Sóknarfæri

Desember 2019

Frumkvæði og fagmennska í íslenskum sjávarútvegi

RIT FO RM

Óskum starfsmönnum í íslenskum sjávarútvegi gleðilegra jóla og farsældar á nýju ári

Sjávarútvegur á tækniöld

Jóhann Ólafur Halldórsson ritstjóri skrifar.

Sjávarútvegur er grein í þróun, stöðugri þróun. Sem henni er jafnframt lífsnauðsynlegt í heimi síbreytilegra aðstæðna og mikillar samkeppni. Við höfum tilhneigingu til þess að hugsa þannig um sjávarútveginn að stærsti óvissuþátturinn í greininni felist í því hvort fiskur veiðist – annað komi nánast af sjálfu sér. Gjarnan er talað þannig um útflutning á fiskafurðum að þær seljist gæðanna og ímyndarinnar vegna, sama hvað. En því fer fjarri að hlutirnir gangi þannig fyrir sig. Íslenskar sjávarafurðir eru í samkeppni, harðri samkeppni. Sú regla á líkast til hvað best við um sölu sjávarafurða að þó mikilvægt sé að finna viðskiptavini þá sé allra mikilvægast að halda þeim til langs tíma. Á þessum enda sjávarútvegskeðjunnar ræðst afkoma greinarinnar í heild. Verði okkar afurðir undir í samkeppninni finnum við strax fyrir áhrifunum á eigin skinni. Alveg eins og þegar niðursveiflur verða í einhverjum okkar helstu veiðistofna. Áhrifanna gætir strax og þarf ekki annað en benda á yfirstandandi ár því til sönnunar. Loðnubresturinn í ár er að mati Seðlabanka Íslands meginskýring 8% samdráttar í útflutningstekjum af sjávarafurðum á fyrri hluta ársins. Fyrir þessu finna allir, ekki bara þeir sem starfa í sjávarútvegi heldur í reynd allir þjóðfélagsþegnar.

Sókn er besta vörnin, er stundum haft á orði. Þau orð má því betur hafa um margt af því jákvæða sem er að gerast í greininni. Líkt og í blaðinu má sjá hafa á síðustu vikum komið nokkur ný togskip til landsins og þar með yngist skipaflotinn. Sem er líka algjörlega nauðsynlegt og tímabært. Vandfundin er sú atvinnugrein sem treystir á jafn gömul lykilframleiðslutæki í starfsemi sinni. Meðalaldur fiskiskipaflotans mælist í áratugum, er alltof hár og bráðnauðsynlegt að halda áfram endurnýjun skipanna. Einmitt vegna þess að þau þurfa að fylgja þróuninni eftir, þróun í landvinnslunni sem aftur á sér stoð í því sem er að gerast úti á mörkuðunum, hjá kaupendunum, erlendum fjölskyldum sem kaupa fisk í matinn eða kaupa sér íslenskan fisk á veitingahúsum. Við þurfum að vera á tánum á hverjum einasta degi að framleiða þær afurðir sem þetta fólk vill.

Við stöndum í dyragætt fjórðu iðnbyltingarinnar og þeirrar sjálfvirkni sem henni fylgir. Nýjustu landvinnslurnar á Íslandi endurspegla þá tæknibylgju sem henni fylgir og á næsta ári hefja ennþá tæknivæddari vinnslur starfsemi. Þetta er dæmi um framþróunina. Sjálfvirkni, gervigreind, róbótar, röntgentækni. Allt eru þetta hugtök sem hefðu fyrir minna en áratug þótt harla fjarlæg fiskvinnslu. En eru engu að síður einmitt hluti nútímatækninnar í greininni. Og með nákvæmlega sama hætti er tölvutæknin að verða æ sýnilegri í sölu- og markaðsmálum. Okkur þykir kannski framandi að heyra af því að fólk kaupi sér fisk með „appi“ í snjallsímanum en innan fárra ára mun það ekki þykja fréttnæmt. Vegna þess að við lifum á tímum umbreytinga. Nýtt í dag – gamalt á morgun. Þetta er það umhverfi sem sjávarútvegur tekst á við í dag.

HIN HLIÐIN

Með 17 konum á snyrtilínunni

Fyrsta daginn sem Vignir Fannar Víkingsson vann í fiski 15 ára gamall var hann settur á snyrtilínuna þar sem 17 konur ýmist hlógu að honum eða hristu hausinn yfir vinnubrögðunum. Það er ekki hlegið lengur enda er hann orðinn sjávarútvegsfræðingur og framleiðslu- og gæðastjóri hjá Odda hf. á Patreksfirði.

Nafn:
Vignir Fannar Víkingsson.

Hvaðan ertu?
Ég fæddist á Stokkseyri og bjó þar fyrstu fjögur árin en flutti svo til Þorlákshafnar og ólst þar upp.

Fjölskylduhagir?
Er í sambúð með Ingu Ósk Jónsdóttir.

Hvar starfar þú núna?
Ég er framleiðslu- og gæðastjóri Odda á Patreksfirði.

Hvenær hófst þú vinnu við sjávarútveg?
15 ára gamall í Frostfiski í Þorlákshöfn.

Hvað er það skemmtilegasta við að vinna við íslenskan sjávarútveg?
Allt fólkið sem maður kynnist.

En það erfiðasta?
Að eiga við allt þetta fólk.

Hvað er það skrýtnasta sem þú hefur lent í í störfum þínum?
Fyrsti dagurinn minn í sjávarútveginum var frekar skrýtinn, en ég var sendur upp á línu að snyrta allan daginn. Það voru 17 konur með mér uppi á snyrtilínu sem skiptust á að hlægja og hrista hausinn. Ég var aldrei sendur upp á línu eftir þetta.

Hver eftirminnilegasti vinnufélagi þinn?
Þeir voru nokkrir magnaðir í Frostfiski þegar ég vann þar 2013-2017. En ætli Númi Snær Brynjólfsson standi ekki upp úr. Hann var kannski ekki alltaf sá afkastamesti á slægingarborðinu en hrikalega mikilvægur fyrir móralinn.

Hver eru áhugamál þín?
Ég hef mjög gaman af fótbolta og „crossfit“. En eftir að ég flutti á Patró er ég orðinn meiri áhorfandi heldur en iðkandi. En svo klikkar aldrei að vera með vinum og fjölskyldu.

Hver er uppáhaldsmaturinn þinn?
Pizza og Pepsi Max.

Hvert færir þú í draumfríið?
Ég veit nú ekki með draumafríið en það er alltaf gaman að fara á pub-inn í Bretlandi. Bretinn er einfaldur og við náum vel saman.

(Sjá fleiri menn vikunnar á sjávarútvegsvefnum audlindin.is)

Tillaga um aukinn kvóta alaskaufsa

Fiskveiðinefnd Norður-Kyrrahafsins hyggst leggja til að leyfilegur heildarafli af alaskaufsa verði 1.425.000 tonn í austanverðu Beringshafi á næsta ári. Kvótinn á þessu ári er 1.397.000 tonn og verður því um 2% aukningu að ræða. Tillagan rúmast innan þeirra tveggja milljóna tonna heildaraflamarka fyrir botnfisktegundir sem eru í austanverðu Beringshafi.

■ **Kvóti alaskaufsa í Beringshafi verður rúmlega 1,4 milljónir tonna á næsta ári.**

Þá leggur nefndin til 4% minni kvóta fyrir kyrrahafsþorsk þannig að hann verði 141.799 tonn. Stofn alaskaufsans er á niðurleið og er talið að sú þróun haldi áfram á næstu tveimur árum.

Sóknarfæri
Frumkvæði og fagmennska í íslenskum sjávarútvegi

RITFORM

Útgefandi: Ritform ehf.
Ritstjóri: Jóhann Ólafur Halldórsson (ábm).
Umsjón, textavinnsla og umbrot: Ritform ehf.
Auglýsingar: Inga Ágústsdóttir
inga@ritform.is
Forsíðumynd: Steinunn SF í heimahöfn á Hornafirði í fyrsta sinni. Mynd: Skinney-Þinganes

Prentun: Landsprent ehf.

Dreift með Íslandspósti til allra fyrirtækja á landinu í desember 2019.

Rafræn útgáfa af blaðinu er á ritform.is

Gott til endurvinnslu

GLEÐILEGA HÁTÍÐ

Við þökkum viðskiptavinum samfylgdina og óskum ykkur gleðilegrar hátíðar og farsældar á komandi ári.

marel.is/fiskur

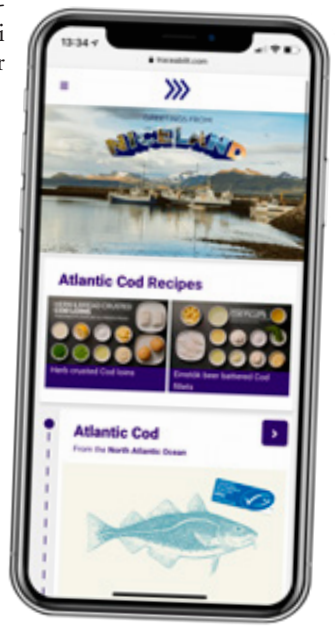
marel

Rekjanleikinn skiptir öllu máli

Rætt við Heiðu Kristínu Helgadóttur, framkvæmdastjóra Niceland Seafood

„Við trúum því að hægt sé að búa til verðmætari vöru með því að svara spurningum sístækkandi hóps neytenda um það hvaðan fiskurinn kemur og hvort veiðarnar séu stundaðar með sjálfbærum hætti. Í þessu skyni höfum við þróað notendavæna netlausn sem gerir fólki kleift að nálgast allar upplýsingar og tímalínu allt frá því fiskurinn er dreginn úr sjó þar til hann er kominn í kæliborð verslunar eða veitingahúss. Það er nefnilega ekki nóg að segja kröfuhörðum neytendum að fiskurinn sé frá Íslandi og þess vegna fyrsta flokks heldur þarf að vera hægt að sýna fram á það með óyggjandi hætti," segir Heiða Kristín Helgadóttir framkvæmdastjóri Niceland Seafood í samtali við Sóknarfæri.

Niceland Seafood hlaut á dögunum Svifölduna, hvatningarverðlaun Sjávarútvegsráðstefnunnar og TM 2019. Verðlaunin hreppti Niceland fyrir nýstárlegar leiðir í sölu og markaðssetningu á íslenskum fiski en fyrirtækið hefur undanfarið eitt og hálft ár markaðssett ferskan fisk af Íslandsmiðum í nokkrum fylkjum Bandaríkjanna með góðum árangri. Félagið rekur söluskrifstofu í Denver í Coloradofylki. Við spyrjum Heiðu Kristínu fyrst út í tildrög þessa verkefnis.

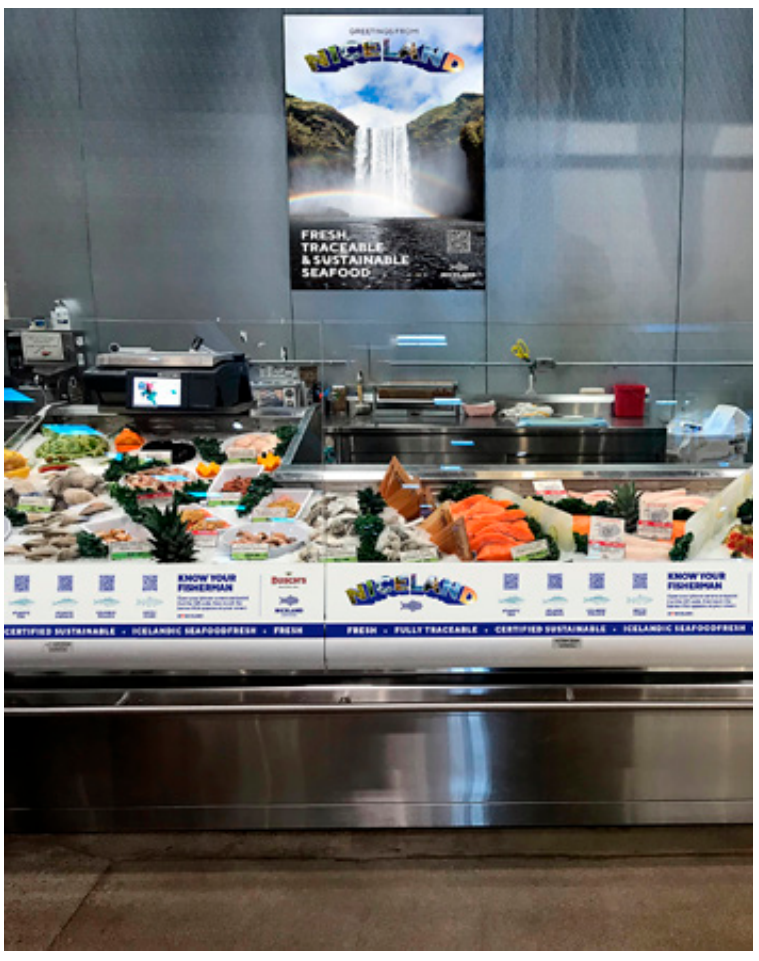


QR kóðinn skannaður. Með einföldum hætti fær neytandinn allar upplýsingar um feril fisksins frá því hann er veiddur.

Samstarf þriggja fyrirtækja

„Niceland er sprottið upp úr samstarfi þriggja fyrirtækja. Ég og Oliver Luckett stofnuðum á sínum tíma fyrirtækið Efni sem fæst við að þróa nýjar markaðs- og söluleiðir fyrir íslenskar vörur og hugvit sem eru að framleiða hágæða vörur og þjónustu. Ein hugmyndin var að búa til verkefnið Niceland sem myndi fara nýjar leiðir í sölu og markaðssetningu á íslenskum fiski í Bandaríkjunum. Markmiðið var að búa til sterkt vörumerki sem aflaði sér alþjóðlegs trausts meðal neytenda. Aukinn kraftur færðist í þessa hugmynd þegar Eyrir Invest gerðist meðeigandi í Efni en það félag hefur mikla reynslu af stuðningi við nýsköpunarfyrirtæki. Í framhaldi af því tengdumst við fyrirtækinu Nastar sem er útflutningsfyrirtæki á fiskmeti en í gegnum það fáum við fiskafurðir frá sjálfbærum og traustum aðilum alls staðar að af landinu. Þessi þrjú fyrirtæki koma úr ólíkum áttum en búa öll yfir reynslu og hugviti sem við trúum að skapi þann árangur sem við sækjumst eftir."

■ Heiða Kristín Helgadóttir framkvæmdastjóri Niceland Seafood. „Sannleikurinn er sá að á Íslandi búum við að mörgu leyti við einstök skilyrði hvað varðar upplýsingar um okkar fiskveiðar. Þær er hægt að nýta við markaðssetningu afurðanna."



■ Samstarfsaðilum Niceland í Bandaríkjunum fer fjölgandi en söluskrifstofan þar er í Denver í Coloradofylki.

Upplýsingar í farsímann

„Sannleikurinn er sá að á Íslandi búum við að mörgu leyti við einstök skilyrði hvað varðar upplýsingar um okkar fiskveiðar. Fyrir liggur gríðarlegt samsafn gagna frá eftirlits- og vísindastofnunum eins og Hafrannsóknastofnun og Fiskistofu en einnig frá útgerðum og flutningsaðilum. Þessi gögn tökum við og matreiðum þannig að þau séu neytendavæn og birtum, en í þeim er m.a. hægt að sjá hvernig Íslendingar hafa byggt upp sína fiskistofna og gert veiðarnar sjálfbærar, við sjáum hvar og hvenær fiskurinn er veiddur og hvernig hann er fluttur á markaði. Þá eru líka til upplýsingar um næringargildi og ferskleika auk uppskrifta að fiskiréttum. Þannig má áfram telja. Öllu þessu söfnum við saman og gefum neytandanum í verslununinni eða á veitingahúsinu tækifæri til að nálgast kjarna upplýsinganna á myndrænan hátt með því að skanna QR kóðann á umbúðunum eða á matseðlinum með símanum sínum. Þetta er hluti af okkar markaðssetningu ásamt hefðbundnari leiðum í gegnum auglýsingar á samfélagsmiðlum og prentmiðlum auk samvinnuverkefna í kynningarstarfi við okkar samstarfsaðila víða um Bandaríkin," segir Heiða Kristín.

