VINNUFATNAÐUR

- » SÝNILEIKAFATNAÐUR
- » HLÍÐARFATNAÐUR
- » ÚTIFATNAÐUR
- » KULDAFATNAÐUR
- » ÖRYGGISFATNAÐUR



Kíktu í vefverslun okkar [DYNJANDI.IS](https://dynjandi.is) til að sjá möguleikana eða hafðu samband og fáðu faglega ráðgjöf hjá starfsfólkinu okkar.



Skeifunni 3h · Sími: 588 5080 · dynjandi.is

Aukin umsvif í Mjóeyrarhöfn kalla á stækkun

HAFNIR

„Framundan er vinna við spennandi þróunarverkefni á svæðinu kringum Mjóeyrarhöfn en það stendur til að gera heildarhönnun fyrir þetta svæði og úttekt á þeim möguleikum sem þar eru fyrir hendi. Að okkar mati eru frábær tækifæri til staðar við að byggja upp grænan iðnað á svæðinu en fyrir hendi eru nokkrar lóðir sem hentugar eru til að koma upp nýjungum í atvinnulífi í sveitarfélaginu,” segir Birgitta Rúnarsdóttir, verkefnastjóri hafna í Fjarðabyggð.

Ein stærsta vöruflutningahöfn landsins

Mjóeyrarhöfn stendur við norðanverðan Reyðarfjörð, miðja vega milli þéttbýlisins í Reyðarfirði og á Eskifirði og er með stærri vöruflutningahöfnum landsins. Skammt frá Mjóeyrarhöfn er álver Alcoa Fjarðaáls og þjónar höfnin fyrir tækinu varðandi aðdrætti og útflutning á álafurðum. Höfnin var byggð upp samhliða því að álver við reis en með tilkomu hafnarinnar jókst vægi vöruflutninga til muna hjá Fjarðabyggðarhöfnum. „Mjóeyrarhöfn er enn í þróun sem eitt af vaxtarsvæðum sveitarfélagsins að því er varðar hafnsækna starfsemi,” segir Birgitta en áfram verður unnið að því að hanna svæðið og skoða möguleika þess.

Bryggjukantur við Mjóeyrarhöfn er rúm 380 metrar en Birgitta segir að vegna umsvifa í höfninni sé farið að huga að stækkun og sé það eitt af þeim stóru verkefnum sem framundan eru hjá Fjarðabyggðarhöfnum. „Það er brýnt að bæta aðstöðuna, núverandi höfn er býsna þétt setin farmskipum flesta daga ársins. Árið 2023 voru skipakomur til Mjóeyrarhafnar um 150 samtals og legu-



■ Þörf er á að stækka Mjóeyrarhöfn enda fara um höfnina um 1.400 tonn af vörum á ári. Það eru um 90% af öllum vöruflutningum sem um hafnir Fjarðabyggðar fara árlega.



■ Horft yfir höfnina á Eskifirði. Sveiflur í loðnuveiðum hafa umtalsverð áhrif á tekjur Fjarðabyggðarhafna. „Það eru alltaf talsverðar sveiflur í aflatölum, stundum gengur vel og stundum ekki,” segir Birgitta.



■ Birgitta Rúnarsdóttir, verkefnastjóri Fjarðabyggðarhafna.

dagar um 400 talsins. Flutt magn um höfnina var 1.351 þúsund tonn sem er 90% af öllu því magni sem flutt var um Fjarðabyggðarhafnir það ár.

Alltaf eitthvað í gangi í hverri höfn

Fjarðabyggðarhafnir eru í hópi stærstu hafnarsjóða landsins en innan þeirra eru alls átta hafnir sem dreifast um byggðakjarna sveitarfélagsins. Auk Mjóeyrarhafnar eru Mjóafjarðarhöfn, Norðfjarðarhöfn, Eskifjarðarhöfn, Reyðarfjarðarhöfn, Fáskrúðsfjarðarhöfn, Stöðvar-



■ Norðfjarðarhöfn hefur um árabíl verið ein stærsta löndunarhöfn sjávarafila á Íslandi en Austfjarðahafnir eru þær stærstu í löndun uppsjávarafila.



■ Ein af minnstu höfnum landsins er í Mjóafirði.

fjarðarhöfn og Breiðdalsvíkurhöfn innan Fjarðabyggðarhafna. „Það er alltaf líf og fjör hjá okkur og eitthvað í gangi á hverjum stað sem huga þarf að en almennt má segja að starfsemin sé fjölbreytt og hver og ein höfn hefur sitt hlutverk,” segir Birgitta en um hafnirnar fara allt frá smábátum upp í stór súrálsskip.

Norðfjarðarhöfn er í hópi stærstu fiskihafna landsins og mikið um að vera þar alla jafna, enda er hún iðulega í toppsæti lista aflaghestu hafna landsins. Hafnirnar á Eskifirði og Fáskrúðsfirði koma þar skammt á

eftir. Árið 2023 var landaður fiskafli í Fjarðabyggðarhöfnum alls 411 þúsund tonn.

Tekjusveiflur í takt við loðnuveiðarnar

Birgitta segir að tekjur í fyrra hafi verið mjög góðar en viðbúið að þær dragist eitthvað saman í ár, sem m.a. má rekja til þess að ekkert varð úr loðnuvertíð.

„Við fengum mjög góða loðnuvertíð árið 2023 sem m.a. skýrir góðar tekjur á liðnu ári. Það eru alltaf talsverðar sveiflur í aflatölum, stundum gengur vel og stundum ekki,” segir Birgitta.

„Umsvifin voru talsvert minni í þremur höfnum hjá okkur þar sem ekki var nein loðnuvertíð og það hefur auðvitað áhrif á tekjurnar en á móti loðnubresti kom að vertíð annarra uppsjávartegunda gekk ágætlega. Undanfarið hefur líka gengið mjög vel í bol-fiskveiðum, skipin hafa veitt vel hér úti fyrir Austurlandi og komið með góðan afla að landi.“

Bjartsýn á að Fjarðabyggðarhafnir blómstri áfram

Í ár var Strandarbryggja á Fáskrúðsfirði lengd til að liðka til vegna aukinna umsvifa á svæðinu sem einnig snúa að laxeldi í fjörðum Fjarðabyggðar. Einnig var áfram unnið að því að ljúka framkvæmdum við nýja bryggju á Eskifirði. Það verk gekk ekki sem ætlað var og því dragast lok þess fram á næsta ár.

„Þá er einnig unnið stöðugt að viðhaldi í höfnunum sem minna fer fyrir en er engu að síður nauðsynlegt fyrir okkur og viðskiptavinum Fjarðabyggðarhafna. Við horfum bjartsýn til framtíðar og trúum að lífið í höfnunum okkar haldi áfram að blómstra,” segir Birgitta.

Aðalskrifstofa	422 – 2400	Vaktsímar
Bolungarvík	456 – 6330	777 – 6333
Grindavík	422 – 2420	824 – 2403
Höfn	422 – 2450	824 – 2407
Ísafjörður	422 – 2430	824 – 2404
Patreksfjörður	422 – 2470	895 – 8931
Sandgerði	422 – 2410	824 – 2401
Siglufjörður	422 – 2440	899 – 7807

FMS hf. – Til þjónustu reiðubúin
www.fms.is

fjardabyggdarhafnir.is



HAFNARFJARÐARHÖFN

tengir flutninga um allan heim

Eldsneytisafgreiðsla
 Veiðarfærarþjónusta
 Aðstaða til viðgerða
 Siglingatækjarþjónusta
 Flotkvíar
 Fiskmarkaður
 Sorphirða
 Gámaþjónusta
 Vörugeymslur
 Kæligeymslur
 Frystigeymslur



HAFNARFJARÐARHÖFN

ÞJÓNUSTUMIÐSTÖÐ FYRIR
 KAUPSKIPA- OG FISKISKIPAFLOTANN

Óseyrarbraut 4 · 220 Hafnarfirði · Sími 414 2300 · Fax 414 2301
 hofnin@hafnarfjordur.is · www.hafnarfjardarhofn.is

Stórhuga hafnir í Snæfellsbæ

HAFNIR

Hafnarsjóður Snæfellsbæjar rekur hafnirnar í Ólafsvík, á Rífi og Arnarstapa sem samanlagt hafa að jafnaði tekið á móti 30-40 þúsund tonna sjávarafla á ári síðustu árin. Hafnirnar liggja enda vel við gjöfulum fiskimiðum fyrir Vesturlandi og í Breiðafirði. Björn Arnaldsson, hafnarstjóri, segir að verulegum vexti í lönduðum afla á síðustu árum hafi verið fylgt eftir með framkvæmdum í hafnarmannvirkjum til að geta veitt viðskiptavinum sem allra besta þjónustu. Þó um tiltölulega litlar hafnir sé að ræða þá þurfi að framkvæma af stórhug og með framtíðina í huga.

Standveiðin mikilvæg

„Standveiðin gekk vel hjá okkur í sumar líkt og undanfarin ár og mikill fjöldi báta sem lagði upp í höfnum okkar,“ segir Björn en á síðustu árum hefur fjölgað þeim strandveiðiútgerðum sem kjósa að róa frá höfnum Snæfellsbæjar og leggja þar upp. Sem best sést á því að daglegar landanir eru oft vel yfir 100 talsins og bátar að koma inn frá því fyrri



■ Björn Arnaldsson, hafnarstjóri.

part dags og langt fram á kvöld. Björn segir að í höfnunum þremur sé samanlagt landað 15-18% af öllum strandveiðiafla á landinu.

„Það gefur auga leið að

strandveiðin er snar þáttur í okkar rekstri og þjónustu á ársgrundvelli,“ segir Björn. Þó mikið líf sé í höfnunum á sumrin í tengslum við strandveiðiútgerðina eru haustin líka mjög lífleg í

stærri báta útgerðinni sem og auðvitað vetrarvertíðin. Eitt tímabil tekur við af öðru og enginn tími ársins rólegur.

Miklar framkvæmdir án lántöku

Þrátt fyrir að hafnarsjóður Snæfellsbæjar sé ekki stór þá hafa síðustu ár einkenst af krafti í framkvæmdum í og við hafnirnar, bæði nýframkvæmdum og viðhaldi hafnarmannvirkjana sjálfra, götum og húsakosti við hafnirnar. Á tíu árum, frá 2013 til 2023, var framkvæmt á vegum hafnarsjóðs Snæfellsbæjar fyrir tæplega tvo milljarða króna og var kostnaðarhlutur hans þar af um milljarður króna en annar framkvæmdakostnaður var greiddur af Hafnabótasjóði.

„Tekjur okkar hafa síðustu ár verið á fjórða hundrað milljónir á ári en okkur hefur samt tekist að fjármagna framkvæmdirnar með eigin fé og án þess að taka lán. Þó hafnarsjóður sé ekki stór á landsvísi þá erum við fimmta stærsta höfnin þegar kemur að tekjum af aflagjöldum sem er meirihluti okkar tekna. Gæfa okkar er hversu verðmætum sjávarafla er landað hjá okkur, fyrst og fremst þorski. Hlutfallslega eru verðmæti landaðs afla hjá okkur því meiri en margra annarra hafna,“ segir Björn Arnaldsson.

snb.is

Ertu stjórnandi?

Við vinnum fyrir þig.



STF

STYRKUR TRYGGÐ FORYSTA

Samband stjórnendafélaga



■ Hafnir Snæfellsbæjar liggja vel við gjöfulum fiskimiðum og þar eru öflugar bátaútgerðir. Hér er Magnús SH í Rifshöfn.



■ Smábátar í Rifshöfn. Hafnir Snæfellsbæjar taka á móti hátt í fimmtungi strandveiðiaflans enda kjósa margir strandveiðimenn að gera út frá höfnunum þremur.



■ Í Ólafsvík er stærsta höfn Snæfellsbæjar. Í heild hefur verið tekið á móti 30-40 þúsund tonnum af fiski í höfnum sveitarfélagsins á undanföllum árum.

Farsæll sjávarútvegur er þjóðarhagur



Vopnafjarðarhöfn



Skinney - Þinganes hf

Hafnir
Hornafjarðar



Sjómannasamband
Íslands



Rafvör sf
rafverktakafyrirtæki



Hafnir
Norðurþings



Hafnir
Dalvíkurbyggðar



Þórsnes ehf

FAGERBERG

ÆGIR

≡ HÉÐINN ≡



SKAGAFJARÐARHAFNIR
550 Sauðárkrókur
Sími: 453 5169 - 861 3478
hofnin@skagafjordur.is



Vestmannaeyjahöfn

Aukin skipaumferð kallar á stöðugar framkvæmdir

HAFNIR

„Umferð um Vestmannaeyjahöfn hefur verið mjög mikil undanfarin ár og fer vaxandi. Við því erum við stöðugt að bregðast með framkvæmdum sem miða að því að bæta aðstöðuna eins og kostur er. Þau verkefni eru fjölmörg. Það er alltaf eitthvað um að vera hjá okkur, líf og fjör alla daga og við gerum okkar besta til að taka á móti öllum þeim skipum sem til okkar koma,“ segir Dóra Björk Gunnarsdóttir, hafnarstjóri í Vestmannaeyjum.

Vestmannaeyjahöfn er í hópi stærstu fiski- og flutningahafna landsins, sú eina á stóru svæði, eða frá Hornafirði að Þorlákshöfn. Vestmannaeyjar eru einn mesti útgerðarstaður landsins, enda liggja þær vel við góðum fiskimiðum allt um kring. Fiskiskípin eru því áberandi í höfninni og mörg skip eiga þar heimahöfn.

Þurfum góða aðstöðu fyrir alla

Fjöldi fraktskipa kemur við í Vestmannaeyjum, sem dæmi hafa áætlanarskip á leið til Evrópu reglulega viðkomu þar. Þá er Herjólfur í stöðugum siglingum milli Vestmannaeyja og Landeyjarhafnar, siglir að jafn-



■ Dóra Björk Gunnarsdóttir, hafnarstjóri Vestmannaeyjahafna.

Mynd: Óskar Pétur Friðriksson



Sendum Þorbirni hf. hamingjuóskir með nýtt skip og þökkum samstarfið á smíðatíma

SKIPASÝN
ICELANDIC

aði 14 ferðir á dag og farþega-fjöldinn sem nýtir sér þann ferðamáta milli lands og eyja eykst ár frá ári. Þá hafa skemmtiferðaskip einnig í töluverðum mæli komið við í Vestmannaeyjum.

„Það koma hér við alls konar skip, stór og smá og við þurfum að hafa góða aðstöðu fyrir alla,“ segir Dóra. Landrymi er takmarkað þannig að nýta þarf hvert svæði sem fyrir hendi er eins og kostur er og er skipulag þess rýmis sem til er eitt af stórum verkefnum hafnaryfirvalda.

Dóra nefnir að lítið sem ekkert hafi orðið úr loðnuvertíð og því hafi samdráttur orðið í komum mjöl- og lýsisskipa miðað við fyrra ár. „En sem betur fer hafa aðrar uppsjávarveiðar gengið ágætlega á árinu,“ segir hún.

Skemmtiferðaskip sigldu hjá í sumar vegna veðurs

Skemmtiferðarskip hafa í auknum mæli komið til Vestmannaeyja undanfarin ár og segir hafnarstjórinn að þau hafi jákvæð áhrif á samfélagið í Eyjum. Mikil uppbygging hafi hin síðari ár orðið í ferðþjónustu og ferðþjónustuaðilar í Vestmannaeyjum hafi unnið frábært starf.

Á liðnu sumri komu 87 skemmtiferðaskip við í Vestmannaeyjum en Dóra segir



■ Vestmannaeyjahöfn í hópi stærstu fiski- og flutningahafna landsins



■ Skemmtiferðaskip í heimsókn. Nokkrar slíkar heimsóknir féllu niður í sumar vegna veðurs.

veðurfar hafa verið með þeim hætti og aðstæður í Eyjum að rúmlega 20 skip hafi þurft að sigla framhjá. Við því sé lítið að gera, ekki sé hægt að bæta aðstæður í höfninni þannig að þessi stóru skip komist þar inn í slæmu veðri. „Við verðum bara að bita í þetta súra epli, aðstæður eru svo sérstakar hér,“ segir hún. Gera megi ráð fyrir að tekjumissir hafnarinnar vegna þeirra skipa sem sigldu hjá sé á bilinu 30 til 40 milljónir króna.