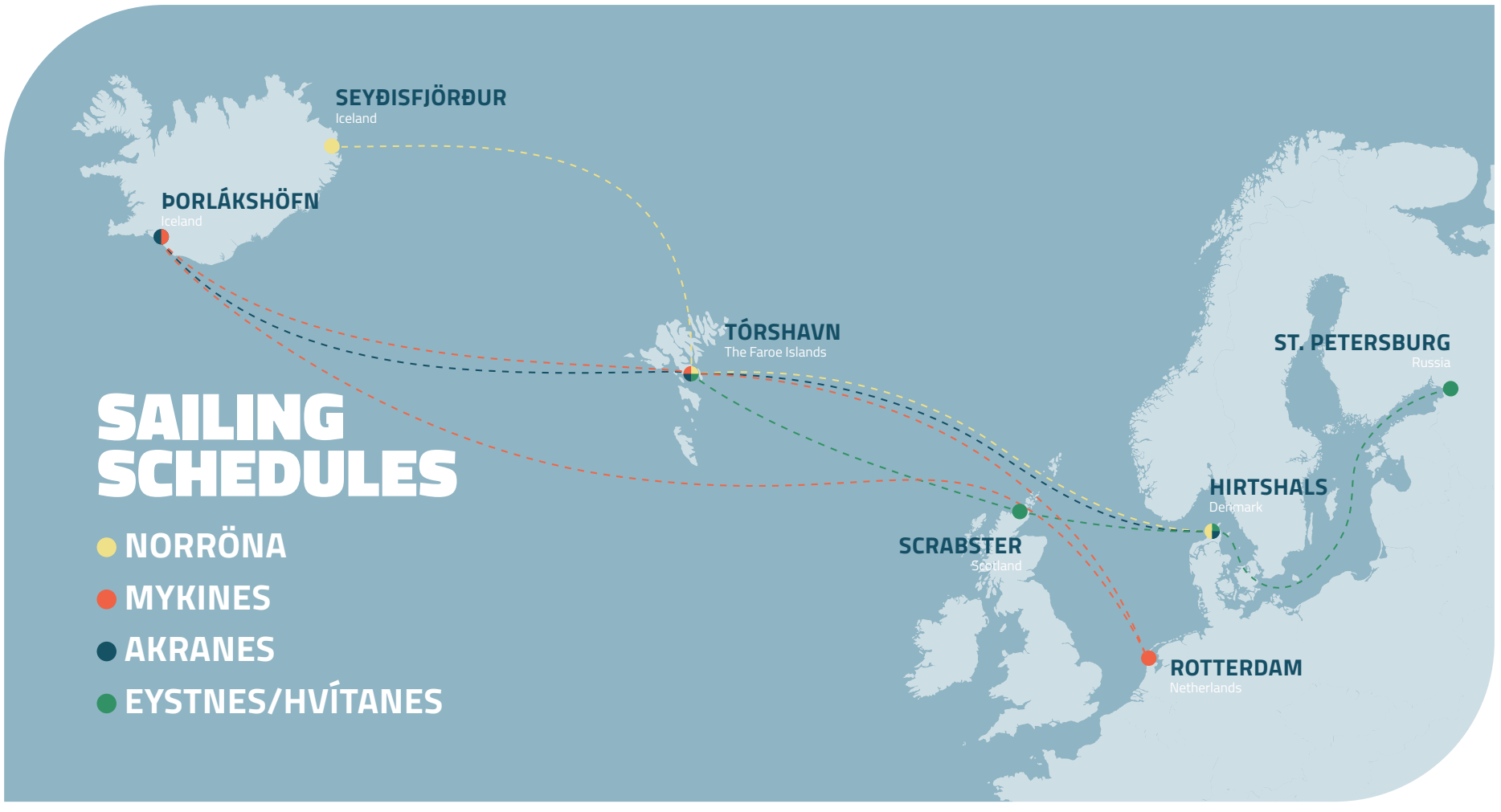
Erum á góðum stað

Heiða Kristín segir að nýstárleg markaðssetning af þessu tagi taki tíma á markaði þar sem grimm samkeppni ríki. „Miðað við það að nú er rétt rúmt ár frá því við fórum að keyra þetta prógramm í Bandaríkjunum þá erum við sátt við árangurinn og teljum okkur vera á góðri leið í dag. En verkefnið er rétt að byrja og við ætlum okkur að ná langtum lengra. Við erum stöðugt að bæta við verslunum og veitingahúsum og styrkja sambandið við okkar samstarfsaðila sem selja fisk undir merki Niceland. Okkar verkefni er svo að útvega gæðafisk og tryggja áreiðanlega afhendingu. Við veljum okkar samstarfsaðila af kostgæfni og gerum ríkar kröfur til þeirra því hugmyndin er jú að selja íslenskan fisk sem hágæða vöru fyrir sem hæst verð."

Heiða Kristín bætir við: „Sjávarafurðirnar eru auðvitað okkar mikilvægasta útflutningsvara og við búum yfir mikilli reynslu þegar kemur að veiðum og vinnslu en það eru tækifæri til að gera betur í flutningi og markaðssetningu erlendis og í raun nauðsynlegt ef við eigum að geta keppt við aðrar sjávarútvegsþjóðir og viðhaldið lífsgæðum á Íslandi til framtíðar."

niceland seafood.com

SMYRIL LINE
MYKINES
SMYRIL LINE CARGO
THE NORTH ATLANTIC LINK
THE NORTH ATLANTIC LINK
SMYRIL LINE ISLAND | +354 470 28 00 | ISLAND@CARGO.FO | WWW.CARGO.FO


SAILING SCHEDULES
NORRÖNA
MYKINES
AKRANES
EYSTNES/HVÍTANES
SEYÐISFJÖRÐUR
Iceland
ÞORLÁKSHÖFN
Iceland
TÓRSHAVN
The Faroe Islands
ST. PETERSBURG
Russia
HIRTSHALS
Denmark
SCRABSTER
Scotland
ROTTERDAM
Netherlands

Marel framleiðir tæknivæddasta hvítfiskvinnslukerfi heims fyrir Brim

uppsetning næsta sumar á Norðurgarði í Reykjavík – róbótavæðing meiri en sést hefur í fiskvinnslu hingað til

„Í þessari nýju fiskvinnslu Brims verður öll sú nýjasta og besta tækni í hvítfiskvinnslu sem Marel hefur að bjóða. Þetta er heildarlausn með þremur vinnslulínum sem greinast upp í fimm afurðapökkunarlínur þar sem við nýtum okkur m.a. gervigreindartækni, róbóta og aðra þá sjálfvirkni sem við höfum þróað fyrir fiskiðnaðinn. Við segjum óhikað að vinnsla Brims verði sú fremsta í bolfiskvinnslu í heiminum,“ segir Sigurður Ólason, framkvæmdastjóri fiskiðnaðar hjá Marel. Fyrirtækið undirbýr þessa mánuðina uppsetningu á nýrri heildarlausn í hvítfiskvinnslu í húsi Brims á Norðurgarði í Reykjavík. Búnaðurinn verður settur upp í húsinu næsta sumar og er hann í smíðum hjá Marel þessa dagana en allt kerfið var sett fyrirfram upp í sýndarveruleika. Þannig má segja að starfsmenn Marel séu fyrir nokkru byrjaðir að vinna með kerfið „upp sett“ í rafrænum heimi. Sýndarveruleikaútgáfan verður síðan notuð sem þjálfunartæki fyrir starfsfólk þegar að því kemur að hefja vinnslu.

■ Sigurður Ólason, framkvæmdastjóri fiskiðnaðar hjá Marel.

■ Róbótar raða ferskum flökum í kassa.

Róbótavæðing fiskvinnslunnar

Í vinnslunni á Norðurgarði segir Sigurður að stigin verði enn stærri skref í róbótavæðingu en áður hafi þekkst í fiskvinnslu sem þessari en auk verkefnisins fyrir Brim hefur Marel nýverið gert samning við útgerðar- og fiskvinnslufyrirtækið Vísi hf. um fjölgun róbóta í nýlegri og tæknivæddri vinnslu þess í Grindavík.

„Róbótarnir gefa mikla möguleika í afurðaflokkun og pökkun í vinnslunum. Þeir eiga sér nokkuð langa sögu á iðnaðarsviðinu, komu fyrst fram í bílaiðnaðnum árið 1995 og voru orðnir um 750 þúsund á heimsvísu árið 2000. Amazon innleiddi róbóta árið 2014 og hafði yfir 45.000 slíkum að ráða tveimur árum síðar. Á heimsvísu er talað um að í dag séu um 2,3 milljónir róbóta í iðnaði og verði 20 milljónir eftir 10 ár. Hraðinn er því gífurlegur og innreið róbótanna er komin á fulla ferð í matvælaiðnaði. Fiskvinnslan er þar ekki undanskilin.

Jafnframt höfum við þróað mjög öflugt upplýsingakerfi, Innova, sem safnar gögnum í vinnslunni, sem starfsmenn vinna með og geta lagt til grundvallar ákvörðunum. Núna erum við að horfa til þess að nýta gervigreind til að taka ákvarðanir út frá gögnum og nýta sjálfvirkni, m.a. róbótana, til að finna hagkvæmustu og bestu leiðina í framleiðslunni. Róbótavæðing hefur átt sér stað í mörgum iðngreinum undanfarna áratugi og hana ber ekki að óttast því þó hún leysi ákveðin störf af hólmi þá skapar hún einnig ný,“ segir Sigurður.

Allar nýjustu hvítfiskvinnslulausnir Marel á einum stað

„Vinnsla Brims mun marka ákveðin tímamót. Við höfum farið yfir allan vinnsluferilinn með það fyrir augum að tryggja beint flæði afurðanna í gegn, allt frá frumvinnslu til afurðapökkunar. Vinnslukerfið byggir á Innova upplýsingakerfinu og hjartað í því er FleXicut skurðarvélin okkar sem sér m.a. um að skera beingarð úr flökunum með hámarksnýtingu. Þar notum við þrívíddarmyndavélar sem taka mynd af hverju flaki og reikna skurðinn út. Síðan tekur við búnaður sem tryggir að öll flök og bitar séu beinlaus áður en afurðirnar fara inn á pökkunarlínurnar,“ segir Sigurður.

Vinnslukerfi Brims verður eitt af þeim stærri sem Marel hefur sett upp á síðustu árum, „og sér í lagi áhugavert vegna þess að þarna koma saman allar þær lausnir í tæknivæðingu hvítfiskvinnslunnar sem Marel hefur unnið að á síðustu árum,“ segir Sigurður.

Sterkari eftir kaupin í Curio

Í haust var tilkynnt um kaup Marel á helmingshlut í fiskvélaframleiðslufyrirtækinu Curio ehf. og eru vélar frá því fyrirtæki í heildarlausninni í vinnslu Brims. Sigurður segir markmið Marel með kaupunum einmitt þau að geta eftirleiðis boðið heildarlausnir sem innihaldi þær vélar sem Curio framleiðir á þessu sviði, fyrst og fremst flökunarvélar, roðflettivélar og hausara.

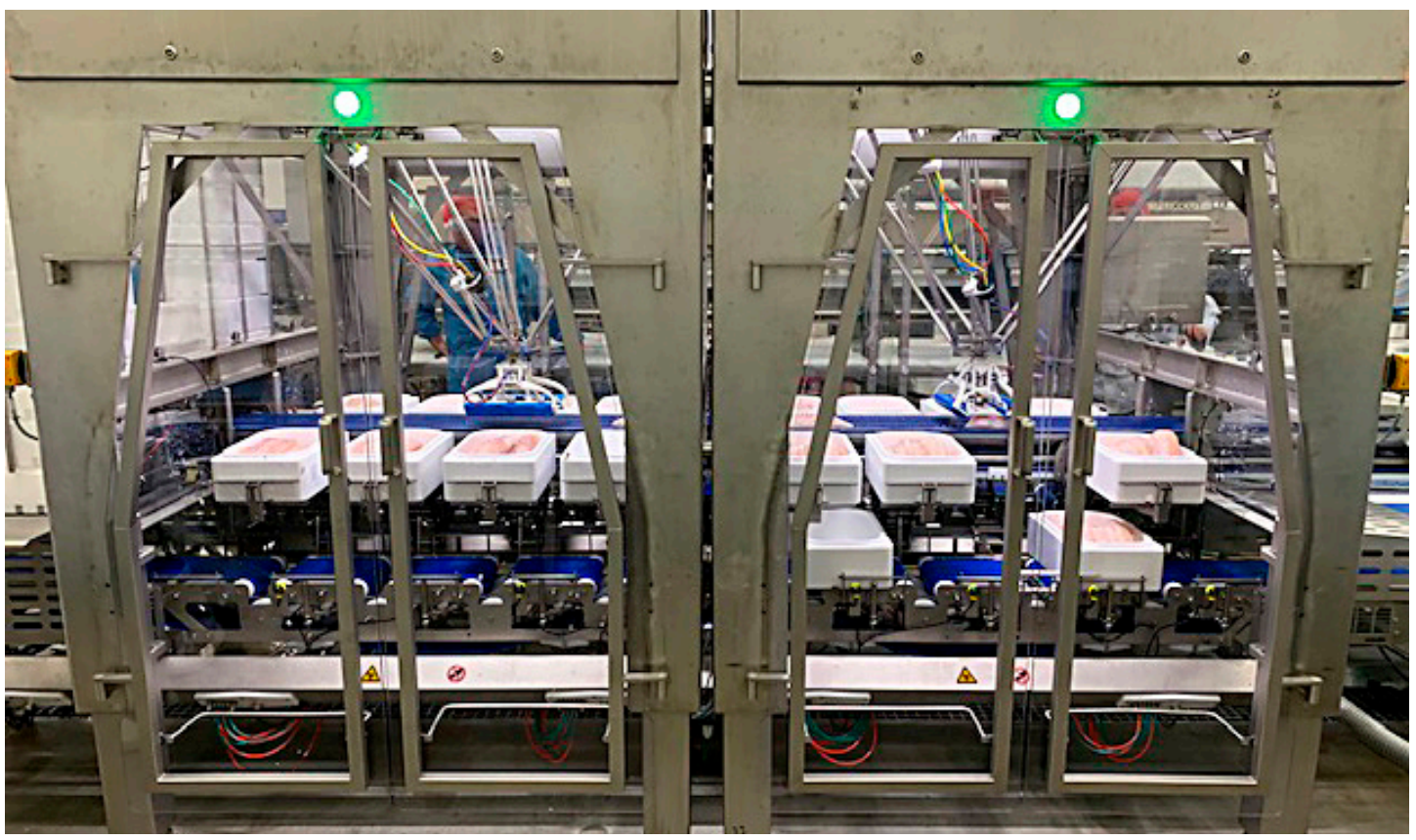
„Við höfum framleitt slíkar vélar í laxavinnslunni og munum gera áfram en í stað þess að fara út í að þróa frá grunni hausara, roðfletti- og flökunarvélar fyrir hvítfiskvinnsluna ákváðum við að tengjast frekar fyrirtæki sem sé í fremstu röð á þessu sviði og þekkt, bæði hérlendis og erlendis. Sú er raunin með vélbúnaðinn frá Curio og ég bind miklar vonir við þetta samstarf í framtíðinni. Eftirleiðis munum við bjóða vélar þeirra í okkar heildarlausnum fyrir hvítfiskvinnslu þegar viðskiptavinir fela okkur slík verkefni. Þetta er því í senn bæði ánægjulegt og stórt skref í þjónustu Marel við fiskiðnaðinn,“ segir Sigurður.

Fagna viðurkenningu fyrir samfélagsábyrgð

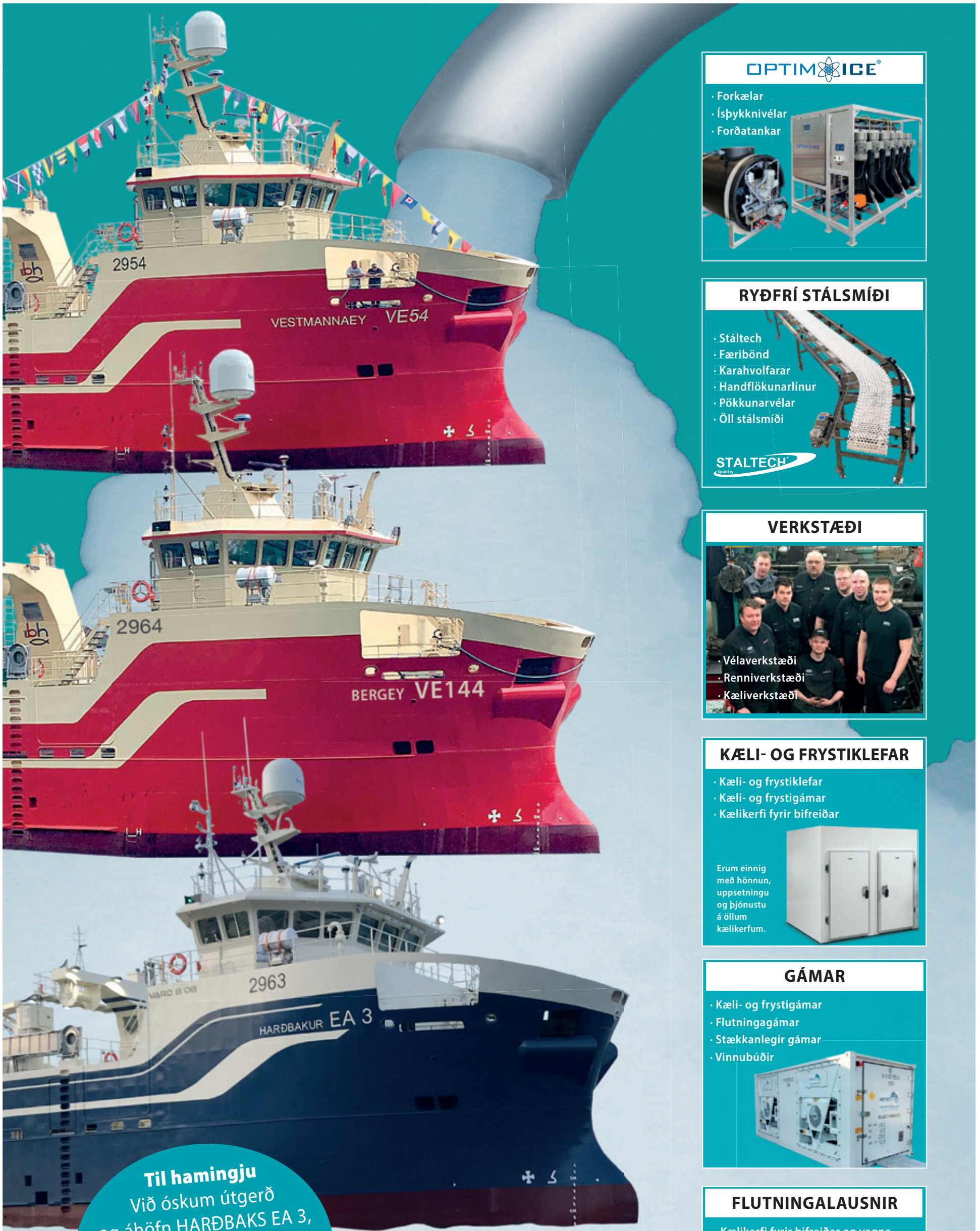
Ýmislegt fleira áhugavert hefur verið að gerast hjá Sigurði og hans fólki í Marel að undanförnu. Má þar nefna tvenn verðlaun fyrirtækisins sem veitt voru í haust. Annars vegar fékk Merel verðlaun Creditinfo sem framúrskarandi fyrirtæki ársins 2019 og var í fyrsta sæti listans að þessu sinn en hins vegar fékk Marel sérstök hvatningarverðlaun Creditinfo sem framúrskarandi fyrirtæki í samfélagsábyrð og nýsköpun.