„Almennt má segja að það er gríðarmikil umferð um Vestmannaeyjahöfn og hér eru á ferð skip af ýmsum stærðum og gerðum. Það er því að mörgu að hyggja og við erum alltaf að vinna í því að bæta aðstöðuna,“ segir Dóra. Fyrr á árinu kom í ljós að einn af bryggjuköntunum var ónýtur og segir hún það hafa verið mjög mikið högg fyrir höfnina sem mátti alls ekki við því að missa kantinn, plássleysið var ærið fyrir. „Þetta var mikið áfall fyrir okkur en það var ekkert annað í stöðunni en að bregðast við með því að horfa fram á veginn,“ segir Dóra.

Bæta aðstöðu fyrir ekjuskip

Framkvæmda- og hafnaráð hafi í kjölfarið ákveðið að endurbýggja kantinn í annarri mynd en var og útbúa við hann tímabundna aðstöðu fyrir ekjufraktskip (Róró skip). „Við verðum að láta hendur standa fram úr ermum varðandi framkvæmdir við kantinn og halda vel á spöðunum því Smyril line hefur lýst yfir áhuga á að hefja siglingar til Vestmannaeyja í lok ársins 2025,“ segir Dóra.

Áhuga Smyril line á Vestmannaeyjum megi rekja til uppbyggingar ný fyrirtækis, Laxeyjar sem hefur undanfarin misseri unnið að mikilli uppbyggingu landeldis á laxi í Viðlagafjöru.

Sú starfsemi sem þar verði kalli á að ekjuskip hafi góða aðstöðu í höfninni í Vestmannaeyjum. „Þetta er mikið verkefni og kostnaðarsamt en nauðsynlegt til að byggja upp til framtíðar,“ segir Dóra. „Umsvifin í höfninni hafa aukist mjög samhliða þeirri uppbyggingu sem Laxey stendur fyrir, en öll aðföng sem þarf til að byggja upp hafa komið í gegnum höfnina. Þetta hefur verið góð innspýting fyrir okkur.“



Rafmagn í stað olíu

Johan Rönning óskar Síldarvinnslunni til hamingju með nýju landtenginguna.

Uppsetning landtengingar í Norðfjarðarhöfn markar tímamót í orkuskiptum íslenska fiskiskipaflotans. Johan Rönning er stoltur afhendingaraðili á tækjabúnaði og tækniþjónustu verksins.

Auðurinn við strendur landsins

„Vitafélagið – íslensk strandmenning var stofnað til að vekja þjóðina til vitundar um þann merka menningararf sem við eigum við strendur landsins. Þar er að finna fyrstu spor íbúa þess – af hafi komu þeir og til hafs héldu þeir til að afla sér mennta, tekna og vista og til hafs er enn haldið til að draga björg í bú. Við strendur landsins var komið upp aðstöðu til að taka á móti afla, það var saltað, flakað og kæst, staflað, pakkað og selt, drukkið dansað og kysst. Ljósker og vitar lýstu leið til hafnar og í misvistlegum húsakynnum þreifst marglit mannlífsflóran.“

Þetta segir Sigurbjörg Árnadóttir, formaður Vitafélagsins í stuttu spjalli en það merka félag hélt upp á 20 ára afmæli sitt á síðasta ári. Félagar eru nú um þrjú hundruð talsins.

Strandmenning var nýyrði

Það var laugardaginn 26. apríl árið 2003 sem hópur fólks kom saman í húsakynnum Siglingastofnunar í Kópavogi til að stofna fyrstu frjálsu félagasamtökin á Íslandi, sem höfðu að



■ Súðbyrðingur er sérstök norræn gerð báta, sem í tvö þúsund ár hefur skipt sköpum fyrir sjósókn Norðurlandanna. Fyrir atbeina Vitafélagsins er smíði og notkun þeirra nú komin á skrá Menningarmálastofnunar Sameinuðu þjóðanna (UNESCO) yfir óápreifanlegan menningararf.

markmiði að efla áhuga og vitund fólks um þann auð sem er að finna við strendur landsins. Eftir nokkrar vangaveltur stofnfélaga, sem voru um 60, var ákveðið að félagið fengi heitið Íslenska vitafélagið með skirskotun til þess að vitinn væri vörður lífs og fengi nú það hlutverk að auki að varðveita strandmenninguna. Á aðalfundi félagsins 2009 var ákveðið að undirstrika að félagið legði

áherslu á alla þætti strandmenningar og orðasambandinu „félag um íslenska strandmenningu“ skeytt aftan við nafnið. Enn var nafni félagsins breytt á aðalfundi 2015 og heitir það síðan Vitafélagið – íslensk strandmenning.

Sigurbjörg segir að stofnfélagarnir hafi viljað tengja félagið vitanum þar sem allir vissu hvað það orð merkti á meðan



■ Vitafélagið lét smíða nýtt ljóshús á gamla vitann á Garðskaga sem var tekið niður eftir smíði Garðskagavita hins nýja árið 1944. Var það sett upp í maí 2016 og fékk vitinn við það sína fyrri reisin.

Ljós. Magnús Skúlason.

orðið strandmenning væri með öllu óþekkt í íslenskri tungu. Það hugtak hafi þá verið nýyrði sem Vitafélagið hafi kynnt til sögunnar og síðan lagt áherslu á í allri sinni starfsemi. Að stofnun Vitafélagsins komu fjölmargir einstaklingar auk félaga á borð við Fornleifavernd og Húsafríðunarnefnd, sem nú hafa verið sameinaðar í Minjastofnun Íslands, Siglingastofnun, Sildarminjasafnið og Þjóðminjasafnið. Síðan hafa bæst í hópinn atvinnuþróunarfélög, söfn og ýmis önnur félög auk fjölmargra einstaklinga.

Friðlýsing vita fyrsta verkefnið

Eitt af fyrstu verkefnum Vitafélagsins var að vinna að fyrstu friðlýsingu íslenskra vita í samvinnu við Húsafríðunarnefnd ríkisins árið 2003 og fór athöfnin fram í Gróttu skömmu eftir stofnun félagsins eða 1. desember sama ár. Friðlýstu vitarnir sjö eru Arnarnesviti við Skutulsfjörð (1902), endurbýggður 1921, Bjargtangaviti (1913) endurbýggður 1923 og 1948, vitinn í Dyrhólaey (1927), Garðskagaviti hinn eldri (1897), Hríseyjarviti (1920), Malarrifsviti (1946) og Reykjanesviti (1907). Með friðuninni er lögð áhersla á varðveislu þessara merku menningarverðmæta.

Þá má og minnst þess að félagið lét smíða nýtt ljóshús á gamla vitann á Garðskaga sem var tekið niður eftir smíði Garðskagavita hins nýja árið 1944. Var það sett upp í maí 2016 og fékk vitinn við það sína fyrri reisin. Vitinn sá er næstelsti viti landsins (og jafnframt næstelsta steinhús landsins), byggður 1897, hannaður af danska verkfræðingnum Thorvald Krabbe sem var starfsmaður dönsku vitamálastofnunarinnar. Fjölmargir leggja leið sína að Garðskaga til þess að njóta útsýnisins úr „nýja“ vitanum en nýlega var haldið upp á 80 ára afmæli hans. Gamli vitinn gegnir nú öðru hlutverki en áður og hefur hann oft veitt fólki innblástur og verið í aðalhlutverki í listsköpun, t.d. í myndlist og ljósmyndun.

Málþing og ráðstefnur

„Þótt strandmenning okkar Íslendinga hafi löngum einkennst af harðri lífsbaráttu, fátækt, vösbúð og basli þá er hún ekkert til að skammast sín fyrir nema síður sé. Hún er órjúfanlegur hluti af sögu þessarar þjóðar, hluti af rötum okkar sem við getum áfram nýtt okkur til lífsviðurværis, þó í annarri mynd sé,“ segir Sigurbjörg. Hún segir að starfsemi félagsins hafi ætíð einkennst af því að benda á tækifærin til atvinnuþþbygg-

HAFNIR DALVÍKURBYGGÐAR



Frábær þjónusta við skip og báta
Löndunarþjónusta



Fiskmarkaður
Vélsmiðjur
Ísstöð

Flutningaþjónusta
Karaframleiðsla
Karaviðgerðir

Góð þjónusta við áhafnir





■ Sigurbjörg Árnadóttir, formaður Vitafélagssins: „Strandmenning er órjúfannlegur hluti af sögu þessarar þjóðar, hluti af rótum okkar sem við getum áfram nýtt okkur til lífsviðurværis, þó í annarri mynd sé.“



■ Frá norrænu strandmenningrhátíðinni í Oslo sumarið 2014. Hana sóttu 25 Íslendingar, kynntu íslenska strandmenningu og námu af nágrönnum sínum.

Ljósmynd: Sigurbjörg Árnadóttir.



■ Ósvör í Bolungarvík samanstendur af tvöfaldri 19. aldar verbúð, salthúsi, fiskreit og þurrkhjalli. Sexæringurinn Ölver gefur góða mynd af þeim skipum sem notuð voru til fiskveiða fyrr á öldum.

ingar og nýsköpunar sem hvarvetna blasi við.

„Það höfum við t.d. gert með fyrirlesturum í hverjum vetrarmánuði í Reykjavík undir yfirskriftinni Spegill fortíðar – silfur framtíðar og málþingum á landsbyggðinni á vordögum. Félagið átti einnig frumkvæði að sjö norrænum strandmenningarhátíðum sem haldnar voru á árunum 2011 til 2018. Með þeim var tilgangurinn að læra, miðla og kynna því hvernig grannar okkar nýta sína strandmenningu. Á meðal félagsmanna er að finna gífurlega þekkingu á sögu og atvinnuháttum þjóðarinnar og það er einlæg von okkar að þjóðin öðlist smámsaman þekkingu á eigin sögu, og þá virðingu og þann kjark sem þarf til að horfast í augu við það hver hún er,“ segir Sigurbjörg.

Allstór hluti starfsemi Vitafélagssins í gegnum tíðna hefur snúist um útgáfu og fræðslu. Gefin eru út fréttabréf tvisvar á ári og einnig hefur félagið gefið út fyrirlestur og spil með myndum af 52 vitum landsins þar sem er að finna upplýsingar um sögu þeirra á íslensku, dönsku og ensku. Allt til upplýsingar og fræðslu. Félagið hefur tekið þátt í fjölmörgum ráðstefnum heima og erlendis, m.a. um sjávertengda ferðaþjónustu á norðurlöðum og um stöðu og framtíð strandmenningar Íslands.

Vitafélagið – íslensk strandmenning hefur m.a. margbent á nauðsyn þess að koma á sérstökum sjóði til bátaverndar, rétt eins og húsafriðunarsjóði, og á vegum félagsins hafa Íslendingar farið víða til að kynna sér bátasmíði og kennslu í bátasmíði. „Óflugt norrænt samstarf sem hófst með strandmenningarhátíðunum hefur m.a. leitt til þess að handverk og hefðir við smíði súðbyrtra báta var tekið á lista UNESCO í desember 2021 og er það eina menningararfleiðin sem Íslendingar eiga á lista UNESCO og eina samnorræna menningararfleiðin sem þar er að finna,“ segir Sigurbjörg Árnadóttir.

vitaferlagid.is

Grundarfjarðarhöfn

Meginþjónustuhöfn Vesturlands



Dynjandi hf.

Öryggið í öndvegi í 70 ár

Dynjandi er án efa þekktasta fyrirtækið hér á landi þegar kemur að sölu á öryggisbúnaði hvers konar enda algjör brautryðjandi á því sviði hérlendis. Fyrirtækið fagnar 70 árum á þessu ári en það var formlega stofnað 29. desember árið 1954 þótt það hafi hafið rekstur nokkru fyrr. Dynjandi hefur um langa hríð eftl vitund landsmanna um nauðsyn öryggisbúnaðar og persónuhlifa og þannig komið í veg fyrir alvarleg slys og dauðsföll á fjölda vinnustaða í gegnum tíðina.

Þrjú ungar menn á Írafossi

Þótt Dynjandi sé þekkt sem verslunar- og innflutningsfyrirtæki í dag var upphafið það að þrjú ungar menn sem unnu við Írafossvirkjun í Soginu áttu sér þann draum að starfa við eigið fyrirtæki. Settu þeir á laggirnar vélsmiðju og vélaverkstæði, Vélsmiðjuna Dynjanda sf. Þetta voru þeir Halldór Þórðarson, Björn Ásmundsson og Gunnlaugur P. Steindórsson sem allir voru vélstjórar í virkjuninni og höfðu skömmu áður hafið framleiðslu á olíutönkum og ýmsum búnaði þeim tengdum þegar þeir voru í vaktarfrí þar eystra. Fyrirtækinu óx fljótlega fiskur um hrygg og á fáeinum árum höfðu þeir ráðið tugi manna í vinnu. Halldór skipti fljótlega um starfsvettvang en þeir Björn og Gunnlaugur héldu áfram rekstrinum. Gunnlaugur varð fljótlega forstjóri Dynjanda og stjórnarformaður og starfaði sem slíkur til dauðadags. Hann fæddist árið 1925 í Reykjavík, lauk prófi í járnsmíði frá lónskólunum 1946 og prófi frá Vélskóla Íslands 1950. Hann stundaði sjó-

inn til ársins 1954 en hóf þá störf við Írafossvirkjun sem vélstjóri. En þar gerði hann stuttan stans.

Dynjandi var fyrst til húsa í kjallaranum að Skipholti 1 í Reykjavík, þá Dugguvogi 13 uns fyrirtækið flutti í Skeifuna árið 1967 þar sem það er enn til húsa. Skrifstofa félagsins var fyrstu árin á Laugavegi. Rýmra er um Dynjanda í Skeifunni en var í fyrstu og fyrir fáeinum árum bætti fyrirtækið við sig lagerhúsnæði við Lambhagaveg. Gunnlaugur P. Steindórsson starfaði sem forstjóri til dauðadags en Steindór sonur hans varð framkvæmdastjóri við hlið hans árið 1985 en hann hafði hafið störf í fyrirtækinu árið 1981. Þeir feðgar störfuðu því saman í þriðjung aldar.

Umsvifamikil vélsmiðja

Vélsmiðjan Dynjandi fékk fljótlega næg og fjölbreytt verkefni og smíðaði m.a. miðstöðvarkatla fyrir olíukyndingar í vaxandi borg en smám saman dró úr þeim umsvifum og Gunnlaugur og félagar sneru sér að ýmsum verkefnum fyrir Hitaveitu Reykjavíkur og unnu m.a. að hitaveituframkvæmdum í Hlíðahverfi, Laugarásnum og víðar. Aðalverkefni Dynjanda urðu hins vegar viðgerðir á diselvéllum í togurum Bæjarútgerðar Reykjavíkur og fleiri útgerðarfyrirtækja svo og vélavíðgerðir, viðhald og járnsmíði í ýmsum verksmiðjum, iðnfyrirtækjum og stórbyggingum í borginni. Samhliða þessu flutti Dynjandi inn margvíslegan búnað sem þurfti til starfseminnar og ekki var hægt að kaupa hér heima, m.a. á miðstöðvarkatla, blásurum og víftum fyrir hita-



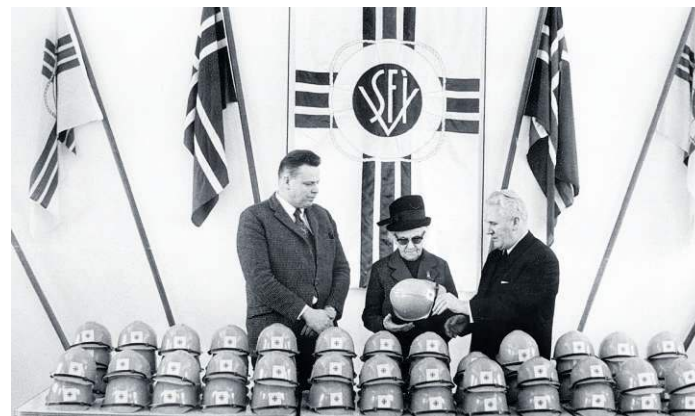
■ Steindór Gunnlaugsson, framkvæmdastjóri Dynjanda. „Velgengni þessa 70 ára fyrirtækis byggir fyrst og fremst á gæðavörum sem við seljum en ekki síður afburða starfsfólki sem kann til verka.“

lagnir og loftræstikerfi en einnig pakkningum, gufugildrum, lokum og stillitækjum fyrir smiðjuna.