„Það er alltaf gott fyrir starfsfólk sem lagt hefur mikið á sig að fá klapp á bakið. Með samfélagslegri ábyrgð er horft til ýmissa þátta í starfseminni, hvernig við samþættum t.d áherslur í umhverfismálum inn í okkar starfsemi, lágmörkum sótspor, framfylgjum stöðlum, vinnum eftir markmiðum um bætta hrávörunýtingu, lágmörkum vatnsnotkun og ýmislegt fleira. Við notum heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna sem leiðarljós í sjálfbærni og þar er einn af lykilþáttum í vöruþróunarferlinu. Okkur er umhugað um að vistspor tæknilausna Marel sé eins lítið og mögulegt er á hverjum tíma. Allt eru þetta þættir sem skipta viðskiptavini æ meira máli. Þess vegna gleðjumst við þegar eftir því er líka tekið hvað við erum að gera á þessu sviði,“ segir Sigurður Ólason.

marel.com



■ Mikil sjálfvirkni verður í vinnslu Brims á Norðurgarði sem endurnýjuð verður næsta sumar.



OPTIM ICE®

· Forkælar
· Ísþykknivélar
· Forðatankar

RYÐFRÍ STÁLSMÍÐI

· Stáltech
· Færibönd
· Karahvolfarar
· Handflökunarlínur
· Pökkunarvélar
· Öll stálsmíði

STALTECH®

VERKSTÆÐI

· Vélaverkstæði
· Renniverkstæði
· Kæliverkstæði

KÆLI- OG FRYSTIKLEFAR

· Kæli- og frystiklefar
· Kæli- og frystigámar
· Kælikerfi fyrir bifreiðar

Erum einnig með hönnun, uppsetningu og þjónustu á öllum kælikerfum.

GÁMAR

· Kæli- og frystigámar
· Flutningagámar
· Stækkanlegir gámar
· Vinnubúðir

FLUTNINGALAUSNIR

· Kælikerfi fyrir bifreiðar og vagna
· Gámagrindur
· Trailervagnar
· Vörulyftur

Til hamingju
Við óskum útgerð og áhöfn HARÐBAKS EA 3, VESTMANNAEY VE 54 og BERGEY VE 144 til hamingju með Optim-ICE® ísþykknibúnaðinn

KAPP ehf

Miðhraun 2 · 210 Garðabær · Sími 587 1300 · kapp@kapp.is · www.kapp.is · 24 tíma bjónusta 664 1310

Nýr Bárður SH kominn til landsins

Meira en fimmföld stækkun frá þeim gamla

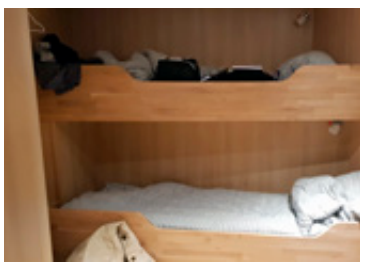
„Maður er eiginlega búinn að standa í sjóskorpunni í 35 ár þannig að það er mikil breyting að komast upp úr henni. Staðan er allt önnur, betri yfirsýn og aðstaða fyrir menn og fisk. Sennilega munum við samt ekki róa í verri veðrum þó þessi bátur sé 5 sinnum stærri en sá gamli.“

Þetta sagði Pétur Pétursson, útgerðarmaður og skipstjóri á nýjum Bárði SH sem kom nýsmíðaður til Hafnarfjarðar á dögunum. Gert er ráð fyrir að hefja veiðar um miðjan desember og stefnt er að því að fara fljótlega í 2000 tonna afla á ári. Nýi báturinn er smíðaður hjá Bredegaard bátasmiðju í Danmörku. Hann er ekki aðeins sá stærsti sem danska fyrirtækið hefur smíðað heldur líka langstærsti plastbátur sem smíðaður hefur verið til fiskveiða við Ísland. Hann mælist 24 metra langur, sjö metra breiður og leysir af hólmi bát sem er 30 tonn.

■ Bárður SH siglir inn í Hafnarfjarðarhöfn. Þar var búnaður settur um borð áður en haldið er til fyrstu viðkomu í í Ólafsvík. Mynd: Andri Már Helgason

■ Karlinn í brúnni. Pétur er ánægður með nýja bátinn enda frágangur allur í góðu lagi.

■ Feðgarnir Pétur og Pétur Pétursson voru saman á gamla Bárði og verða áfram saman með þann nýja.



■ Aðbúnaður um borð er mjög góður og fer vel um bæði menn og fisk um borð.

Heimferðin gekk ljómandi vel

„Heimferðin gekk ljómandi vel. Við fórum fyrst frá Rödbyhavn til Hansthlolm. Þar var settur búnaður á dekkið og síðan héldum við frá Hanstholm til Færeyja og þurftum að bíða af okkur veður þar í þrjá daga. Það var norðaustan bræluskítur. Svo fórum við þaðan og hrepptum leiðindaveður fyrsta sólarhringinn, en svo þegar við sáum Ísland datt hann niður í rjómablíðu, stillu og stjörnubjart.

Báturinn reyndist mjög vel. Það sem búið er að prófa lofar góðu," segir Pétur en stefnt er á að hefja veiðar á Bárði SH nú um miðjan desember.

Fjórði Bárðurinn

Þetta er fjórði báturinn sem ber nafnið Bárður. Fyrstur var lítill tveggja tonna trébátur, síðan kom átta tonna plastbátur sem var lengdur þannig að hann mældist 10 tonn. Svo kom bátur sem var 20 brúttólestir og síðan var hann stækkaður í 30 brúttótonn.

„Ég á hann ennþá, mikill og góður bátur sem hefur reynst mér mjög vel. Svo er þessi 150 tonn að stærð," segir Pétur.

Þurfa líklega ekki að tvíhlaða

Pétur segir að á nýja Bárði SH fari vel um mannskapinn, bæði í kleflum og hvað vinnuaðstöðuna varðar.

„Það er líka mikill munur að geta verið með allan fisk í körum og þurfa ekki að tvíhlaða eða jafnvel þríhlaða bátinn í sömu veiðiferðinni. Það sparar mikinn tíma og erfiði. Það hefur verið mikil fiskgengd undanfarin ár og netin bunkuð af fiski. Því höfum við oft þurft að tvíhlaða og stundum þrídraga. Þá eru nú flestir búnir að fá nóg og dagurinn orðinn ansi langur. Ég ætla rétt að vona að ég þurfi ekki að tvíhlaða þennan, því hann tekur 45 tonn í kör og enn meira ef við erum með laust. En það væri orðinn býsna góður dagur að fá 45 tonn."

Stefna á 2.000 tonn

Ætlunin er að byrja á netaveiðum um miðjan desember en í Hafnarfirði var sett í bátinn nýtt netaspil frá K.N. vélsmiðju, auk krapavélar frá Kælingu.

„Við verðum svo á netum fram á vor, tökum þá snurvoðina en erum reyndar nýgræðingar á því sviði. Við hljótum þó að ná einhverjum tökum á henni eins og aðrir. Við erum með um 1.000 tonna kvóta kvóta í ígildum, mest í stóra kerfinu. Það gæti farið langt í að duga þetta fiskveiðiárið. Við höfum líka stundum verið að fiska fyrir aðra og leigt og keypt aflaheimildir eins og við höfum getað. Við tókum ansi mikið í vetur á gamla Bárð frá því um áramót og fram á sumar, um 1.700 tonn upp úr sjó af óslægðu. Við getum tekið mun meira á þennan og stefnum á að fara í 2.000 tonn. Það er alltaf stefnan að kaupa meiri heimildir. Það er vonlaust að vera í útgerð nema með nægar heimildir."

Landa mest á markaði

Heimahöfn bátsins er Arnarstapi en megnið á vetrinum er aflanum landað í Ólafsvík. Það er ekki fyrir en um páska að mögulegt verður að fara með nýja bátinn inn á Arnarstapa. „Það verður þröngt, sérstaklega ef þar eru margir smærri bátar. En ég á klárlega eftir að fara þangað inn á góðum degi. Búið er að dýpka höfnin í þrjá metra þannig að ég á að geta flotið inn þegar gott er veður. Við höfum verið að fiska sitthvoru megin við nesið eftir vindátt og ég geri ráð fyrir að við höldum því áfram á þeim nýja. Það er alltaf gott að vera í landvari þegar hvasst er.

Við verðum líklega sex manns á bátnum í vetur. Það á svolítið eftir að koma í ljós hvernig verður með aflaheimildir. Við löndum aflanum yfirleitt á markað en einnig hjá Þórsnesi í Stykkishólmi en hjá þeim fáum við heimildir. Það er svolítil áskorun að fara út í þetta en manni er í blóð borið að takast á við hlutina. Það gerist ekkert öðruvísi," segir Pétur.

Kostar um 482 milljónir

Báturinn kostar um 27 milljónir danskra króna eða ríflega 482 milljónir íslenskar. Pétur segir að þetta sé gott verð og bátasmiðjan virkilega góð. Þeir hafi mest verið að smíða minni báta, 15 metra langa. Bárður er fyrsti stóri bátur stöðvarinnar af þessari gerð en sá stærsti hingað til er 17 metra langur.

„Þeir eru spenntir fyrir því að komast inn á Íslandsmarkaðinn og hugsanlega væri þá hægt að endurnýja einhverja vertíðarbáta úr tré af þessari stærð. Það verður að sjá hvort fleiri sjá sér hag í að hjóla í þetta."

Óskum útgerð og áhöfn Bárðar SH 81
til hamingju með glæsilegt skip

Vélsmiðja ehf.

Kársnesbraut 88 | 200 Kópavogi | Símar 897 2916 & 564 3096 | Netfang: gimburey@simnet.is

Fullbúin sjávarútvegslausn í áskrift Microsoft Dynamics BC

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

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

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

„Lykillinn að góðum árangri
er hugbúnaður sem gefur okkur
lykilupplýsingar í rauntíma.
Við notum WiseFish og WiseAnalyzer,
sem tryggir að staða, árangur
og framlegð er alltaf ljós í lok dags."

G.RUN

Guðmundur Smári Guðmundsson,
G.RUN Grundarfirði

Okkar bestu jóla- og nýárskveðjur
með þökk fyrir samstarfið á árinu sem er að líða

wise

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

Vonum að Bárður SH ryðji brautina í endurnýjun vertíðarbátanna

segir Hrafn Sigurðsson hjá Aflhlutum ehf., umboðsaðila Bregaard Boats

Dragnótar- og netabáturinn Bárður SH 81, sem kom nýsmíðaður frá Danmörku á dögunum markar talsverð tímamót í íslenskum sjávarútvegi því báturinn, sem er 150 tonn að stærð, er smíðaður úr trefjaplasti. Þetta er langstærsti plastbátur sem smíðaður hefur verið fyrir Íslendinga og vonast Hrafn Sigurðsson hjá Aflhlutum ehf., umboðsaðila dönsku Bredgaard Boats skipasmíðastöðvarinnar hér á landi, til þess að koma bátsins muni ryðja brautina fyrir fleiri vertíðarbátaútgerðir sem flestar séu með mjög gamla báta í rekstri.

■ Bárður SH kemur að bryggju í Hafnarfirði. Samið var um smíðina síðla árs 2017.

■ Nýjum Bárði SH faganað við komuna til Íslands. Frá vinstri: Björn Jóhann Björnsson, Aflhlutum, Jörgen Wiuff, Bredgaard Boats, Michael Jakobsen, Bredgaard Boats, Helgi Axel Svavarsson, Aflhlutum, Pétur Pétursson, útgerðarmaður og eigandi, Sigurður Jónsson, TM, Pétur Pétursson yngri og Hrafn Sigurðsson, Aflhlutum.

Vel búið tímamótaskip

„Bárður SH er tímamótaskip og við vonumst til að þetta sé upphaf að endurnýjun í vertíðarbátaflotanum. Þetta er fullkomnasti vertíðarbátur í þessum stærðarflokki við Íslandsstrendur í dag. Á því leikur enginn vafi," segir Hrafn en Bárður SH er tæplega 24 metrar að skráningarlengd og sjö metra breiður.

Auk þess að Afhlutir ehf. er umboðsaðili dönsku skipasmíðastöðvarinnar hér á landi, þá er fyrirtækið einnig umboðsaðili fyrir meginþorra vélbúnaðar um borð, þ.e. aðalvél frá MAN í Þýskalandi, ABT-TRAC hliðarskrúfur, sem hvor um sig er 100 hestöfl, tvær JOHN DEERE ljósavélar, GUERRA dekkkrana og fleira. Dragnótarspilin eru frá AS-SCAN og dekkbúnaður þ.e. fiskmóttakan og fiskþvottakör frá BOA-TEC í Danmörku. Þessa dagana er KN vélsmiðja ehf. að smíða og setja netaspil í bátinn og einnig verður sett ískrapavél frá Kælingu ehf. um borð.

Í brú er tækjabúnaður af gerðinni Furuno frá Mareind ehf. og Brimrúnu ehf. Björgunarbúnaðurinn kemur frá Viking. Bárður SH er því bæði útbúinn til neta- og dragnótarveiða.

Trefjaplastsmíði í hæsta gæðaflokki

„Báturinn er allur smíðaður úr trefjaplasti og eingöngu notast við ál og ryðfrítt stál þar sem málmar eru notaðir. Það sem plastið hefur umfram stálið í skrokknum er mun minna viðhald, auk þess að skrokkurinn er gríðarlega sterkur og með meira fríborði en stálið. Burðarþolið á fiski er sem því nemur meira. Trefjaplastsmíðin hjá Bedgaard Boats er líka sérstaklega vönduð, plastið hjá þeim er bæði þykkara, sterkara og vandaðra en við höfum séð hjá öðrum framleiðendum síðustu áratugina. Frágangur um borð er líka mjög góður, innréttingar vandaðar og hvergi slegið af í gæðakröfunum," segir Hrafn og bætir við að margar íslenskar bátaútgerðir hafi beðið þess að sjá Bárð með eigin augum og sannfærast um smíði á svo stórum plastbát.

Mikil þörf og áhugi

„Þörfin er mikil og áhuginn sömuleiðis. Við höfum mikið verið spurðir um þessa dönsku báta og eðlilega vilja menn fá að skoða fullsmíðaðan bát. Ég er þess vegna fullur bjartsýni á að fleiri íslenskar útgerðir velji þennan kost í framhaldinu. Vertíðarbátaflotann er að stærstum hluta borinn uppi af 40-50 ára gömlum stálbátum sem eru orðnir viðhaldsfrekir. Miðað við allar nýjungar sem í boði eru í dag þá er nýsmíði á plastbátum í þessum stærðarflokki áhugaverður kostur. Einmitt þessi samsetning á bát með dragnótar- og netabúnað er útfærsla sem hentar mjög mörgum útgerðum," segir Hrafn.

Til marks um áhuga á Bárði má nefna að eftir að skipið kom til Hafnarfjarðar laugardaginn 30. nóvember síðastliðinn var almenningi boðið að skoða og komu vel á annað hundrað manns um borð. „Það var samdóma álit fólks að frábærlega hafi tekist til við smíðina," segir Hrafn.

aflhlutir.is

Minni uppsjávarafli en í fyrra

Samkvæmt samantekt Fiskistofu var samanlagður afli í norsk-íslenskri síld, makríl og kolmunna minni á fyrstu 11 mánuðum ársins en á sama tímabili í fyrra. Þó veiddist meira af síldinni, 131 þúsund tonn, sem er 12 þúsund tonnum meira en á hliðstæðu tímabili í fyrra.