Gvendur Jaki og derhúfurnar

Það var um miðjan 7. áratuginn sem Dynjandi hóf innflutning á öryggishlífum fyrir starfsmenn og þróaðist félagið smám saman yfir í verslunarfyrirtæki og varð brautryðjandi á sviði öryggismála í íslensku atvinnulífi. Gunnlaugur segir frá þessu ferli í samtali við Tímanni í september 1973:

„Á árinu 1965 byrjuðum við að flytja inn vinnuhlífar fyrir starfsmenn í hættulegum iðngreinum. Byrjuðum á svokölluðum öryggishjálum, sem þá voru lítt óþekktir hér á landi og lítið notaðir. Má segja að erlendu verktakafyrirtækin, er unnu að álverinu í Straumsvík og Búrfells-



■ Í febrúar 1972 færði Dynjandi Slysavarnafélagi Íslands 70 öryggishjálma að gjöf og er myndin tekin við það tækifæri. Frá vinstri Gunnlaugur P. Steindórsson forstjóri, Gróa Pétursdóttir formaður kvennadeildarinnar í Reykjavík og Gunnar Friðriksson, forseti SVFI.

virksun hafi innleitt þessa hjálma hér á landi, ásamt öðrum öryggishlífum fyrir verkafólk, en notkun öryggishjálma var orðin útbreidd erlendis. Þessir öryggishjálmar þykja nú ómissandi á mörgum vinnustöðum og eru nú notaðir í öllum smiðjum, hjá byggingaverktökum, skipafélögum, við uppskipun og vöruafgreiðslu. Ennfremur við matvælaíðnað og í sláturhúsum, en í síðarnefnda tilfellinu eru notaðir léttir hattar, sem bæði eru öryggishjálmar og stuðla að hreinlæti.“

Gunnlaugur segir í viðtali við Morgunblaðið sumarið 1999: „Eitt af því sem menn skildu fljótt var nauðsyn þess að nota hjálma. Atvinnurekendur voru þó oft fúsari að stuðla að notkun þeirra en starfsmennirnir. Frægt er orðið þegar Eimskipafélagið ákvað að verkamennirnir skyldu nota hjálma við störf sín en á þeim tíma unnu menn niðri í lestum. Þeir vildu ekki nota hjálma og leituðu ásjár hjá Guðmundi jaka. Viðbrögð hans voru þau að menn þyrftu þess ekki, þeir gætu bara notað derhúfurnar sínar áfram. Ég hafði gaman af því, mörgum árum seinna þegar Guðmundur bað mig að auglýsa í Vinnunni, að minna hann á þetta. Þá var hann búinn að skipta um skoðun,“ segir Gunnlaugur í viðtalinu.

Kröfuharði bjargsigismaðurinn Gunnlaugur var slyngur verslunarmaður og nýtti mjög fjöl-

miðla til að koma vörum Dynjanda á framfæri. Í fyrrnefndu viðtali í Tímanum árið 1973 sagði hann skemmtilega sögu af kröfuhörðum kaupanda að öryggishjálmi vestur á Ísafirði:

„Margir spyrja okkur um styrkleika öryggishjálma. Þeir eru viðurkenndir af Öryggiseftirlitinu sem fer eftir Norðurlandastaðli. Þeir eiga að þola ákveðin högg og þeir eru, eins og aðrar vinnuhlífar, samþykktir af yfirvöldum. Sumir vilja samt hafa vaðið fyrir neðan sig og prófa hjálmana sjálfir. Er það til dæmis minnstætt að bjargsigismaður einn vestur á fjörðum kom í búið á Ísafirði til að kaupa sér öryggishjálma í bjargsigið. Þetta var hjá umboðsmanni okkar í Raf hf. á Ísafirði. Bjargsigsmanninum þótti hjálmurinn ekki vera veigamikill og krafðist þess að fá að prófa hann. Tók hann sleggju mikla og keyrði í hjálminn, en hann stóðst höggið með þryði. Ekki var sigmaðurinn samt ánægður með þetta. Hann lyfti stórum steini og henti ofan á hjálminn, en það hefði hann átt að láta ógert. Hjálmurinn stóðst þessa raun með þryði, en steinninn hoppaði af hjálmnum upp í fangið á manningum aftur og var nærri búinn að slasa hann. Að lokum tók maðurinn hjálminn með sér á bersvæði og skaut á hann með byssu, en kúlan fór ekki í gegn og þá var hann ánægður og keypti hjálminn.“

Gunnlaugur P. Steindórsson

MEST SELDI SKOTBÓMULYFTARINN Á ÍSLANDI!



ÍSLYFT NÝR UMBOÐSAÐILI FYRIR MANITOU Á ÍSLANDI

VESTURVÖR 32a | 200 KÓPAVOGI
SÍMI 564 1600 | ISLYFT@ISLYFT.IS | ISLYFT.IS

var áberandi í íslensku viðskiptalífi um áratugaskeið. Hann var einnig mikill félagsmálamaður og starfaði lengi í Oddfellowhreyfingunni. Gunnlaugur lést 21. júní 2013.

Gott orðspor skiptir öllu

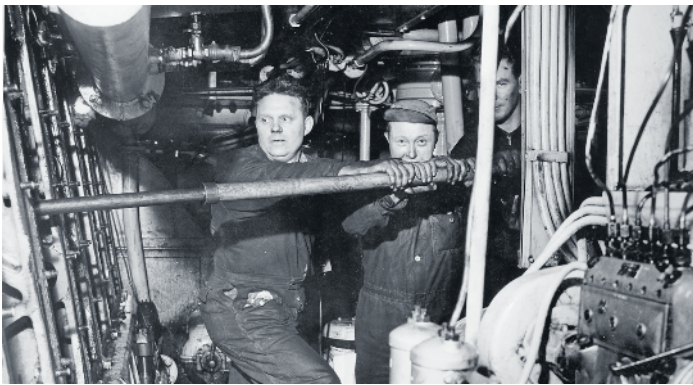
Eins og áður sagði hefur Steindór Gunnlaugsson staðið í stafni hjá Dynjanda í fjóra áratugi. Hann segir að í raun hafi það verið fyrir ákveðinn misskilning að hann hóf störf í fyrirtækinu. „Ég var á farskipum Sambandsins á árunum fyrir 1980 og varð fyrir því óláni að missa framan af fingri sem varð til þess að ég var óvinnufær til sjós í nokkurn tíma. Ég spurði þabba hvort ég mætti ekki reyna að gera eitthvað gagn á lagernum meðan ég væri að jafna mig og þegar ég fékk útborgað eftir fyrsta mánuðinn fannst mér kaupið svo gott að ég réð mig áfram og hætti á sjónum. Þegar að næstu útborgun kom var launatékinn mun lægri og ég spurði þabba hverju sætti. Sá gamli upplýsti mig um að fyrri greiðsla hefði verið mistök og hann því lækkað mig á ný í venjulegan taxa! Við feðgar áttum eftir að starfa saman hlið við hlið í riflega aldarþriðjung og bar aldrei skugga á okkar samstarf,” segir Steindór í samtali.

Dynjandi er vel rekið fyrirtæki með traustan fjárhag og ber þess merki að þar ríka stjórnarhættir sem byggja á trausti og vandvirkni í vinnubrögðum. „Dynjandi hefur í meira en hálfa öld verið leiðandi í kynningu og sölu á öryggisvörum hér á landi og margir af okkar birgjum hafa verið í viðskiptum við okkur allt frá upphafi. Við höfum kappkostað að kaupa aðeins inn fyrsta flokks vörur sem eru vottaðar og öruggt að treysta. Þessi viðskiptasambönd, sem þabbi byggði upp í fyrstu, eru afar traust og það kom vel í ljós þegar fjármálahrunið varð haustið 2008. Þá stöðvaðist allt greiðsluferli á milli landa um tíma en það hafði engin áhrif á okkar viðskipti því birgjarnir erlendis treystu Dynjanda og héldu hnökralaust áfram að senda okkur vörur. Það reyndist okkur happdrjúgt að eiga slíka vini og bakhjarla og færði manni heim sanninn um mikilvægi þess að hafa gott orðspor í viðskiptum.”

Þáttaskil í rekstrinum 1986

Steindór segir að þáttaskil hafi orðið í rekstri Dynjanda árið 1986 þegar tæki vélsmiðjunnar voru seld og fyrirtækið sneri sér nær alfarið að innflutningi og sölu öryggisvara hvers konar.