Af kolmunna veiddust á þessu tímabili 238 þúsund tonn á móti 269 þúsund tonnum á sama tímabili í fyrra. Kolmunni veiddist að stærstum hluta utan íslenskrar lögsögu, mest í færeysku lögsögunni en aðeins veiddust um 4000 tonn af kolmunna innan íslensku lögsögunnar.

Makrílvertíðin 2019 skilaði 128 þúsund tonnum, sem er talsvert minni afli en á sama tíma í fyrra þegar hann var 136 þúsund tonn. Íslensku uppsjávarskipin veiddu röskan helming þessa makrílafla innan íslensku lögsögunnar en nánast allan annan makrílafla á alþjóðlegu hafsvæði.

Góður afli hjá Víkingi og Venusi

Uppsjávarskipið Margrét EA, í eigu Samherja hf., var aflahæst síldarskipanna með 14.468 tonn en næst kom skip Brims hf., Venus NS með 12.541 tonn. Hið síðarnefnda var einnig með næstmestan afla á makrílvertíðinni eða 9.127 tonn en systurskipið Víkingur AK var með mestan afla í þeirri tegund eða 9.463 tonn. Sömu tvö skip voru með mestan kolmunnaafla á þessu 11 mánaða tímabili, Víkingur AK með 25.366 tonn og Venus NS með 23.346 tonn.

■ Á fyrstu 11 mánuðum ársins var kolmunnaaflinn 238 þúsund tonn, sem er tæplega 30 þúsund tonnum minna en á sama tímabili árið 2018.

■ Á fyrstu 11 mánuðum ársins var kolmunnaaflinn 238 þúsund tonn, sem er tæplega 30 þúsund tonnum minna en á sama tímabili árið 2018.

Óskum útgerðum og áhöfnum til hamingju með glæsileg skip

GJÖGUR HF. – GRENIVÍK

Vörður ÞH 44

Áskell ÞH 48

SKINNEY-ÞINGANES HF. – HORNAFIRÐI

Steinunn SF 10

Þinganes SF 25

BERGUR-HUGINN EHF. – VESTMANNAEYJUM

Bergey VE 144

Vestmannaey VE 54

Micro-ryðfrí smíði ehf. | Einhellu 9, 221 Hafnarfirði | Sími 588 2314 | www.micro.is

MICRO
RYÐFRÍ SMÍÐI

Vinnslukerfi frá Micro í fjórar nýsmíðar

Fyrirtækið Micro í Hafnarfirði vinnur nú að niðursetningu vinnslu- og kælibúnaðar í ný skip Gjögurs ehf., Vörð ÞH og Áskel ÞH og hóf á dögunum vinnu við samskonar verkefni í nýju skipi Skinneyjar-Þinganes, Steinunni SF. Fjórða skipið sem sama kerfi verður sett í verður Þinganes SF sem kemur til landsins laust fyrir jólahátíðina. Um er að ræða systurskip frá Vard skipasmíðastöðinni í Noregi, fjögur af sjö samskonar skipum sem þaðan komu á þessu ári til íslenskra útgerða.

■ Gunnar Óli Sölvason framkvæmdastjóri Micro segir fyrirtækið smíða allt frá stökum færiböndum upp í heilar vinnslulínur.

Þríþætt starfsemi

Micro er um það bil 25 ára fyrirtæki og búið að vera í ýmsum verkefnum síðan það var stofnað, en upphafið var í nýsmíðum og viðhaldi fyrir skip og báta. Þá var félagið og hefur verið undirverktaki í smíðum fyrir fyrirtæki eins og Marel, Völku og Skagann 3X og fyrir bátasmiðjuna Rafnar.

„Við höfum svo farið út í að smíða meira af okkar eigin hönnun og lausnum, bæði fyrir landvinnslur og skip en alltaf haldið bæði viðhalds- og undirverktakaþættinum meðfram. Starfsemin er því eiginlega þríþætt; okkar eigin smíði, undirverktakaverkefni og reglubundið viðhald á skipum stærri fyrirtækja. Við erum að vinna mikið fyrir Brim, áður HB Granda, Þorbjörn í Grindavík og margar stærri útgerðir," segir Gunnar Óli Sölvason, framkvæmdastjóri Micro.

„Við erum að smíða í rauninni allt frá stökum færiböndum og körum upp í heilar vinnslulínur. Okkar þekktasta vara er blæðingar- og kælingarker, sem er kallað Drekinn. Það er kæliker sem er fyrir stýrða blóðgun eða kælingu, sem byggist á sama grunni og aðrir gera með öðrum hætti, til dæmis með skrúfum eða öðruvísi körum. Það snýst um að stýra tíma fyrir blæðingu á fiski og eða kælingu," segir Gunnar Óli.

Útgerðarfyrirtækið Gjögur

Nýju skipin eru rökrétt framhald

■ Þorgeir Guðmundsson, skipstjóri á Verði GK.

■ Áskell GK í innsiglingunni í Grindavík. Báðum skipinum var siglt til Hafnarfjarðar eftir heimkomuna þar sem er verið að setja vinnslubúnað í þau.

■ Vörður GK við bryggju í fyrsta sinn í Grindavík.

„Þetta er rökrétt framhald af hinum bátunum, þróun á vinnsludekkjum, spilbúnaði og hvað orkunýtingu snertir. Þau taka ívið meira af fiski en gömlu skipin en öll aðstaða til meðhöndlunar á fiskinum er betri. Þetta er eiginlega sniðið utanum vinnsludekkið. Það er stöðugt lögð meiri áhersla á góða meðferð og mikil gæði," segir Ingi Jóhann Guðmundsson, framkvæmdastjóri Gjögurs en búnaður á milliþilfarinu er að stærstum hluta frá fyrirtækinu Micro.

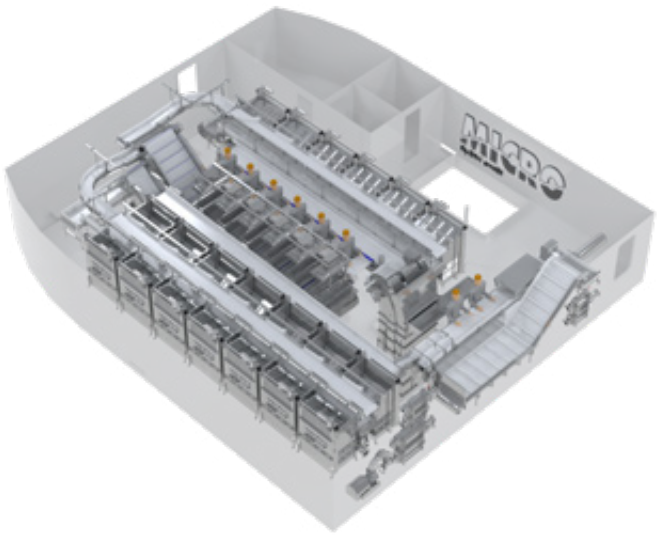
Hin nýju skip Gjögurs, Áskell ÞH og Vörður ÞH eru nú í Hafnarfjarðarhöfn, þar sem er verið að setja niður í þau vinnslubúnað á millidekk. Um er að ræða aðgerðaraðstöðu og kælikerfi en í skipunum verður íslaus lest. Skipin eru tvö af sjö skipa seríu frá norsku skipasmíðastöðinni Vard, en þau eru 29 metrar á lengd og 12 metrar á breidd. Í þeim eru tvær aðalvélar með tveimur skrúfum. Ný kynslóð rafmagnsspila er í skipunum frá Seaonics. Íbúðir eru fyrir 13 manns og taka þau 80 tonn af fiski í lest eða um 244 kör, 460 lítra.

Eldri skip Gjögurs með sama nafni voru afhent nýjum eiganda í sumar, Fisk Seafood. Þau voru smíðuð 2007 og 2009. Vörður verður væntanlega tilbúinn á veiðar undir lok nóvember og Áskell eitthvað síðar en Ingi Jóhann segir að hann geri ráð fyrir að frágangur á vinnslubúnaði í seinna skipið taki styttri tíma en það fyrra. Skipin mun landa afla sínum að hluta til á fiskmarkað og að hluta til vinnslu á Grenivík, þar sem Gjögur vinnur ferskan fisk til útflutnings. Heimildir skipanna eru nokkuð rúmar og næg verkefni framundan.

Skipin reyndust vel á heimleiðinni og skipstjórarnir eru ánægðir með þau. Skipstjórarnir eru Þorgeir Guðmundsson á Verði og Reynir Gestsson með Áskel. Reynir lætur vel af skipinu. Þeir lentu í kaldaskít út af Noregi í upphafi heimsiglingar og við Skaftárfjöru, þegar komið var upp að landinu. „Það gekk bara ágætlega og skipið lofar góðu. Það virkar mjög vel á okkur svona við fyrstu kynni," segir Reynir.

■ Micro hefur hannað sérstaka kassa fyrir meðhöndlun á heilum humri í borð í veiðiskipum. Hér er humri landað úr Þóri SF.

Ljósmynd Hjörtur Gíslason



Útfærsla Micro á kerfinu á vinnsluþilfari nýrra skipa Gjögurs ehf. og Skinneyjar-Þinganess ehf.

Stór verkefni fyrir Skinney-Þinganes

Auk þess að Micro hannar og smíðar vinnslukerfin í áðurnefnd fjögur skip er blæðingarbúnaður frá fyrirtækinu í Vestmanney VE og Bergey VE, skipum Bergs-Hugins, en vinnslukerfi í þeim skipum var smíðað og sett upp hjá Slippnum Akureyri, líkt og annars staðar er fjallað um í blaðinu.

„Búnaðurinn í þessum skipum öllum er mjög áþekkur og byggist á því að ná hámarkskælingu uppi á vinnsludekkinu áður fiskurinn fer niður í lest. Lestin er svo íslaus með kælingu rétt undir frostmarki. Því þarf ekki að ísa fiskinn. Hita í lestunum í ísfiskbátum er yfirleitt haldið í hálfri til einni gráðu þannig að ísinn virki en frjósi ekki saman," segir Gunnar Óli

Vinnslustýringin í áðurnefndum fjórum skipum sem Micro smíðar vinnslukerfið í er unnið í samstarfi við Völku ehf., þ.e. hugbúnaður og forritun. „Þetta er því samstarfsverkefni að segja má fimm fyrirtækja, sem eru Gjögur og Skinney-Þinganes, sem komu mikið að hönnuninni, Micro og Valka sem vinnum vél- og hugbúnað saman og Kæling ehf. í Hafnarfirði hefur þróað kælingu á millidekki og í lest. Þetta hefði aldrei gengið upp nema með góðu samstarfi þessara fimm aðila. Lausnin lítur bara vel út," segir Gunnar Óli en reynsla er komin á þetta kerfi um borð í togskipinu Þóri SF sem Skinney-Þinganes lét lengja fyrr á árinu og búa nýrri vinnslulínu. Micro setti einnig vinnslubúnað í togskipið Skinney SF í eigu sömu útgerðar þegar það kom úr lengingu í sumar.

Auka gæði humarsins

Þórir SF og Skinney SF eru gerð út á fiskitroll og humar. „Þannig að við settum sérstaka humarvinnslu þar um borð sem nýsköpunarverkefni í samstarfi við Skinney-Þinganes. Það snéri að því að lágmarka meðhöndlun á humri á vinnsludekkinu til að auka gæði afurðanna. Humrinum er raðað í kassa uppi á vinnsludekki áður en hann fer niður í lest, sem ég held að hafi ekki verið gert á Íslandi áður. Með því náðist að að auka gæðin töluvert miðað við fyrri aðferðir þegar humarinn var settur í kör niður í lest. Með þessari breytingu er umtalsvert minna brot í humrinum en áður. Það brot sem kemur fram eftir þessa breytingu er ekki hægt að koma í veg fyrir því það verður í trollinu og tilfærslu frá trolli niður í móttöku. Eftir þetta er sáralítið brot í vinnslunni samkvæmt mælingum sem Skinney-Þinganes er búið að gera með samanburði við fyrri vertíðir," segir Gunnar Óli Sölvason.

micro.is

Óskum útgerð og áhöfn Bárðar SH 81 til hamingju með nýtt og glæsilegt skip

MAN
BREDGAARD BOATS
TWIN DISC
JOHN DEERE
GUERRA
ABT·TRAC
ZENORO

AFLHLUTIR

AFLHLUTIR EHF / DRANGAHRAUNI 14 / 220 HAFNARFJÖRÐUR / SÍMI 544 2045 / AFLHLUTIR@AFLHLUTIR.IS

Ný Bergey VE að verða tilbúin á veiðar

Markmiðið að auka hráefnisgæðin

Uppsetningu vinnslubúnaðar á milliþilfari togarans Bergeyjar VE-144, sem er í eigu Bergs-Hugins hf. í Vestmannaeyjum, lýkur innan skamms hjá Slippstöðinni Akureyri. Bergey VE er einn af sjö togurum sem smíðaðir voru fyrir íslenskar útgerðir hjá skipasmíðastöðinni Vard í Noregi. Fyrst í röðinni var Vestmannaey VE í eigu sömu útgerðar sem hóf veiðar fyrr í haust eftir að búnaður á millidekki og í lest hafði verið settur upp hjá Slippnum Akureyri.

Mikil tilhlökkun

Bergey VE kemur í stað samnefnds eldra skips hjá útgerðinni og verður Jón Valgeirsson skipstjóri en hann sótti gömlu Bergey VE einnig nýja á sínum tíma. Jón segir mikla tilhlökkun að taka nýja skipið í notkun.

„Það er alltaf mikill áfangi að fá nýtt skip í hendur. Við getum sagt að nýja Bergey sé númerinu stærri en sú gamla, bæði hærri og breiðari. Þar af leiðandi dálítið meira skip en samt mjög lipurt með öllum þeim stjórnbúnaði sem er í því. Mesta stækkunin frá gamla skipinu er á millidekkinu þar sem er hægt að koma fyrir meiru af vinnslulínum og sem henta okkar veiðiformi. En þessi aukna breidd kemur líka fram í vinnusvæðinu á efra dekki, borðsal og íbúðum. Það er allt stærra,“ segir Jón en skip Bergs Hugins koma til með að verða í svipuðu úthaldi og þau gömlu og sækja í blandaðar fisktegundir.

Vinnslubúnaður frá Slippnum Akureyri

Slippurinn Akureyri smíðaði og setti upp vinnslubúnað á þilfar Bergeyjar VE og í lest er svokallað snúningsband frá Vélaverkstæðinu Þór í Eyjum. Slíkur búnaður var einnig í gömlu Bergey. Aflinn í nýja skipinu verður krapakældur en kælibúnaðurinn kemur frá Kapp. Í lest komast 244 ker af stærðinni 460 l. Lestin kemur því til með að rúma um 80 tonn.

Bergey er 29 metrar á lengd og 12 metra breið. Í skipunum sjö frá Vard eru tvær aðalvélar frá Yanmar og tvær skrúfur frá Finnoy en með því segir Jón að eigi að fást jafnara og betra átak í togi. Togspilin um borð eru frá Seaonics í Noregi og eru rafmagnsknúin. Aflanemakerfi er frá Marport en SeaQ, sem er dótturfyrirtæki Vard, hannaði brúarkerfið. Flest tækin í brúnni eru af gerðinni Furuno. Skipin eru máluð með International málningarkerfi frá Sérefni.

■ Slippurinn Akureyri hefur síðustu vikur unnið að því að setja upp búnað á vinnsluþilfarinu í Bergey VE 144. Skipið mun fara í fyrstu veiðiferðir nú í desember.

Markmiðið er betra hráefni

„Hugsunin með þessum nýju skipum er númer eitt, tvö og þrjú að auka gæði hráefnisins. Þess utan fáum við auðvitað líka góða vinnuaðstöðu og íbúðir fyrir áhöfnina en til dæmis fann ég verulegan mun á hljóðbærni í nýja skipinu miðað við það gamla. Sóknin verður síðan með sama hætti og áður, við erum innan þriggja mílna og erum mikið á vertíðinni í kringum Eyjar en förum síðan lengra austur á haustin,“ segir Jón en vinnuaðstaða hans í brúnni verður með öllu því besta sem gerist í fiskiskipum í dag. „Það verður nóg að læra á en þó þetta virki flókið í byrjun þá lærist fljótt að nota búnaðinn.“

Óskum útgerð og áhöfn Bárðar SH 81 til hamingju með glæsilegt skip

Í bátnum er eftirfarandi tækjabúnaður frá Mareind, Furuno og Brimrún:

- Furuno DFF-3D fjölgeisla þrívíddar dýptarmælir
- Furuno DFF1-UHD BB dýptarmælir, 2 tíðna með botngreiningu
- Maxsea TZ, 2 stk. siglingatölvur tengdar radar og dýptarmælum
- Furuno DRS4D-NXT X-band radar, tengdur Maxsea TZ
- Furuno CI-88 straummælir
- Furuno SC-70 GPS áttaviti
- Furuno PG-500 rafeindaáttaviti
- Furuno GP-39 GPS tæki
- Furuno FM-4800 VHF talstöð með DSC
- Furuno FM-4800 VHF talstöð með DSC og aukatóli
- Furuno LH-5000 kallkerfi
- McMurdo R5, 2 stk GMDSS VHF neyðarhandtalstöðvar
- McMurdo M5 Smartfind AIS tæki, class A
- McMurdo G5A neyðarbauja
- Clima 2D veðurstöð
- Flir MD625 næturmyndavél, tengd Maxsea TZ
- Pelco 360° myndavélar í vélarúmi og á dekki, 4 stk.
- Dell tölva fyrir myndavélakerfi, 27“ skjár og tveir 12“ skjáir
- Lenovo Tiny tölva fyrir afladagbók, 27” skjár

Brimrún FURUNO

Mareind

Nesvegi 7 | 350 Grundarfirði | Sími 438 6611
mareind@mareind.is www.mareind.is

Sérefni óska útgerðum og áhöfnum til hamingju með glæsileg skip

Skipin eru máluð með International skipamálningu frá Sérefnum

Bergur-Huginn ehf. – Vestmannaeyjum

Vestmannaey VE 54

Bergey VE 144

Gjögur hf. – Grenivík

Áskell ÞH 48

Vörður ÞH 44

Skinney-Þinganes hf. – Hornafirði

Steinunn SF 10

Þinganes SF 25

Útgerðarfélag Akureyringa ehf. – Akureyri

Harðbakur EA 3

SÉREFNI
Síðumúli 22 | 108 Reykjavík | Sími 517 0404
serefni@serefni.is | www.serefni.is

Harðbakur EA á ný í skipastól Akureyringa

Um miðjan nóvember tók Útgerðarfélag Akureyringa hf., dótturfélag Samherja hf., við nýjum togara Harðbak EA 3. Akureyringar eignast því togara á nýjan leik með þessu nafni, þann þriðja í röðinni en sá fyrsti með þessu nafni var síðutogari sem kom til ÚA árið 1950 og var smíðaður í Skotlandi. Síðan fékk fyrirtækið í hans stað skuttogara sem smíðaður var á Spáni árið 1974, einn Spánartogaranna svokölluðu, en árið 2008 var skipið selt eftir farsæla þjónustu í flota ÚA og breytt í rannsóknarskip og fékk nafnið Poseidon. Nýjasti Harðbakur EA 3 var smíðaður hjá skipasmíðastöðinni Vard í Noregi, einn sjö samskonar togara sem íslenskar útgerðir hafa fengið afhenta síðustu vikur. Harðbakur fimmta skipið sem kom til landsins frá því í sumar en síðustu tvö skipin fær Skinney Þinganes ehf. á Höfn í Hornafirði.

■ Harðbakur EA 3 á Pollinum á Akureyri í fyrsta sinn. Á næstu vikum verður settur vinnslubúnaður á milliþilfar og að því loknu heldur skipið á veiðar.

Góð heimferð

„Sú reynsla sem fengum af skipinu á heimsiglingunni var bara mjög góð. Skipið fór afar vel með okkur," segir Hjörtur Valsson, skipstjóri á Harðbak um heimsiglinguna frá Noregi. Strax eftir heimkomuna var hafist handa við lokaáfanga smíðinnar hjá Slippnum Akureyri en þar verður settur upp vinnslubúnaður á milliþilfar skipsins. Slippurinn Akureyri er um það bil að ljúka uppsetningu búnaðar í systurskipið Bergey VE og lauk fyrr í haust við hliðstætt verkefni í Vestmannaey VE sem kom fyrst skipanna sjö frá Vard hingað til lands. Vinnslubúnaður á milliþilfarinu er eins í þeim skipum tveimur en verður að hluta með öðrum hætti í Harðbak EA en skipið verður útfært til bolfiskveiða.

Skipin eru 29 metra löng og 13 metra breið, búin tveimur skrúfum og taka um 80 tonn af afla í lest. Aflinn verður krapakældur með kerfi frá Kapp ehf. Slippurinn Akureyri hannaði og smíðar vinnslubúnaðinn, í lestinni er snúningsband frá Vélaverkstæðinu Þór í Vestmannaeyjum, aðalvélar eru frá Yanmar, aflanemakerfi frá Marport, málningarkerfi frá International, sem Sérefni er umboðsaðili fyrir, rafmagnsknúin spil eru frá Seaonics, brúarkerfi frá SeaQuest, dótturfyrirtæki Vard og tæki í brú að stórum hluta af gerðinni Furuno.

■ Heimkomu nýja togarans fagnað. Frá vinstri: Þorsteinn Már Baldvinsson, forstjóri Samherja, Friðrik Karlsson, yfirvélstjóri, Hjörtur Valsson, skipstjóri, Stefanía Elísabet Hallbjörnsdóttir, eiginkona hans og Kristján Vilhelmsson, framkvæmdastjóri útgerðarsviðs Samherja.

90 metrum styttra skip en það síðasta!

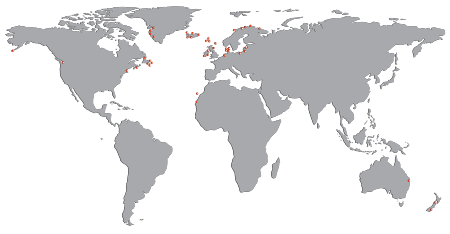
„Við fengum svo sem ekki mikil veður á okkur á heimleiðinni, svolítinn hliðarvind sem skipið stóð mjög vel af sér. Mér líst því afskaplega vel á skipið. Mín tilfinning er sú að skipið velti ekki mikið, enda mjög breitt miðað við lengd en svo er að sjá hvernig það verður í miklum mótvindi," segir Hjörtur sem hefur undanfarin ár stýrt mun stærri togskipum hjá fyrirtækjum Samherja erlendis, bæði togaranum Kristina og nú síðas á verksmiðjuskipinu Heineste. „Það skip er 120 metra langt þannig að ég er að fara yfir á skip sem er 90 metrum styttra! Og fækka um 90 menn í áhöfn þannig að þetta er mikil breyting fyrir mig," bætir Hjörtur og hlær.

„En það er enginn vafi að öll aðstaða í Harðbak er eins og best verður á kosið, hvort heldur eru vinnusvæðin á rúmgóðu millidekki, togdekki eða í íbúðum. Þessi mikla breidd skilar sér á mörgum sviðum," segir Hjörtur en áætlað er að skipið haldi í fyrstu veiðiferð fljótlega á nýju ári.

■ Fyrsti Harðbakurinn kom nýsmíðaður til Akureyrar árið 1950. Nýja skipið er það þriðja sem ber þetta nafn.

■ Hjörtur Valsson, skipstjóri, í brúnni ásamt eiginkonu sinni, Stefaníu Elísabetu Hallbjörnsdóttur.

Óskum Útgerðarfélagi Akureyringa og áhöfn Harðbaks EA 3 til hamingju með nýtt og glæsilegt skip.



HAMPIÐJAN
– Veiðarfæri eru okkar fag
www.hampidjan.is

MARÁS

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

FRIÐRIK A. JÓNSSON ehf.

Óskum áhöfnum og útgerðum til hamingju með ný og glæsileg skip.

Vörður

Eftirfarandi búnaður er frá Marás og FAJ:

YANMAR aðalvélar
FINNOY niðurfærslugírar
VULKAN ástengi
NORIS vélaeftirlitskerfi
STAMFORD rafalar
SCANTROL autotroll

SIMRAD sjálfstýring
OLEX þrívíddarplotter
SAILOR fjarskiptatæki
PHONTECH kallkerfi

Áskell

Harðbakur

Bergey

Steinunn

Vestmannaey

Þinganes

YANMAR

SIMRAD

Ný Steinunn SF 10 til Hornafjarðar

Ný Steinunn SF 10 í eigu Skinneyjar-Þinganess ehf. kom til heimahafnar á Höfn í Hornafirði í lok nóvember en skipið var smíðað hjá Vard skipasmíðastöðinni í Noregi og er það sjötta sömu gerðar sem kemur til íslenskra útgerða í ár. Sjöunda og síðasta skipið í þessum smíðapakka er Þinganes SF sem Skinney Þinganes áætlar að taka á móti í heimahöfn þann 21. desember næstkomandi.

Það var rjómablíða þegar Steinunn SF sigldi inn Hornafjarðarósinn en skipið hafði fárra daga viðdvöl á Hornafirði áður en því var siglt til Hafnarfjarðar þar sem nú er verið að setja upp vinnslubúnað á millidekki og kælibúnað. Vinnslubúnaðurinn er frá fyrirtækjunum Micro og Völku en kælibúnaðurinn frá Kælingu.

■ Skinney kemur inn Ósinn. Glæsilegt skip.

■ Tveir í brúnni: Erling Erlingsson, skipstjóri á Steinunni og Ásgrímur Erlingsson skipstjóri á Ásgrími Halldórssyni.

■ Stígur Reynisson prestur blessar skip og áhöfn. Á myndinni eru Kristján Sigurðsson, Einar Haraldsson, Þorgeir Snorrason, Erling Erlingsson, Kristinn Jónsson og Ingólfur Ásgrímsson.

Á veiðar í febrúar

Áætlað er að Steinunn fari á veiðar um miðjan febrúar. Gamla Steinunn SF hefur verið afhent til Nesfisks sem einnig keypti togskipið Hvanney SF af Skinney Þinganesi í sumar og heitir hún Sigurfari í dag. Loks er Þinganes komið á söluskrá.

Fyrir utan þessar nýsmíðar komu Þórir og Skinney úr lengingu og miklum endurbótum í sumar. Fyrirtækið fækkar um einn bát eftir þessar breytingar allar. Við þetta breytist útgerðarmynstrið töluvert því frá stofnun fyrirtækisins hefur verið gert út á netaveiðar og frá 2005 á snurvoð líka, auk togaveiða. Nú verða þau veiðarfæri aflögð og veiðar eingöngu stundaðar á togskipum. Áætlað er að tvö skipanna stundi humarveiðar næsta sumar, verði þær veiðar leyfðar. Það verða þá Þórir og Skinney yfir sumartímann. Annars verða skipin á fiskitrolli.

Óskum útgerðum og áhöfnum til hamingju með glæsileg skip

Skipin eru búin snúningsbandi í lest frá Vélaverkstæðinu Þór

Vestmannaey VE 54

Bergey VE 144

Harðbakur EA 3

Áskell ÞH 48

Vörður ÞH 44

Steinunn SF 10

Þinganes SF 25

Vélaverkstæðið Þór ehf.
Norðursundi 9 · 900 Vestmannaeyjar
Sími 481 2111
Netfang: thorvel@simnet.is
Vefang: www.velathor.is

Stofnað 1964

Kæling óskar útgerðum og áhöfnum þessara skipa til hamingju

Í skipunum er kælibúnaður frá Kælingu ehf.

Íslensk hönnum og hugvit.

Gjögur hf. – Grenivík

Vörður ÞH 44

Áskell ÞH 48

Skinney-Þinganes hf. – Hornafirði

Steinunn SF 10

Þinganes SF 25

Útgerð Péturs Péturssonar – Ólafsvík

Bárður SH 81

KÆLING EHF

Stapahrauni 6 – 220 Hafnarfjörður – Sími 565-7918
info@cooling.is – www.cooling.is

Erum að sigla inn í samdráttarskeið

Rætt við Bergþór Gunnlaugsson, annan skipstjóra frystitogarans Tómasar Þorvaldssonar GK 10

Bergþór Gunnlaugsson, annar tveggja skipstjóra á frystitogaranum Tómasi Þorvaldssyni GK, telur að nú sé að hefjast samdráttarskeið í þorskveiðum, líkt og var á tíunda áratug síðustu aldar. Hann segir lítið sem ekkert æti vera fyrir fiskinn á Vestfjarðamiðum. Hann hefur stundað togveiðar í 36 ár og er öllum hnútum kunnugur. Bergþór bendir á að upp úr 1990 hafi þorskafli á úthaldsdag togara verið 7,3 tonn að meðaltali á ári en nú þyki það lélegt að fara niður fyrir 20 tonn á dag. En byrjum á því að ræða um togarann, sem er næst stærsta bolfiskveiðiskip landsins.

„Þorbjörn hf. ákvað á haustmánuðum fyrir ári að festa kaup á frystitogaranum Sisimiut frá Grænlandi, sem var upphaflega Arnar HU, smíðaður fyrir Skagstrendinga árið 1992. Skipið var svo afhent Þorbirni hf. í júní á þessu ári og fékk nafnið Tómas Þorvaldsson GK 10. Þetta var byltingakenndur togari þegar hann kom til landsins á sínum tíma og er það í raun enn þann dag í dag. Þetta er alveg feiknagott skip. Skrokkurinn góður og aðstaða á millidekki og fyrir áhöfn er alveg til fyrirmyndar. Greinilega skip smíðað af miklum rausnarhug á sínum tíma,“ segir Bergþór og heldur áfram.

■ Bergþór Gunnlaugsson skipstjóri er ánægður með að geta verið með tvö troll undir á Tómasi Þorvaldssyni GK.

■ Karfi er stór hluti aflans og telur Bergþór að gullkarfastofninn standi vel.

■ Flott hol á Tómasi Þorvaldssyni, um 25 tonn af gulllaxi og djúpkarfa í tvær vörpur.

Með tvö troll undir í einu

„Grænlendingar bættu, að mig minnir árið 2002, við þriðju togvindunni til hann gæti dregið tvær vörpur samtímis. Það sem komið er af okkar reynslu af skipinu þá ræður það leikandi við þetta. Í ljósi þess er maður svolítið hugsi yfir öllum íslensku nýsmíðunum sem eru að koma til landsins í dag og að þau skuli ekki hafa verið útbúin til þess að draga tvær vörpur. Það kemur hvað mest á óvart hve mikið veiðigetan eykst við þetta en þó með tiltölulega lítilli aukningu í olíunotkun. Ég tel því, til framtíðar litið, og ég tali nú ekki um þegar afli er að dragast saman, að flest skip komi til með að verða með tvær vörpur.“

Þegar Grænlendingar gerðu togarann út undir nafninu Sisimiut var hann eingöngu í heilfrystingu á grálúðu eða frystingu á þorskflökum. Skipið getur fryst um 55 tonn af grálúðuafurðum á sólarhring.

„Við höfum verið að læra á þetta allt en erum að sækja svolítið öðruvísi en Grænlendingarnir gerðu. Við erum meira í blönduðum afla og töluvert í karfa og ódýrari tegundum eins og gulllaxi. Við sjáum því að breytinga er þörf hjá okkur til að ná betri afköstum í gegnum vinnslulínuna en flakalínan gengur mjög vel. Við gerðum okkur alveg grein fyrir þessu þegar við skoðuðum skipið á Grænlandi á sínum tíma en það var ákveðið að byrja með togarann eins og þeir voru að nota hann og breyta eftir þörfum til að geta unnið allar þessar tegundir sem við erum að veiða, sem eru karfi, grálúða, þorskur, ýsa og ufsi og fleira.“

Fiskimjölsverksmiðja hugsanleg

Þegar togarinn var gerður út á Grænlandi voru 34 menn í áhöfn en Bergþór segir að ákveðið hafi verið að halda þeim hefðbundna fjölda í áhöfn sem er á nær öllum frystitogurum hér á landi, þ.e. 26 manns. Það þýðir að 10 karlar eru á vakt í vinnslunni.

„Þegar Skagstrendingur hf. lét smíða skipið á sínum tíma var í því mjöllest sem breytt var í frystilest á þegar skipið var á Grænlandi. Það gæti breyst því ég veit að Þorbjörn er í viðræðum við Héðinn um hugsanlega niðursetningu á fiskimjölsverksmiðju.

En heilt yfir hefur skipið reynst afskaplega vel hingað til. Það togar mjög vel og fer vel með mannskapinn í þeim veðraham sem stundum er hér við Íslandsstrendur,“ segir Bergþór en Tómas Þorvaldsson GK er 67 metrar að lengd og 14 metra breiður. Þetta er næst stærsta bolfiskveiðiskip landsins í dag, aðeins frystiskipið Sólberg er stærra. Í togaranum er 4.080 hestafla vél og skrúfan er stór, 3,85 metrar í þvermál. Togkraftur er 55-60 tonn.

■ Tómas Þorvaldsson GK er mikið skip sem kom nýtt til Skagastrandar fyrir 28 árum.

„Það er alveg ágætt fyrir fyrir okkar sókn hér á Íslandsmiðum. Upprunalegu spilvindurnar eru enn í skipinu, 40 tonna láþrýsti glussavindur frá Brattvag. Miðvindan er svo frá Naust Marine í Hafnarfirði, 47 tonna Ibercisa rafmagnsvinda. Við getum verið með fjögur troll undirslegin tilbúin á dekkinu en erum aðeins með þrjú, þ.e. tvíburatrollin og eitt stórt til viðbótar.“

Blandaður afli í í veiðiferðunum

Til að gefa mynd af úthaldi frystitogara lýsir Bergþór októbertúrnum nýliðna.

„Þá voru haustbrælurnar byrjaðar og við þurftum að hinkra hér í Grindavíkurhöfn

Á sama skipinu í 29 ár

Hrafn GK, áður Sléttanes ÍS. Bergþór var á þessum togara í 29 ár.