„Dynjandi hafði í um 20 ár verið að selja öryggisbúnað samhliða rekstri vélsmiðjunnar en einnig blásara, vatnsdælur, rafsuðuvélar og annan búnað og einnig sinnt umsvifamikilli verkatakastarfsemi. Þarna um miðjan 9. áratuginn ákváðum við að einbeita okkur fyrst og fremst að öryggismálunum og endurskipulögðum reksturinn með það að markmiði. Félaginu hafði gengið þrýðilega rekstrarlega en við fundum að það var aukin eftirspurn eftir öryggisvörum og við sáum framtíð í því að sinna þeirri þörf betur. Þegar smiðjan fór úr húsi hér í Skeifunni rýmkaði verulega um okkur og við opnuðum verslunina hér á jarðhæðinni og gátum sinnt viðskiptavinnum betur en áður. Öryggisvörurnar eru ennþá þungamiðjan í okkar rekstri en við erum einnig með fleiri vörflokka eins og



■ Vélsmiðjan Dynjandi annaðist lengi viðgerðir um borð í togurum Bæjarútgerðar Reykjavíkur.

vinnufatnað, háprýstidælur, loftpressur og rafstöðvar svo dæmi séu nefnd,” segir Steindór.

Gjörbreytt staða í öryggismálum

Steindór segir að margt hafi breyst hvað slysavarnir varðar í íslensku atvinnulífi frá því hann hóf störf hjá Dynjanda.

„Já, það má eiginlega tala um algjöra hugarfarsbyltingu. Það er ekki lengra síðan en um og uppúr 1970 sem Íslendingar fóru að gefa þessum málum gaum og mun styttra síðan íslensk lög og reglugerðir fóru að kveða á um persónuvarnir og aðgerðir til að fyrirbyggja slys. Ég man sjálfur þá tíð þegar gert var grín að strákum



■ Dynjandi sinnti stórverkefnum fyrir Hitaveitu Reykjavíkur um margra ára skeið.

í byggingarvinnu sem voru með líflínur eða sjómönnum sem fóru að nota hjálma við sína vinnu. Þetta fór að breytast þegar stóriðjufyrirtækin hófu hér starfsemi og síðan hefur þessi aukna vitund um mikilvægi slysavarna smám saman síast inn í atvinnulífið. Við hjá Dynjanda tókum fullan þátt í þessari byltingu og var faðir minn

öþreytandi að boða fagnaðarerindið, ekki bara vegna þess að hann var góður sölumaður heldur bar hann líka þá hugsjón í brjósti að koma í veg fyrir slys og auka öryggi starfsmanna. Við erum stolt af þeirri arfleifð fyrirtækisins.”

dynjandi.is

Háðu varnarbaráttuna gegn sýkingum, smiti og kostnaði með einu heildstæðu kerfi

ALVAR úðakerfin dreifa þéttum sóttþreinsandi úða í valin rými verksmiðju út frá því hvað er hagkvæmast fyrir stærð hvers rýmis. Þéttur úðinn tryggir djúpa sóttþreinsun á búnaði, alveg niður í minnstu glufur milli véla.

Með ALVAR kerfi er framleiðsla og orðspor fyrirtækisins tryggari og matvælaöryggi stórbætt. Þá dregur ALVAR úr vatns- og efnanotkun.

ALVAR Mist Core kerfið sóttþreinsar sjö þúsund fermetra verksmiðju á aðeins 30 mínútum, dregur úr vatnsnotkun um meira en 90% og minnkar efnanotkun um meira en 70%. Sóttþreinsunin útheimtir enga viðbótar vinnu starfsfólks.

Fjárfestingin í ALVAR borgar sig að jafnaði á innan við ári.



ALVAR

Iceland
ALVAR Mist ehf.
Fiskislóð 37 B
101 Reykjavík
info@alvar.is
+354 550 8300



„Búum að sterku og þekktu vörumerki á heimsvísu“

Segir Arnar Snorrason, framkvæmdastjóri Sæplasts en fyrirtækið fagnar 40 ára afmæli í ár

„Þegar horft er til baka yfir 40 ára sögu fyrirtækisins þá eru að mínu mati tvö atriði sem standa upp úr og lögðu grunninn að því hversu farsæl starfsemin hefur verið frá upphafi. Í fyrsta lagi vil ég nefna framúrskarandi og samhentan starfsmannahóp frá fyrsta degi og það er einkennandi að hér er fólk með mjög langan starfsaldur sem segir sína sögu um tryggð við fyrirtækið. Í öðru lagi eru það stofnendurnir í upphafi sem voru fullir eldmóði og lögðu allt í sölnurnar til að láta verkefnið ganga upp, höfðu meðal annars þekkingu og tengsl í sjávarútvegi og voru sannfærðir um að framleiðsluvörur Sæplasts væru það sem greinin þyrfti á að halda. Þá er ótalinn þáttur fyrsta framkvæmdastjóra Sæplasts, efnafraeðingsins Péturs Reimarssonar sem var án nokkurs vafa mjög gæfusöm ráðning. Það lögðust allir á eitt á fyrstu árunum að láta verkefnið ganga upp og það tókst svo sannarlega,“ segir Arnar Snorrason, framkvæmdastjóri Sæplasts á Dalvík sem í ár fagnar 40 ára afmæli. Fyrirtækið er eitt af þekktustu þjónustufyrirtækjum

í íslenskum sjávarútvegi á síðustu áratugum, hefur fengið fjölda viðurkenninga fyrir framleiðslu sína í gegnum tíðina, m.a. Útflutningsverðlaun forsæta Íslands og er eitt þekktasta íslenska vörumerkið tengt sjávarútvegi á heimsvísu.

Járnhrúgan sem varð að stórfyrirtæki!

Sæplast hóf starfsemi á Dalvík árið 1984 á grunnni gjaldþrota fyrirtækis sem hafði áður starfað í Garðabæ en stofnendurnir voru sannfærðir um að það væri hægt að koma fyrirtækinu á legg og í blómlega starfsemi. Viðskiptatækifærið kom í gegnum Atvinnuþróunarfélag Eyjafjarðar þar sem Finnbogi Jónsson heitinn var framkvæmdastjóri.

„Í þessu sambandi má rifja upp fræga sögu þegar Matthías Jakobsson stjórnarformaður og Pétur Reimarsson framkvæmdastjóri stóðu yfir járnhrúgu af vélbúnaðinum þegar hann kom til Dalvíkur og Matthías féllust nánast hendur. „Út í hvað erum við eiginlega búnir að koma okkur,“ spurði hann Pétur sem svaraði að bragði að þetta

ætti sko eftir að verða stórgróðafyrirtæki! Og sú varð raunin, alla vega er það tilfellið að Sæplast hefur skilað hagnaði af rekstri á hverju ári frá upphafi, að einu frátöldu. Það segir sína sögu,“ segir Arnar.

Sömuleiðis var það afrek að koma svona öflugum fyrirtæki á legg á jafn stuttum tíma og raunin var því fjármálastofnanir voru mjög hikandi að leggja verkefninu lið í byrjun. Stofnendur og stjórn félagsins náðu hinu hins vegar að sannfæra viðhlitandi aðila og lögðu allt í sölnurnar.

„Þekking og sýn Péturs Reimarssonar mótaði fyrirtækið mjög sterkt í upphafi og við búum að því enn þann dag í dag. Þar fór maður sem hafði bakgrunn og þekkingu í efnafraeði, var viðsýnn sem meðal annars birtist í því hversu fljótt Sæplast fór að horfa út fyrir landsteinana með sína framleiðslu,“ segir Arnar.

Kerinn umbyltu sjávarútveginum

Með tilkomu keranna frá Sæplasti viku plastkassarnir sem höfðu fram að því verið ráðandi í meðhöndlun afla í fiskiskipum



■ Arnar Snorrason, framkvæmdastjóri Sæplasts, segir plastkerin hafa umbylt sjávarútvegi á skömmum tíma.

og í vinnslum. Stálker voru líka notuð á þessum árum en plastkerin höfðu marga kosti.

„Hugmyndafræðin að baki kerunum var að bæta meðhöndlun á fiski, minnka sóun, auka verðmæti, bæta afköst en umfram allt að auka gæði í meðhöndlun á fiski á sjó, landi og í flutningum. Á tiltölulega skömmum tíma var íslenskur sjávarútvegur keravæddur og það má sjá í sögunni að á þessum fyrstu árum var verið að gera ýmsar breytingar á kerunum hjá okkur til að bæta enn frekar meðhöndlun aflans og þar með gæðin. Gæðahugsunin hefur alla tíð fylgt sjávarútveginum á Íslandi og þar með okkar starfsemi í þjónustu við greinina og sú hugsun hefur verið drifkrafturinn í öflugri vöruþróun sem Sæplast hefur ástundað frá

fyrsta degi. Það er enginn vafi að markviss og stöðug vöruþróun er eitt af gæfusporunum í okkar sögu. Þar er ég bæði að tala um þróun á framleiðsluvörum sjálfum en líka stöðuga þróun í verksmiðjunni hér á Dalvík,“ segir Arnar.