Bergþór Gunnlaugsson er fæddur og uppalinn á Þingeyri við Dýrafjörð. „Þar byrjaði ég á sjó fyrir 36 árum, 17 ára gamall . Ég byrjaði á Framnesinu, sem Kaupfélag Dýrfirðinga átti. Fór fljótlega yfir á Sléttanesið, sem einnig var í eigu KD og kom nýtt árið 1983 til Þingeyrar. Skipið var smíðað á Akureyri sem ísfisktogari og var það til 1993 en þá var það lengt um 10 metra og breytt í frystitogara í Póllandi.

Þegar skipið var selt til Þorbjarnar í Grindavík 1999 og fékk nafnið Hrafn fylgdi ég með. Ingimundur hf. í Reykjavík keypti reyndar skipið að vestan og átti það í þrjár vikur og seldi svo. Ég var á þessu skipi í 29 ár. Þetta var ákaflega gott skip, sem fór vel með mann. Skipið var reyndar ekki með mikinn togkraft og töluvert minni en skipin eins og þau eru í dag en okkur gekk ágætlega þrátt fyrir það. Þorbjörninn átti annan frystitogara, sem heitir Hrafn Sveinbjarnarson og á enn. Þess vegna var hinn togarinn stundum kallaður Hrafn föðurlausi. Þegar Hrafn GK var svo seldur til Rússlands fyrir fjórum árum, fór ég yfir á Gnúp GK í eigu Þorbjarnar og loks fór ég yfir á Tómas Þorvaldsson GK í vor þegar Þorbjörn fékk hann og er annar af skipstjórunum á móti Sigurði Jónssyni, en hann hafði þá verið á Hrafni Sveinbjarnarsyni.“

Fyrirkomulagið er þannig að róið er einn túr á sjó og einn túr í frí. Slíkt fyrirkomulag á róðrum hefur verið notað á frystitogurum hjá Þorbirninum hf. síðan haustið 2014 og eru tvær áhafnir á hverju skipi.

■ Gnúpur og Tómas Þorvaldsson við bryggju í Grindavík.

því við komumst ekki út vegna veðurs. Þá strax var ljóst að stutt væri í næstu lægð svo við byrjuðum á miðunum hérna út af Grindavíkurdýpinu í karfa og gulllaxi og fórum austur í Háfadýpi. Það var bara nokkuð góð veiði. Þegar svo fór að lægja fyrir vestan fórum þangað. Það var lítið í boði af ufsa svo við reyndum fyrir okkur í grálúðu á þessum hefðbundnu miðum sem við höfum verið að sækja í gegnum árin en þar var lítið af lúðu. Við fórum svo í svokallaðan Norðurkant, norður af Hornbjargi. Maður var mjög ánægður þegar ljósin kveiktu á aflanemakerfinu en þegar við hífðum voru það 15 tonn, en bara eitt tonn af lúðu, hitt var þorskur. Við tókum annað hol þarna en það var lítið að fá af grálúðu, bara þorskur.

Við erum yfirleitt með blandaðan afla í þessum veiðiferðum. Við vorum með rúmlega 200 tonn af þorski, svo vorum við í ýsu og karfa og enduðum veiðiferðina á Hampiðjutorginu vestur af Bjarginu. Þar var djúpkarfaveiði í tvo til þrjá daga og svo reyndum við aðeins við grálúðu þar líka, en hún vildi ekki gefa sig. Veiðiferðin hjá okkur var um 22 sólarhringar, aflinn 622 tonn upp úr sjó og verðmætið 210 milljónir. Maður sá það vel hve mikið aflinn jókst með tveimur trollum undir. Ég segi ekki að muni helmingi en það má segja að stuðullinn sé 1,5 til 1,8 og olíunotkunin jókst um 100 til 120 lítra. Mér kom á óvart að olíuaukningin væri ekki meiri.“

Ekki með innkaupalista

Sum skip fara í hverja veiðiferð með „innkaupalista“ frá útgerðinni og fiska upp í hann. Bergþór segir svo ekki vera hjá þeim. Skipstjórnendurnir fái í upphafi fiskveiðiárs uppgefinn heildarkvóta fyrir skipið frá útgerðinni og þeir ráði hvernig þeir taki hann. Þannig þýði ekkert að koma að áliðnu fiskveiðiári og biðja um meiri heimildir í einhverjum tegundum. Haga verði sókninni eftir úthlutun og bera ábyrgð á að það gangi upp. Því hafi til dæmis verið fyrirfram ákveðið að tekin yrðu 200 tonn af þorski í þessari veiðiferð og blanda af öðru, sem hafi tekist ágætlega. En svo sé alltaf verið að sækjast eftir grálúðu og djúpkarfa og gangi það vel eigi þeir þorskinn til góða í plan B.

„Þetta hefur verið svona öll árin hjá Þorbirninum og mér finnst það ágætt. Nú eru 20 ár síðan ég byrjaði að starfa hjá fyrirtækinu sem er góður vinnuveitandi. Samskiptin eru góð og hreinskiptin.“

Vantar æti á Vestfjarðamiðum

Við ræðum svo aðeins um þorskinn en togurunum hefur reynst erfiðara að ná honum í haust.

„Maður hefur skynjað undanfarin tvö ár að við séum að ganga inn í eitthvert samdráttarskeið. Nú á haustmánuðum hefur maður orðið áþreifanlega var við það, sérstaklega á Vestfjarðamiðum. Að vísu hefur verið góð þorskveiði fyrir austan enda hefur síld verið þar á ferðinni. Á Vestfjarðamiðum er hins vegar lítið sem ekkert æti, það er engin loðna eins og oft hefur verið, samt einhver dreif að ganga inn á miðin. Þessir haustmánuðir eru eiginlega búnir að minna mann á ganginn fyrir 20 til 30 árum þegar samdráttur varð í þorskaflanum. Þá voru haustmánuðirnir mjög lélegir. Við höfum verið góðu vanir. Fiskiríið hefur verið mjög gott í mjög langan tíma og menn hafa getað gengið að þorskinum vísum en þannig er það ekki í dag. Í síðasta mánuði var fiskiríið á Vestfjarðamiðum mjög gloppótt. Þegar sem minnst var af þorskinum upp úr 1990 var meðalþorskafli á togara á úthaldsdag 7,3 tonn á ársgrundvelli. Nú eru menn vælandi ef þetta fer undir 20 til 30 tonnin á dag. Því miður hef ég það á tilfinningunni að samdráttarskeið sé að hefjast. Nú hefur líka dregið verulega saman í ýsunni og grálúðan er í lægð en gullkarfinn stendur nokkuð vel. Ufsinn er svo eiginlega óútreiknanlegur.“

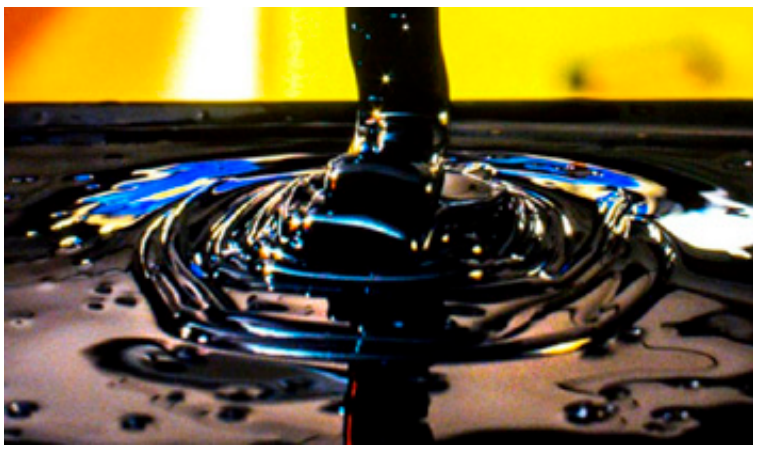
Bergþór segir að við sunnanvert landið hafi sjórinn verið að hlýna og norðurfrá að hluta til líka. Það skýri þetta að einhverju leyti. Loðnan haldi sig líka nær Grænlandi og ísinn sé fjær landi en áður. Hann færi alltaf æti nær landi þegar hann komi. Ef ekki sé æti á miðunum þá sé fiskurinn ekki þar. Hitinn sé að færast norðar og fiskurinn sömuleiðis. Allt spili þetta saman.

Áhyggjur af grálúðunni

„Ég hef miklar áhyggjur af grálúðunni en nú eru komnir nokkrir bátar með net á grálúðuslóðina fyrir norðan og austan. Sem hefur komið illa út fyrir okkur. Þetta eru slóðir sem við höfum getað farið á og verið í einhverja daga og farið svo eitthvert annað þegar hægt og rólega hefur dregið úr veiði. Eftir að netabátarnir fóru liggja í þessu út á Norðurkanti og austur á Austfjarðamiðum má segja að þeir séu búnir að þurrka upp slóðina fyrir trollið. Helst þarf maður því að fara á staði þar sem þeir eru ekki búnir að vera á. Þetta er togslóðir sem maður er búinn að stunda síðan maður byrjaði í brú. Það eru bara lagðar yfir þetta trossur þvers og kruss sem liggja í 5-6 sólarhringa. Það er því búið að hertaka ansi mikið af togslóðinni. Ég mældi það í fyrra að á einni slóðinni var bátur búinn að leggja net yfir 50 sjómílna svæði og loka því þannig fyrir trollinu. Því má afskrifa þessa slóð sem netabátarnir eru að stunda nú,“ segir Bergþór.

Svartolían bönnuð í landhelginni

Nú um áramót tekur gildi bann við notkun svartolíu í íslenskri landhelgi og segir Guðmundur Ingi Guðbrandsson, umhverfisráðherra að með tilkomu þessarar nýju reglugerðarbreytingar verði Ísland með einar ströngustu kröfur í heimi hvað varðar notkun svartolíu. Bann við notkun svartolíu er meðal þeirra mála sem sett voru fram í stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar á sínum tíma.



■ Svartolía er samheiti yfir þunga og segiar olíur sem geta innihaldið hátt hlutfalls brennisteins. Auk þess að draga úr mengun er markmið með reglugerðarbreytingunni að hvetja til þess að skip skipti yfir í notkun loftslagsvænni orkugjafa.

■ Frystitogarinn Sólberg ÓF 1 hætti notkun svartolíu í haust.

Stærstu skipin nota mest

Svartolía er meðal annars notuð í skipasiglingum og mengar meira en annað eldsneyti. Þegar hún brennur losnar mikið af sóti úti í andrúmsloftið. Svartolía er í raun samheiti yfir þungar og seigar olíur sem eru með ákveðna eiginleika og geta innihaldið hátt hlutfall brennisteins.

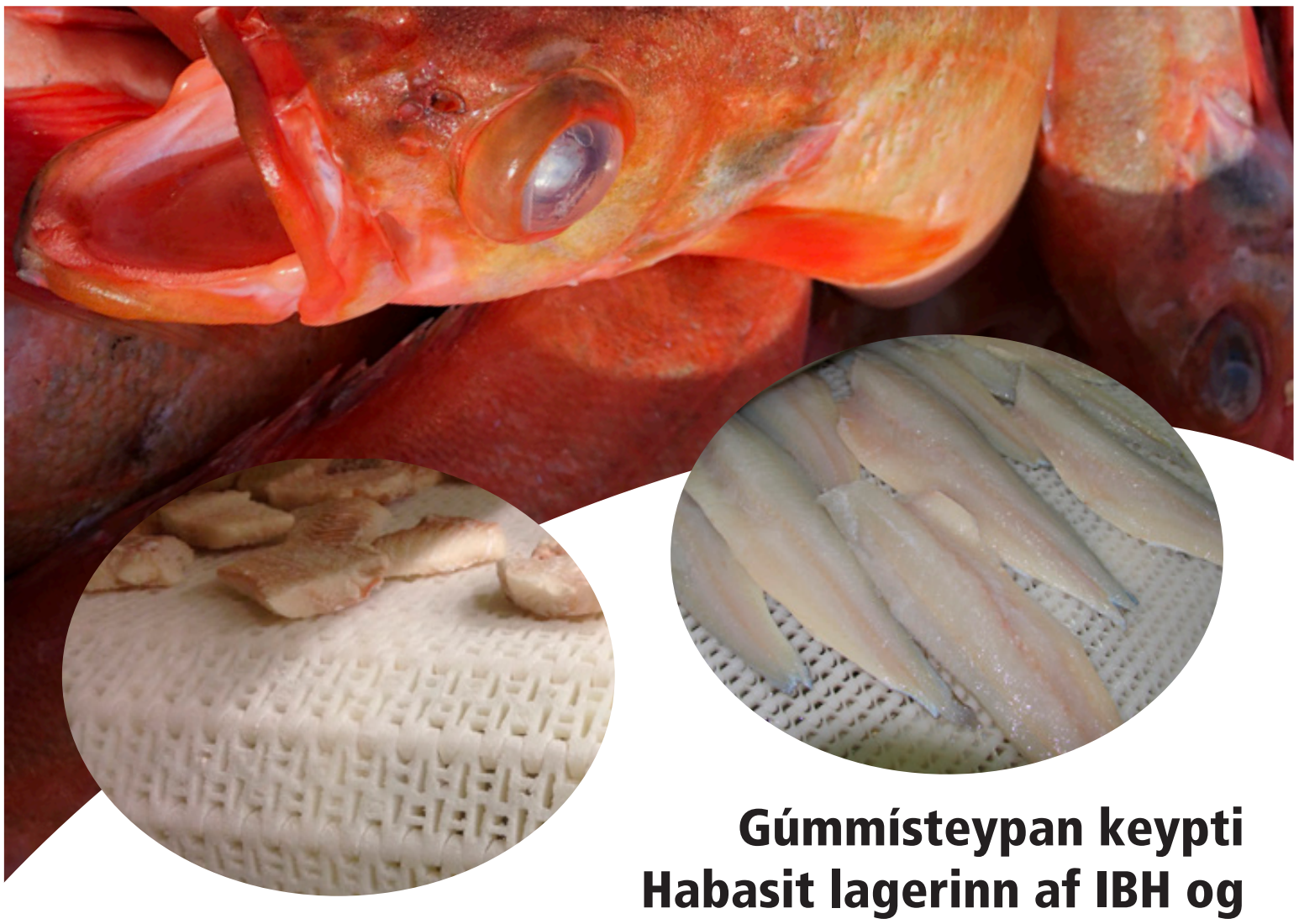
Notkun svartolíu hefur minnkað á undanförnum árum en hún hefur verið notuð á fiskiskipum, flutningaskipum og skemmtiferðaskipum. Brennsla svartolíu hefur verið bönnuð í höfnum um árabil hér á landi og því er notkun hennar fyrst og fremst úti á rúmsjó. Bæði getur því verið um að ræða íslensk skip og erlend, skip sem hafa viðkomur á Íslandi eða eiga leið um landhelgina. Eðli málsins samkvæmt er mesta notkunin á stærstu skipum sem enn nota svartolíu í úthafssiglingum, t.d. stórum flutningaskipum og skemmtiferðaskipum. Sem fyrr segir hefur notkun olíunnar verið að minnka og til að mynda kom fram að stærsti og nýjasti frystitogari landsins, Sólberg ÓF, hætti notkun svartolíu nú í haust.

Hvatning til orkuskipta í skipum

„Sambærilegar kröfur munu gilda um brennisteinsinnihald í skipaeldsneyti í íslenskri landhelgi og nú gilda á svokölluðum ECA-svæðum í Eystrasalti og Norðursjó þar sem kröfurnar eru strangastar. Þar er um ákveðin svæði að ræða en hér á landi látum við reglurnar ná til allrar landhelginnar," segir Guðmundur Ingi.

Auk ávinnings fyrir loftslagið er breytingunni ætlað að stuðla að betri loftgæðum við strendur Íslands og hvetja til notkunar á loftslagsvænni orkugjöfum skipa. Með breytingunum verður leyfilegt brennisteinsinnihald í skipaeldsneyti á Íslandi einungis 0,1% innan landhelginnar og á innsævi. Leyfilegt innihald er í dag 3,5%.

Í reglugerðinni er veitt heimild til 1. september 2020, til að klára ónýttar birgðir af skipaeldsneyti með hærra brennisteinsinnihald sem eru til staðar í brennsluolíutönkum skipa við gildistöku reglugerðarinnar. Skilyrði fyrir því er þó að útgerð skips tilkynni til Umhverfisstofnunar fyrir 1. janúar 2020 um hvert það skip sem nýta skal heimild fyrir og hvert uppsafnað magn skipaeldsneytis á olíutönkum skipanna er.