Heimamarkaðurinn mikilvægur en útflutningurinn stökkpallur

Sem fyrr segir hófst fljótt útflutningur á framleiðsluvörum Sæplasts og sala á erlendum mörkuðum hefur verið tryggjastykkið í starfseminni alla tíð. Engu að síður minnir Arnar á mikilvægi heimamarkaðarins á Íslandi.

„Ísland hefur lengi verið í fararbroddi í heiminum varðandi það að auka gæði og verðmæti sjávarútvegsframleiðslunnar og eins og ég sagði áðan höfum við notið þess. Heimamarkaðurinn á Íslandi hefur því alla tíð verið okkur ákaflega mikilvægur og sterkur en ef við horfum yfir allt sviðið þá hefur Sæplast selt sínar framleiðsluvörur til yfir 100 landa á þessum 40 árum. Við erum markaðsleiðandi fyrirtæki í keraframleiðslu í heiminum og höfum verið frá upphafi. Sú staða og sá árangur heldur okkur á tánum alla daga og til þess höfum við framúrskarandi starfsfólk, öfluga vöruþróun og bjóðum viðskiptavinum um allan heim gæðavöru og þjónustu.“

Styrkur í heimsþekktu vörumerki

Arnar hefur starfað hjá Sæplasti í rúma tvo áratugi og hafði um nokkurra ára skeið aðsetur í Hollandi þar sem hans hlutverk var að vinna markaði fyrir ker fyrirtækisins á kjötiðnaðarsviðinu í Evrópulöndum.

„Á þessum 40 árum hafa orðið ýmsar eignabreytingar í Sæplasti en gæfa okkar hefur verið sú að vörumerkið Sæplast hefur alltaf fylgt okkar framleiðsluvörum. Góður árangur okkar á sjávarútvegssviðinu hefur nýst okkur á öðrum sviðum matvælaframleiðslu og í dag er Sæplast stórt merki í kjötiðnaði, hliðarafurðavinnslu, meðferð sláturúr-gangs, endurvinnsluviðnaði og þannig má áfram telja. Engu að síður er sjávarútvegurinn alltaf okkar kjölfesta og sá grunnur



Öflug hafnaþjónusta í Snæfellsbæ

Hafnarsjóður Snæfellsbæjar rekur þrjár hafnir, þ.e. Ólafsvíkurhöfn, Rifshöfn og Arnarstapahöfn, auk hafnarmannvirkja á Búðum og Hellnum.

Við leggjum metnað í okkar þjónustu við skip og báta og að hafnarsvæði okkar séu aðgengileg og snyrtileg. Það er alltaf líf á bruggjunum í Snæfellsbæ.

Verið velkomin í viðskipti.



HAFNIR
SNÆFELLSBÆJAR

Rifshöfn
Sími 433-6924
rifshofn@snb.is

Arnarstapahöfn
Sími 430-3723
olafsvikurhofn@snb.is

Ólafsvíkurhöfn
Sími 433-6921
olafsvikurhofn@snb.is

www.snb.is

sem Sæplast hefur byggt á frá upphafi.“

Vöruþróun og nýsköpun skiptir öllu máli

Á þessum 40 árum hefur Sæplast tekist á hendur ýmis verk efni við hlið keraframleiðslunnar og sum hafa gengið upp og önnur ekki. Um langt skeið hefur framleiðsla á byggingarvörum fyrir íslenskan markað verið hluti starfseminnar, þ.e. rotþróm, tönkum, brunnum og ýmsu öðru. Arnar segir þessa framleiðslu falla vel að aðalverkefnasviði fyrirtækisins.

„Í svona rekstri og á svona löngum tíma fer ekki hjá því að einhver verkefni ganga ekki upp en það er eðli nýsköpunarfyrirtækja eins og Sæplasts. Við erum alltaf að reyna að gera betur og dæmi um það er nýjasta afurðin okkar, 460 lítra kerid sem við vorum að setja á markað endurhannað og léttara en áður var. Léttara ker skiptir máli fyrir vinnu úti á sjó, í flutningum og á fleiri sviðum. Við erum líka brautryðjendur í heiminum í því að skipta út oliubrennslu í hverfisteypunni fyrir rafmagnsknúna ofna og framleiðum nær öll okkar ker með rafmagni. Ég nefni líka framleiðslu okkar á gegnheilum kerum úr polyethelíne í stað polyurethane sem dæmi um nýsköpun og frumkvöðlahlutverk okkar. Bæði vorum við þar að auka áhersluna á sterkara og endingarbetra ker fyrir notendur en ekki síður að opna möguleikann á endurvinnslu keranna. Þeim endurnýtingarhring höfum við nú lokað þegar við höfum að framleiða ný ker sem að hluta til eru steypt úr möluðum eldri kerum,“ segir Arnar og leggur jafnframt áherslu á umhverfismálin þessu tengt.

„Viðskiptavinir fylgjast grannt með öllum þessum áherslum í okkar starfsemi og margir þeirra eru með ákveðin markmið um árangur í umhverfismálum og þannig eru okkar áherslur í framleiðslu og umhverfismálum að styðja við stefnu viðskiptavina í þeirra starfsemi.“

200 starfsmenn á heimsvísu

Auk verksmiðjunnar á Dalvík starfrækir Sæplast verksmiðjur á Spáni og í Kanada og rekur vöruhús og dreifingu í Noregi. Umboðs- og sölukerfi fyrirtækisins teygir sig um allan heim.

Keraleigufyrirtækið iTUB er að fullu í eigu Sæplasts og hefur vaxið verulega á undanföllum árum en það leigir ker til viðskiptavina, aðallega í sjávarútvegi og flutningum á Íslandi og erlendis. Í heild er iTUB með um 60 þúsund ker í útleigukerfi sínu en þar er alfarið um að ræða PE ker sem eru 100% endurvinnanleg og framleidd með grænni orku.

Um 60 manns starfa í verksmiðju og höfuðstöðvum Sæplasts á Dalvík og í heild eru starfsmenn sem tengjast Sæplast rekstrinum á heimsvísu um 200 talsins.

Aukin sjálfvirkni á komandi árum

Líkt og fyrr var nefnt hefur eignarhald á Sæplasti verið mismunandi í gegnum tíðina og var fyrirtækið um tíma í eigu erlendra aðila. Í dag er íslenska fyrirtækið Rotovia ehf. eigandi Sæplasts og eru sjóðir í eigu Stefns og Kviks stærstu eig-

endur. Aðspurður um áskoranir í nánustu framtíð í rekstrinum segir Arnar að vöruþróun og gæðamál þurfi alltaf að vera í forgangi til að fyrirtækið haldi sínu leiðandi hlutverki á heimsvísu.

„Við þurfum líka að horfa til aukinnar sjálfvirkni í framleiðslunni þar sem tækjabúnaður leysir mannshöndina meira af hólmi. Við finnum að það er ekki eins auðvelt og áður að fá starfsfólk í framleiðslustörfin en tækniþróun er ör í dag og opnar okkur ný tækifæri og skapar ný og öðruvísi störf. Svo get ég nefnt þætti eins og flutningamálin, raforkuverð og stöðugleika í kringum sjávarútvegsgreinina sem dæmi um áskoranir í daglegum rekstri. En framtíðin er björt,“ segir Arnar Snorrason, framkvæmdastjóri Sæplasts.

.....
saeplast.is
.....



■ „Við erum markaðsleiðandi fyrirtæki í keraframleiðslu í heiminum og höfum verið frá upphafi. Sú staða og sá árangur heldur okkur á tánum alla daga og til þess höfum við framúrskarandi starfsfólk, öflugna vöruþróun og bjóðum viðskiptavinum um allan heim gæðavöru og þjónustu,“ segir Arnar.

KLÁRIR Í BÁTANA



Tudor rafgeymar • Traust gæði í 40 ár



Lokaðir Síru

Hleðslutæki

12 eða 24v í mörgum stærðum

Þurrir AGM

TUDOR  **SKORRI**
TUDOR SÉRFRÆÐINGAR Í RAFGEYMUM **TUDOR**

Skorri ehf • 577-1515 • **NÝTT** Vefverslun: www.skorri.is

Farsæll sjávarútvegur er þjóðarhagur

sæplast



ÖLFUS

olfus@olfus.is
thorlakshofn.is



Slippurinn
AKUREYRI



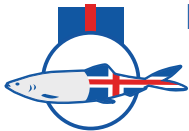
VM Félag vélstjóra og máltæknimanna

Hvalur hf.