Gúmmísteypan keypti Habasit lagerinn af IBH og býður nú enn meira úrval reima en áður

Óskum starfsmönnum í íslenskum sjávarútvegi gleðilegra jóla og farsældar á nýju ári

Gúmmísteypa Þ. Lárusson ehf

Gylfaflöt 3 • 112 Reykjavík • Sími: 567 4467 • gummisteypa@gummisteypa.is • www.gummisteypa.is

NORTHROP GRUMMAN
Sperry Marine
JRC
SIMRAD
Sperry Marine
VisionMaster FT ratsjá
JLN-652 Straummælir
Navipilot 4000
Sjálfstýring
Lágtíðni sónar
Óskum landsmönnum öllum
gleðilegra jóla og farsældar á nýju ári.
KONGSBERG
JMR-5400 Ratsjá
Omni Höfuðlínusónar
K-Chief 600
Hytera PD 605
Zodiac Seacom 200
Askalind 2
201 Kópavogur
Simberg
Sími: 414-4414
www.simberg.is
simberg@simberg.is

Bylting í dráttarbátaþjónustunni með nýjum Magna

báturinn væntanlegur til Faxaflóahafna í janúar

Í janúar taka Faxaflóahafnir á móti nýjum dráttarbát sem verður sá öflugasti hér á landi. Báturinn var smíðaður í Víetnam og hélt af stað til Evrópu þann 19. október og er áætlað að hann komi til Rotterdam í Hollandi þann 14. desember. Þar verður höfð viðdvöl fram yfir nýár áður en lagt verður upp í síðasta áfanga ferðarinnar, siglinguna til Reykjavíkur. Í heild er siglingaleiðin frá Víetnam til Íslands hátt í 11.000 sjómílur. Dráttarbáturinn hefur fengið nafnið Magni og verður sá fimmti með því nafni í þjónustu Reykjavíkurhafnar og síðan Faxaflóahafna sf. Báturinn kostar um 1.100 milljónir króna.

■ Toggeta nýja dráttarbátsins Magna er tvöfalt meiri en núverandi Magna sem Faxaflóahafnir eru með í þjónustu sinni.

■ Heimsigling nýja Magna hófst 19. október í Víetnam þar sem báturinn var smíðaður. Hann mun hafa viðdvöl í Hollandi yfir hátíðarnar og leggja í byrjun árs upp í síðasta áfangann frá Rotterdam til Reykjavíkur.

Tvöföldun á togkrafti

Smíði nýs Magna var boðin út haustið 2018 og samið við hollenska fyrirtækið Damen Shipyard sem er eitt stærsta fyrirtæki í heimi í smíði dráttarbáta. Fyrirtækið á skipasmíðastöðvar víðs vegar um heim, m.a. stöðina í Víetnam þaðan sem Magni kemur. Báturinn er 32 metra langur og 12 metra breiður. Hann er búinn tveimur Caterpillar aðalvélum sem eru samanlagt 5050 kW.

„Tilkoma þessa öfluga dráttarbáts verður mikill áfangi fyrir okkur hjá Faxaflóahöfnum og í reynd talsverð áskorun að taka hann í notkun því öll stjórnun bátsins er mjög tæknivædd. Við höfum þegar sent starfsmenn frá okkur á námskeið erlendis í stjórnun bátsins og komum til með að taka okkur góðan tíma í að þjálfa starfsmenn í notkun hans en ég geri ráð fyrir að Magni verði kominn í fulla notkun þegar líður á febrúar," segir Gísli Jóhann Hallsson, yfirhafnsögumaður hjá Faxaflóahöfnum.

Togkraftur nýja Magna er 85 tonn sem er meira en tvöföldun á hámarkstogkrafti núverandi Magna. Báturinn er líka með öflugan spilbúnað að framan og getur því togað afturábak af nánast sama afli. Gísli Jóhann segir að mikill meirihluti togverkefnanna á bátnum komi til með að verða leystur með spilinu fyrir framan brú þannig að vinnan verður talsvert frábrugðin því sem menn hafa átt að venjast á dráttarbátunum hingað til.

Nýi Magni kemur einnig til með að verða mjög snar og lipur í snúningum því á bátnum eru tvær öflugar snúningsskrúfur en ekki hefðbundið stýri. Gísli Jóhann segir mjög sveiflukennt hversu mikil verkefni séu fyrir dráttarbáta Faxaflóahafna. „Auk verkefna í höfnum Faxaflóahafna fara bátarnir í verkefni í Straumsvík og Helguvík. Flest verkefni dráttarbátanna snúast um að draga skip og báta, ýta eða flytja hafnsögumenn," segir hann en á árinu 2018 voru dráttarbátar Faxaflóahafna í verkefnum í samtals 1600 klukkustundir.

Hægt að þjónusta stærri skip

Dráttarbátar Faxaflóahafna eru í dag fjórir. Nýjastur er Jötunn sem smíðaður var árið 2008 og hefur 27 tonna togkraft. Núverandi Magni var smíðaður árið 2006 og er með 40 tonna togkraft. Leynir var smíðaður árið 2000 og er með 14 tonna togkraft og minnsti báturinn er Þjótur með 6 tonna togkraft.

„Þegar frá líður komum við til með að fækka aftur niður í fjóra báta þegar nýi Magni verður kominn í fulla notkun en höfum ekki tekið ákvörðun um hvaða bátur víkur í stað hans. Með öflugri dráttarbát erum við hjá Faxaflóahöfnum að fylgja eftir þróun í stærð skipanna, bæði skemmtiferðaskipum og einnig gámaskipum en þau skip sem Eimskip er t.d. með í smíðum núna eru mun stærri en núverandi flutningaskip þeirra. En til viðbótar við aflið getum við með nýja Magna aðstoðað skip á meiri ferð en hægt hefur verið til þessa, sem eykur öryggi til muna" segir Gísli Jóhann.

Öflugt slökkvitæki

Þessu til viðbótar má segja að tilkoma nýja Magna sé fengur fyrir slökkvistarf því báturinn er búinn mjög öflugum dælubúnaði og er vottaður af flokkunarfélagi sem brunabátur. Á honum eru tvær slökkvidælur og stútakerfi. Í bátnum eru einnig tankar fyrir slökkvifroðu og felliefni en það síðarnefnda er notað þegar mengunaróhöpp verða.

„Við erum með slökkvibyssur á núverandi Magna en þær sem við fáum á nýja bátnum eru til muna öflugri. Við höfum verið í sambandi við Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins vegna tilkomu bátsins enda opnast með honum möguleiki til að dæla sjó frá höfninni ef t.d. verður stór bruni í miðborginni og þörf er á aukinni slökkvigetu. Það má því segja að nýjum Magna fylgi framfarir bæði á sjó og landi," segir Gísli Jóhann.

MD VÉLAR
Kompensator A/S Expansion joints
Solé Diesel
MITSUBISHI MARINE ENGINE
Partner for sales & services
pj woodward CONTROLS & INJECTION SYSTEMS Business Partner
pj diesel ENGINEERING Business Partner
VULKAN
MEPRODUCTION
CENTA
FINNOY FINNØY GEAR & PROPELLER AS
TIO B.V.
Ortlinghaus
HEIMDAL PROPULSION NORWAY AS
HUNDESTED PROPELLER A/S
MACDUFF Shipyards Group
WALTER
SÖLU- OG ÞJÓNUSTUAÐILAR FYRIR ÚTGERÐINA
Vagnhöfða 12 | 110 Reykjavík | Sími 567 2800 | mdvelar@mdvelar.is | www.mdvelar.is

UMBÚÐIR & PÖKKUN ERU OKKAR FAG

CoolSeal
SEAFOOD PACKAGING SYSTEM

FERSKFISKKASSAR SEM ERU 100% ENDURVINNANLEGIR

CoolSeal kassinn er umhverfisvænn og því góður valkostur í stað frauðplastkassa

100% RECYCLABLE · 5 PP

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

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

PRENTUN.IS

BRC CERTIFICATION BODY

Vörumerking
LÍMMIÐAPRENTUN

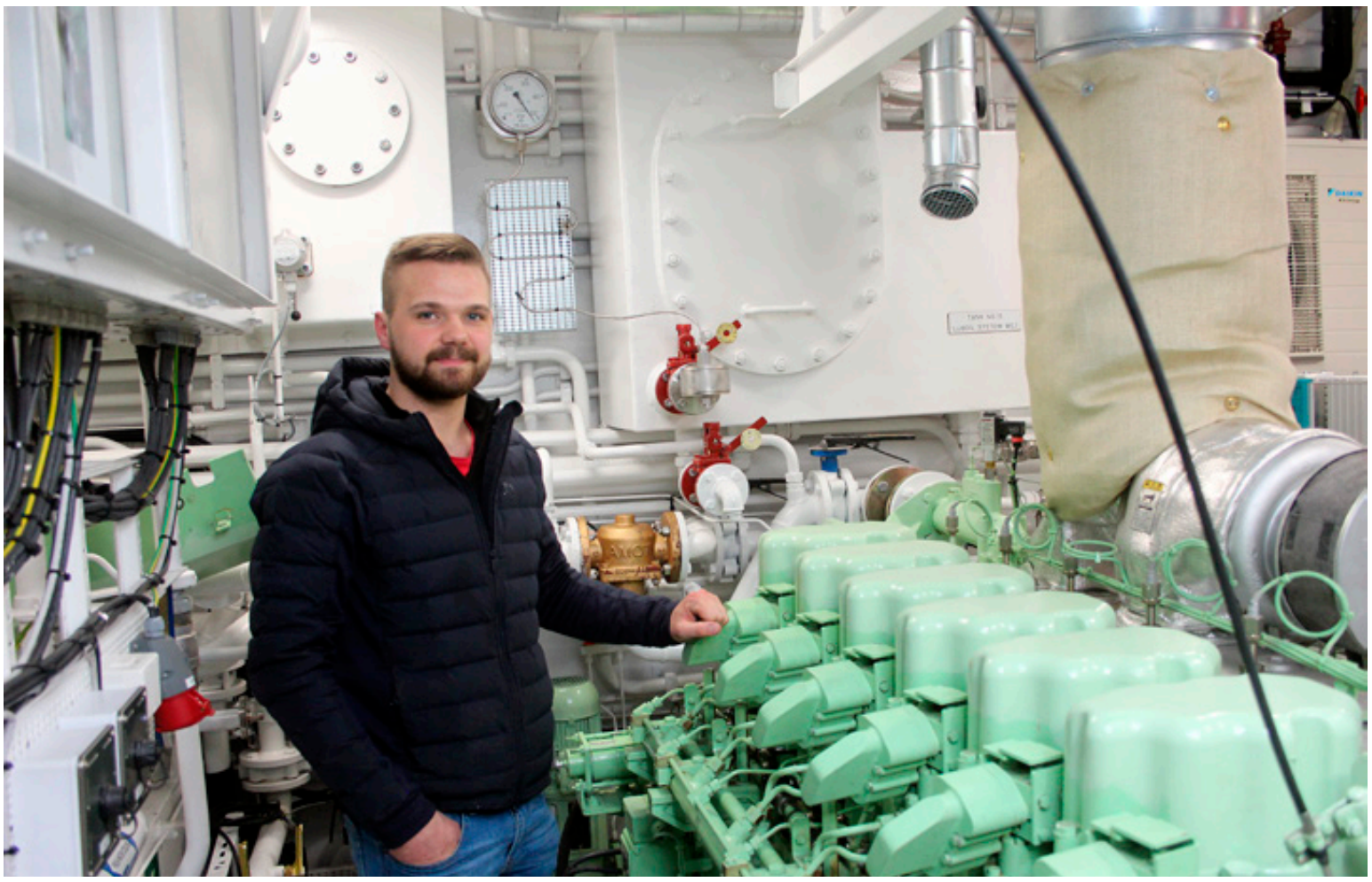
SAMHENTIR
UMBÚÐALAUSNIR

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

Friðrik Karlsson 22 ára gamall yfirvélstjóri á Harðbak EA 3

Þakklátur fyrir tækifærið og traustið

„Ég er þakklátur fyrir að hafa fengið þetta tækifæri og vera treyst fyrir verkefninu," segir Friðrik Karlsson, yfirvélstjóri á einum af nýjustu togurum landsmanna, Harðbak EA 3, togara Útgerðarfélags Akureyringa sem er dótturfélag Samherja hf.. Þeir gerast ekki öllu yngri yfirvélstjórarnir því Friðrik er aðeins 22 ára gamall og lauk sveinsprófi í vélstjórn í október árið 2018 eftir að hafa útskrifast vélfræðingur frá Verkmenntaskólanum á Akureyri vorið áður. En þrátt fyrir ungan aldur hafa vélar átt huga Friðriks allan í mörg ár eða „alveg síðan ég var í 8. bekk í grunnskóla. Þá var ég ákveðinn í því að læra vélstjórn án þess að vita til fullnustu hvað í því starfi fælist. Síðar kom áhuginn á skipum til sögunnar og þá var stefnan sett á að verða vélstjóri á fiskiskipum," segir Friðrik í spjalli í vaktherberginu á Harðbak sem nú er í við bryggju á Akureyri ár sem síðasta áfanganum í smíði skipsins verður lokið á næstu vikum og mánuðum, þ.e. smíði og uppsetningu vinnslukerfis á millidekki.



■ Friðrik Karlsson, yfirvélstjóri, við aðra af tveimur aðalvélum Harðbaks EA 3. Fjölbreytileikinn í vélstjórastarfinu segir hann hafa heillað sig hvað mest.

Vélaáhuginn kviknaði í sveitavinnunni

Friðrik ólst upp í Hrafnagilsskóla þar sem faðir hans var skólastjóri um árabil og segir að það allra fyrsta sem hann hafi kynnst í vélum hafi verið þegar hann var vinnumaður á kúabúinu Hrafnagili. Vélaást við fyrstu sýn, eins og þar stendur!

„Þarna má segja að vélaáhugi minn hafi byrjað fyrir alvöru. Það var svo ekkert annað í myndinni en að fara beint úr grunnskólanum í vélvirkjun í Verkmenntaskólanum á Akureyri," segir Friðrik.

Árið 2016 fengu þeir tveir félagarnir úr vélstjórninni, Friðrik og Benedikt Orri Pétursson, að fara hvor sína tvo makríltúra á uppsjávarskipi Samherja hf., Vilhelm Þorsteinssyni EA, þar sem þeir fengu að fylgjast með daglegum störfum vélstjórnarmanna sem aukamenn í vél. Þeir túrar voru hreint ekki til draga úr vélstjórnaráhuga Friðriks. „Þetta var mikil upplifun fyrir okkur, nokkurs konar starfskynning fyrir verðandi vélstjóra," segir Friðrik.

Tók sér 45 mínútna umhugsunartíma

Á meðan á vélstjórnarnáminu stóð starfaði Friðrik á vélaverkstæðum á Akureyri og fór einnig túra á sjó, bæði sem háseti á skipum Samherja og síðar í afleysingum í vélstjórn á togaranum Frosta ÞH á Grenivík. Eftir að náminu lauk varð Friðrik vélstjóri á togarnum Hjalteyrinni EA og var þar til síð-

Smyril Line kaupir nýja vöruflutningaferju

auknir útflutningsmöguleikar frá Þorlákshöfn

Smyril Line, sem á og rekur vöruflutningaferjuna Mykines og farþega- og vöruflutningaferjuna Norrænu, hefur fest kaup á nýrri vöruflutningaferju sem mun hefja áætlunarsiglingar um miðjan janúar 2020 milli Þorlákshafnar og Hirtshals í Danmörku með viðkomu í Færeyjum. Ferjan, sem fær nafnið Akranes, er 10.000 tonn og getur tekið 100 vöruflutningavagna í hverri ferð.

■ Linda Björk Gunnlaugsdóttir, framkvæmdastjóri Smyril Line.

■ Nýja vöruflutningaferjan Akranes getur tekið 100 vöruflutningavagna í hverri ferð.

Með tilkomu nýju ferjunnar opnast nýir möguleikar fyrir inn- og útflytjendur á Íslandi. „Annars vegar styttum við flutningstímann fyrir innflutning frá Danmörku og Færeyjum til Íslands töluvert og hins vegar bjóðum við upp á nýja útflutningsleið, t.d. fyrir fisk, um Danmörku til Evrópu," segir Linda Björk Gunnlaugsdóttir, framkvæmdastjóri Smyril Line á Íslandi.

Ný inn- og útflutningsleið um Danmörku

„Við siglum vikulega frá miðjum janúar 2020 milli Þorlákshafnar og Hirtshals á Jótlandi, þangað sem Norræna siglir líka, með viðkomu í Færeyjum. Farið verður frá Danmörku á föstudagseftirmiðdegi og komið til Íslands á mánudegi og er ég spennt að sjá hvernig þessari nýju inn- og útflutningsleið verður tekið, bæði fyrir fisk frá suðvesturhorninu í gegnum Danmörku til Evrópu og allskyns inn- og útflutning til og frá Skandinavíu og meginlandinu," segir Linda Björk.

Fyrir á Smyril Lind Norrænu, Hvítanes, Eystnes og Mykines. Nýja skipið Akranes er systurskip Mykines, sem hefur reynst mjög vel í siglingum milli Þorlákshafnar og Rotterdam. Akranes, sem bar áður nafnið Bore Bank, var byggt árið 1998 í UMOE skipasmíðastöðinni í Noregi. Skipið er 138 metra langt, 23 metra breitt, 10.000 tonn og tekur 100 vöruflutningavagna í hverri ferð.

Lyftistöng fyrir bæði höfnina og sveitarfélagið

„Við höfum unnið markvisst að því að efla siglingar til og frá Þorlákshöfn og áætlunarferðir Akraness verða enn frekari lyftistöng fyrir bæði höfnina og sveitarfélagið enda aukast umsvifin við höfnina enn frekar og þar með líka bæði störf og afleidd atvinnustarfsemi í sveitarfélaginu," segir Elliði Vignisson bæjarstjóri sveitarfélagsins Ölfus.