Reykjavíkurvegi 48
220 Hafnarfjörður

AUÐLINDIN

GPG
SEAFOOD ehf



**ICELAND FISHING
EXPO 2025**
Sjávarútvegur 2025
10.-12. september



Soffanías Cecilsson ehf.
Útgerð - Fiskverkun



Sandgerðishöfn

FISKMARKAÐUR
SNÆFELLSBÆJAR



FISK
SEAFOOD

SALTKAUP

JAKOB VALGEIR EHF



**FÉLAG
SKIPSTJÓRNARMANNA**



VÉLFAG
FISH PROCESSING MACHINES

AGS fiskmarkaður
Grímsey

FRYSTIKERFI
RÁDGJÖF EHF
SÍMI 5771444 - WWW.FRYSTIKERFI.IS



HAFNARFJARÐARHÖFN

GA

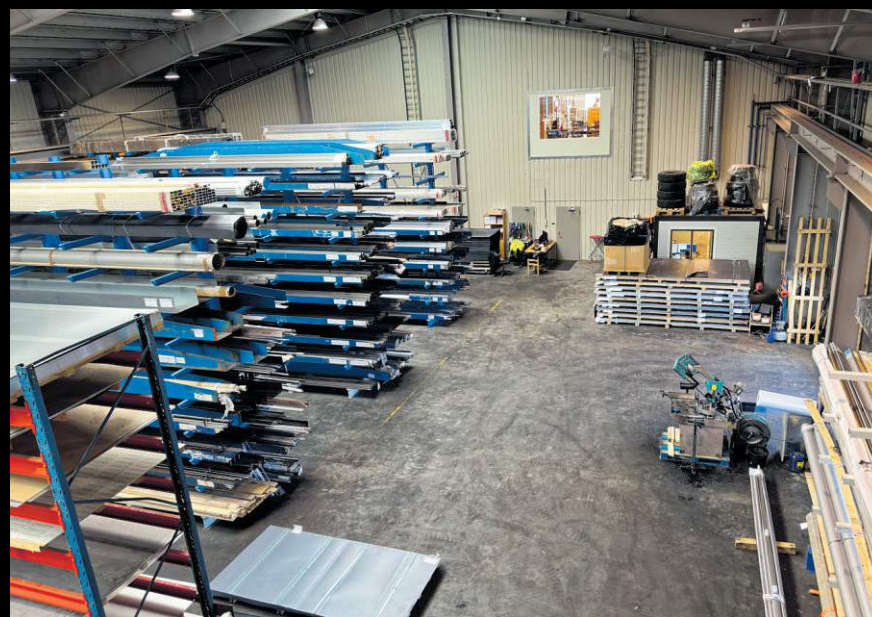
SMÍÐAJÁRN

- STERK Í STÁLINU -

ÁRATUGA REYNSLA
AF INNFLUTNINGI OG SÖLU Á SVÖRTU STÁLI



RYÐFRÍTT STÁL, ÁL & PLAST
ÖRT VAXANDI Á ÍSLENSKUM MARKAÐI



MIKIÐ ÚRVAL AF EFNI Á LAGERUM OKKAR
ÖFLUG SÉRPÖNTUNARÞJÓNUSTA
VIÐ BYGGJUM Á TRAUSTUM GRUNNI

AFGREIÐSLUTÍMAR
Mán-Fim 8-17
Fös 8-16

ÍSHELLA 10
221 Hafnarfjörður
Skrifstofa og lager
568 6844

RAUÐHELLA 2
221 Hafnarfjörður
Sölumenn og lager
568 6844

ODDEYRARSKÁLI
600 Akureyri
Söluskrifstofa
568 6824

568 6844
ga@ga.is
www.ga.is

Slippurinn DNG

Hanna og smíða vinnslukerfi í nýjan Júlíus Geirmundsson

Fyrr á árinu undirritaði Hraðfrystihúsið-Gunnvör hf. samning við skipasmíðastöðina Astilleros Armon í Vigo á Spáni um nýsmíði á frystitogara sem mun leysa hinn 35 ára gamla Júlíus Geirmundsson af hólmi. Nýlega var svo undirritaður samningur við skipasmíðastöðina á Spáni um framleiðslu og uppsetningu vinnslukerfis frá Slippnum DNG. Um er að ræða vinnslubúnað fyrir millidekk frystitogarans.

Samningurinn nær til búnaðar við móttöku afla, hausun, forflokun í kælingu, flökun, snyrtingu og vigtun. Þar að auki fær vinnsla aukaafurða mun meira vægi en verið hefur og verða í kerfinu nýjungar í vinnslu þeirra.

Spennandi verkefni

Magnús Blöndal, sviðsstjóri hjá Slippnum DNG, segir verkefnið afar spennandi og að mikil viðurkenning felist í að Hraðfrystihúsið-Gunnvör hafi valið Slippinn DNG fyrir hönnun og framleiðslu vinnslukerfis í skipið. Um verði að ræða eitt fullkomnasta fiskiskip í norðurhöfum.

„Hönnun vinnslukerfisins er unnin í góðu samstarfi við HG og þar er lögð mikil áhersla á sveigjanleika til að vinna með mismunandi fisktegundir og



■ Smíði á vinnslubúnaði fyrir millidekk nýs Júlíusar Geirmundssonar ÍS hefst á næstu mánuðum hjá Slippnum DNG á Akureyri. Gert er ráð fyrir afhendingu frystitogarans síðla árs 2026.

marga afurðaflokka innan sömu tegundar og við erum fullvissir um að þetta verði mjög öflug vinnsla sem skili afurðum í sér-flokki,” segir Magnús.

Forflokun fyrir flakavinnslu

Vinnslukerfið er þannig hannað að gert er ráð fyrir að allur afli sé hauseður strax til að auka gæði og þá tekur við sérstakur hráefnisflokkari frá Slippnum DNG sem forflokkar allan aflann fyrir

flökun, snyrtingu og pökkun. Þessi búnaður gerir að verkum að auðveldlega má vinna marga afurðaflokka úr hverri tegund og fiskurinn verður mun einsleitari í snyrtingu og pökkun sem léttir einnig á frystihóteli en þangað



■ Magnús Blöndal Gunnarsson, sviðsstjóri hjá Slippnum DNG.

fer fiskurinn áður en hann fer á brettum í frystilest.

„Öll hönnun miðast við að ná fram sem allra bestum afurðagæðum og hámarka afköst í vinnslunni um borð samhliða því,” segir Magnús.

Í samningi Astilleros Armon skipasmíðastöðvarinnar og Hraðfrystihússins-Gunnvarar er gert ráð fyrir að smíði skipsins ljúki seinni hluta 2026.

Reimalausnir fyrir alla flutninga



Sterkbyggðu M5085 böndin eru einstaklega þrifavæn



Erum sterk í öllum matvælaböndum hvort sem er á sjó eða landi



Lestarbönd í miklu úrvali

70
1952
2022
Í yfir 70 ár!



GÚMMISTEYPA Þ. LÁRUSSON EHF.





HÚSEININGAR, GÁMAR OG GÁMALAUSNIR



Mikið úrval af vönduðum einingum, gámum og gámalausnum fyrir atvinnurekstur. Sparaðu tíma, pláss og peninga með réttu lausninni fyrir þitt fyrirtæki.

- Húseiningar fyrir skóla, þjónustu eða gistingu
- Geymslugámar
- Hitastýrðir gámar
- Starfsmannarými

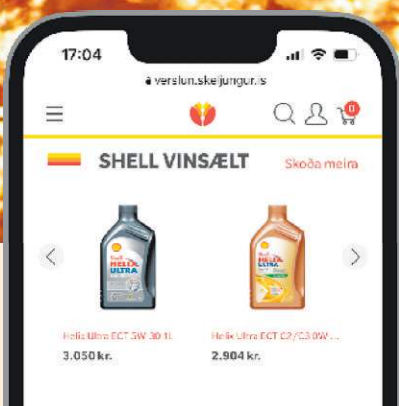
Skoðaðu úrvalið á stolpigamar.is



Stólpi Gámar

stolpigamar.is

Traustur félagi í sjávarútvegi



verslun.skeljungur.is
Í vefverslun er hægt að panta og fá vörur
sendar fyrir skip, vélar og annan iðnað.

2023 Fyrirmyndarfyrtæki
í rekstri
Váðagullalað 24.veidlan



Skeljungur