„Þorlákshöfn er í dag orðin lykilhöfn í flutningum á sjó til og frá Evrópu. Til að styðja við þessa þróun höfum við gert miklar endurbætur á hafnaraðstöðunni og þær framkvæmdir nýtast okkur í þessu vaxtarskrefi enda notar nýja ferjan sömu aðstöðu og Mykines. Þá eigum við tilbúnar lóðir á hafnarsvæðinu fyrir aukna starfsemi. Við höfum þá trú að á komandi árum muni inn- og útflytjendur leggja aukna áherslu á skemmri siglingu til að tryggja betur ferskleika vörunnar og draga úr kolefnisspori vegna flutninga en siglingin til og frá Evrópu tekur hátt í sólarhring skemmri tíma þegar siglt er hingað miðað við Faxaflóann."

www.smyrillinecargo.com

ustu áramóta þegar hann og Benedikt Orri fóru saman suður yfir heiðar til að sækja sér bóklegt viðbótarnám í rafvirkjun ofan á vélstjórnarnámið. Því luku þeir síðastliðið vor og þá fór Friðrik aftur á Hjalteyrina EA en í júlí fékk hann símtalið frá Kristjáni Vilhelmssyni, útgerðarstjóra Samherja hf. með boðinu um yfirvélstjórastöðuna á nýja Harðbak EA sem þá var langt kominn í smíðum hjá Vard skipasmíðastöðinni í Noregi. „Ég tók mér 45 mínútur í að hugsa málið og hringdi til baka í Kristján og sagði að auðvitað væri engin spurning að ég tæki þessu boði. Ég fór svo síðasta túrinn með Hjalteyrinni í byrjun september, við lönduðum þann 6. september og daginn eftir flaug ég til Noregs. Og um miðjan nóvember komum við heim með skipið. Þetta hefur því verið nokkuð viðburðaríkt ár. Stefnan var sú hjá mér að fara í sveinsprófið í rafvirkjuninni núna í febrúar en ég læt það bíða um sinn. Núna gengur Harðbakur fyrir," segir Friðrik og brosir.

Fjölbreytileiki starfsins heillar

Harðbakur er búinn tveimur aðalvélum, ljósavél, rafölum og öðrum þeim vélbúnaði og stjórnbúnaði sem best gerist í fiskiskipum í dag. En hvað er það við starf vélstjóra á skipi sem heillar Friðrik öðru fremur?

„Fyrst og fremst sú fjölbreytni sem fylgir starfinu í skipum. Ég er í eðli mínu mjög fróðleiksfús en mér finnst heillandi að þurfa að takast á við allan vélbúnað um borð, sama hvort það snýr að því sem er hér í vélarrúminu, tækjunum á millidekkinu eða öðrum búnaði. Vélstjóri á skipi getur líka þurft að leysa mál sem snúa að lögnum eða þá einhverju sem tengist rafeindatækjunum í brúnni. Þess vegna tel ég að það sé mjög gott að hafa líka menntun og reynslu í rafvirkjun samhliða. Rafmagnsframleiðsla er til dæmis einn af lykilþáttum í skipum en hér framleiðum við rafmagn, spennum það niður, dreifum því og notum það. Svo er viðamikið netkerfi um borð í skipinu, lagnir sem skipta tugum eða hundruðum kílómetra og þar fram eftir götunum. Fyrir svo utan alla pappírsvinnuna, vottunarmál og margt annað sem að starfinu snýr. Þannig að í stuttu máli má segja að starfssvið vélstjóra á skipi nái langt út fyrir vélarrúmið sjálft. Sem er að mínu mati líka það sem gerir starfið ennþá skemmtilegra fyrir vikið," segir Friðrik og nefnir að það hafi verið mjög lærdómsríkt að hafa fylgt smíðinni og lokafrágangi í skipinu eftir síðustu mánuðina og vita þannig hvernig öllum hlutum er fyrir komið um borð. Viðamikil skjámyndakerfi eru í skipinu sem skipstjórnendur og vélstjórar nota í sinni daglegu vinnu og því er ekki úr vegi að spyrja Friðrik hvort það komi honum ekki til góða að vera af þeirri kynslóð sem þekkir ekki annað en tölvur séu snar þáttur í bæði leik og starfi.

„Sjálfur hef ég reyndar aldrei verið mikið í tölvum, eins og sagt er. Hef lítið sem ekkert gert af því að spila tölvuleiki eða slíkt en er samt vanur tölvuumhverfinu og slíkri vinnu. Þetta er snar þáttur í umhverfinu í dag og tengist vélstjórnarstarfinu mjög náið. Tölvukerfið í skipinu er eitt af því sem ég kem til með að leggjast enn betur yfir þar til við förum að róa en stóri kosturinn er sá að það kerfi er hannað innan Samherja og besta þekkingin á því er þar af leiðandi innahúss, ef svo má segja," segir Friðrik um leið og hann sýnir hluta af þeim stjórnbúnaði sem hann hefur á skjánum í stjórnherbergi vélstjórans. Það sýnist harla einfalt að kalla fram nánasta hvaða upplýsingar sem er um skipið og búnað þess.

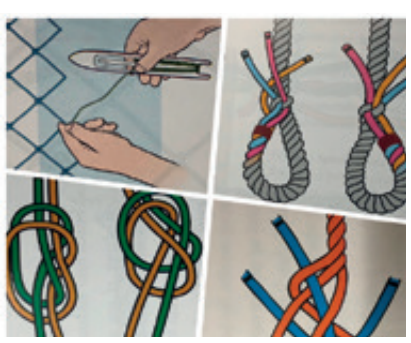
■ **Harðbakur EA kom til heimahafnar á Akureyri nú í nóvember í fyrsta sinn. Nú er að hefjast vinna við að setja upp vinnslu- og aflakælibúnað á millidekki hjá Slippnum Akureyri. Friðrik segist vonast til að skipið komist á veiðar áður en langt verður liðið á veturinn. „Ég hlakka mikið til," segir hann.**

Best að halda ró sinni

Friðrik viðurkennir að hann hafi fengið þá spurningu hvers vegna hann velji að nýta sína menntun og þekkingu til að fara á sjó.

„Já, sú spurning hefur komið. Svarið er að mér þykir þetta einfaldlega spennandi starf, víðtækt og gefur mikla reynslu. Ég geri mér grein fyrir því að það geta komið upp alls kyns verkefni sem vélstjórinn þarf að leysa úr og þá er bara að lykilatriði að halda ró sinni þó allt virðist vera að fara í bál og brand! Vélstjórinn er maðurinn um borð sem verður bara að redda málunum en mér hefur lærst á þeim tíma sem ég hef verið á sjónum að þá er besta leiðin að taka sér tíma í rólegheitunum og nálgast málin af yfirvegun. En þetta mun vafalítið bara lærast eins og annað," segir Friðrik sem mun á næstu vikum vinna um borð í alls kyns verkefnum sem snúa að starfinu, jafnframt því að fylgjast með uppsetningu vinnslubúnaðarins.

„Vonandi verður ekki langt liðið á veturinn þegar við getum komist í fyrsta túr. Ég hlakka mikið til," segir hann.



Fisktækniskóli Íslands
Icelandic College of Fisheries

Spennandi starfsnám

Miklir starfsmöguleikar í sjávarútvegi og víðar

Bjóðum upp á fjórar framhaldsbrautir

FISKELDI
Hagnýtt eins árs nám í samstarfi við Hólaskóla og starfandi fyrirtæki í greininni.

GÆÐASTJÓRN
Hagnýtt eins árs nám í samstarfi við Sýni og starfandi fyrirtæki í greininni.

MAREL VINNSLUTÆKNI
Hagnýtt sex mánaðar nám í samstarfi við Marel. Námið opnar á mikla starfsmöguleika við vél- og hugbúnað frá Marel.

VEIÐAFÆRATÆKNI (Netagerð)
Námið er samningsbundið iðnnám og skiptist í bóklegt og verklegt nám. Námið er í samstarfi starfandi fyrirtæki í greininni

Námið hefst í janúar 2020

Upplýsingar og skráning hjá Fisktækniskóla Íslands í síma 4125966
info@fiskt.is.
Nánari upplýsingar um námið er inn á heimasíðu okkar. www.fiskt.is

Viljum vekja athygli á að nám hjá okkur er styrkhæft hjá flestum fræðslusjóðum stéttarfélaga.

Aukinn hagnaður í sjávarútvegi í fyrra

Í nýrri skýrslu Hagstofu Íslands um hag fiskveiða og fiskvinnslu hér á landi árið 2018 kemur fram að á milli áranna 2017 og 2018 jókst hreinn hagnaður botnfiskveiða og -vinnslu úr 9,4% í 13,9%. Hreinn hagnaður veiða botnfisks jókst úr 3,9% í 6,4% og vinnslunnar úr 9,1% í 12,6%. Í heild var hreinn hagnaður sjávarútvegs í fyrra 12,2% af tekjum en var 7,1% árið 2017. Hagur greinarinnar vænkaðist því nokkuð milli ára.

■ Hagnaður af vinnslu botnfisks í fyrra nam 6,4% af tekjum.

■ Útflutningsverðmæti sjávarútvegs jókst í heild í fyrra um tæplega 22% frá árinu 2017.

Hagstofa Íslands hefur með þessum hætti tekið árlega saman upplýsingar um stöðu og rekstur í sjávarútvegi en byggt er á reikningum og skattframtölum rekstraraðila við úrvinnsluna og niðurstöðurnar færðar til heildarstærðar miðað við upplýsingar Fiskistofu um tekjur í fiskveiðum og útflutningsverðmæti sjávarafurða. Úrtakið sem útreikningarnir byggjast á nær til fyrirtækja sem eru með um 86% af veltu greinarinnar og eiga tölurnar því að gefa nokkuð raunsanna mynd.

Litið til hagnaðar fyrir afskriftir, fjármagnskostnað og tekjuskatt, sem hlutfall af heildartekjum sjávarútvegsins, þá jókst hann milli áranna 2017 og 2018, eins og áður segir. Í fiskveiðum og -vinnslu hækkaði hlutfallið, þ.e. án milliviðskipta, úr 21,2% í 25,2% en stóð nánast í stað í fiskveiðum, fór úr 18,1% árið 2017 í 18% árið 2018. Í fiskvinnslu hækkaði hlutallið úr 10,6% í 14,8%. Í fjárhæðum fór hlutdeildin, EBITDA, í sjávarútvegi alls úr 40 milljörðum árið 2017 í rúma 55 milljarða árið 2018.

Meiri útflutningur og verðmætari

Fram kemur í skýrslu Hagstofunnar að verð sjávarafurða á erlendum mörkuðum, í íslenskum krónum, hækkaði um 7,2% frá árinu 2017 og verð á olíu hækkaði að meðaltali um rúm 30% á milli ára. Gengi Bandaríkjadollars styrktist um 1,5% og gengi evru um 6% á milli ára. Útflutningsverðmæti sjávarútvegs jókst í heild um tæplega 22%, og nam tæpum 238 milljörðum króna á árinu 2018. Þannig hækkaði verð á útflutningsvörum í sjávarútvegi um 9% og magn útfluttra sjávarafurða jókst um 11,6%.

Þreföldun eigin fjár á sex árum

Í árslok 2018 voru heildareignir sjávarútvegs rúmlega 709 milljarðar króna, heildarskuldir rúmir 412 milljarðar og eigið fé tæpir 297 milljarðar. Verðmæti heildareigna jókst um 10,2% frá 2017 og fjárfestingar í varanlegum eignum lækkuðu milli ára um 3,5%. Skuldir hækkuðu hins vegar um 10%. Eiginfjárhlutfallið var 41,9% í árslok 2018 en var 41,8% við lok ársins 2017.

Litið yfir lengra tímabil sést að árið 2012 nam eigið fé sjávarútvegs röskum 100 milljörðum króna og hefur því tæplega þrefaldast síðan þá. Skuldir voru þá tæplega 430 milljarðar en þær fóru lægst í tæplega 360 milljarða árið 2015 en hafa aukist á ný með aukinni fjárfestingu í bæði skipastól og vinnslum.

RAFIÐNAÐARSAMBAND ÍSLANDS

KVEIKJUM Á PERUNNI

Rafiðnaðarsamband Íslands sendir jóla- og baráttukveðjur til allra landsmanna á nýju ári.

Kveikjum á perunni og krefjumst hærri launa, styttri vinnutíma og húsnæðis fyrir alla!

Rafiðnaðarsamband Íslands í 50 ár

Rafiðnaðarsamband Íslands er stoltur bakhjarl UN Women

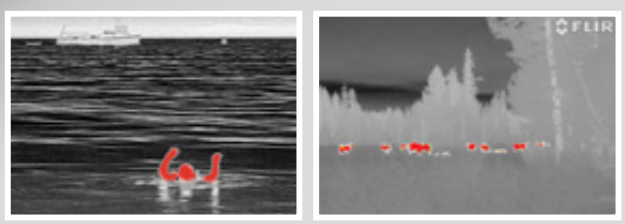
Aðildarfélög sambandsins:

FLIR HITAMYNDAVÉLAR
ÞEGAR Á REYNIR!

FLIR

ER KERFIÐ AÐ OFHITNA?

- FYRIRBYGGJANDI VIÐHALD
- LEIT OG BJÖRGUN



FLIR GEFUR ÞÉR SVARIÐ

FLIR hitamyndavélar flýta og auðvelda leit og björgun.

...VIÐ **MÆLUM** MEÐ ÞVÍ **BESTA**

ÍSMAR
SÍÐUMÚLA 28 / 108 REYKJAVÍK
SÍMI 510 5100 / ISMAR.IS

Mikil verðmæti úr litlu sem engu

Nú stendur yfir uppsetning kollagenverksmiðju Marine Collagen Iceland í Grindavík. Megnið af vélbúnaðinum er komið og nú er unnið í kappi við tímann. Stefnt er á að hefja framleiðslu fljótlega eftir áramót. Marine Collagen er í eigu sjávarútvegsfyrirtækjanna Þorbjarnar og Vísis í Grindavík, Brims og Samherja. Frá þeim og fleirum tekur verksmiðjan við roði til að vinna úr því gelatín og kollagen. Verksmiðjan getur unnið úr 4.000 tonnum af roði á ári sem skilar 400 tonnum af geltaínu og kollageni. Það þarf fáeina fiska í það!

■ Jón Freyr Egilsson, framleiðslustjóri Marine Collagen Iceland. „Við erum í raun að skapa hágæða, verðmæta lokavöru úr þessu hráefni.“

Auka verðmæti hvers veidds fisk

„Með þessu er verið að auka virði hvers fisks sem veiddur er. Roðinu hefur oftast verið hent eða það selt í loðdýrafóður fyrir lítinn pening. Við erum í raun að skapa hágæða, verðmæta lokavöru úr þessu hráefni. Til að fullnýta framleiðslugetu verksmiðjunnar þurfum við vænt-anlega að leita til fleiri sjávarútvegsfyrirtækja en eigendanna og fá roð frá öðrum, ef við erum bara að tala um þorsk. Við getum notað bæði roð af ferskum fiski og af frystitogurum, svo lengi sem roðið er ferskt og fryst strax úti á sjó,“ segir Jón Freyr Egilsson, framleiðslustjóri fyrirtækisins.

Kollagenduft er verðmæt lokaafurð af fæðubótarefnum en gelatínan er notuð sem bindiefni í matvælaiðnaði. „Gelatína úr þorski og öðrum kaldsjávarfiski hefur öðruvísi eiginleika en til dæmis gelatína úr svínum vegna lágs bræðslumarks. Hún hentar því betur fyrir kaldar matvörum og sem matarlím fyrir fisk. Kollagen er eitt af byggingarpróteinunum og meðal þeirra mikilvægustu í bandvefjum mannslíkamans, þar með talið í húðinni. Kollagen er mikið notað í snyrtivörur og heilsubætandi vörur svo sem drykki og önnur fæðubótarefni en það hefur sýnt sig að kollagen getur dregið úr verkjum í liðamótum, hrukkumyndun í húð og haft góð áhrif á neglur og hár. Til að byrja með verða afurðir verksmiðjunnar seldar í magnsölu til dreifiaðila því ekki verður farið í smásölu-vöru að minnsta kosti til að byrja með og mest af framleiðslunni fer í sölu erlendis,“ segir Jón Freyr.

■ Þorskroð er verðmæt afurð og endar sem fæðubótarefni og fer í framleiðslu snyrtivara. Hvern hefði grunað það á árum áður?

■ Ný verksmiðja Marine Collegen Iceland mun vinna úr 4.000 tonnum af þorskroði á ári.

Flókið framleiðsluferli

Jón Fer ræðir framleiðsluferlið sem er nokkuð flókið en tekur þó aðeins 15 tíma hver lota.

„Roðið kemur ferskt beint frá útgerðunum, ísað í körum þannig að gæðin eiga að vera svipuð og á fiskinum sjálfum eða flökunum. Roðið fer inn í kæli til að byrja með en síðan mjög fljótlega í vinnslu. Það er hakkað í fyrstu í litla bita. Þaðan fer það í tanka, þar sem það er hreinsað og undirbúið fyrir útdrátt. Í útdrættinum er gelatínan dregin út með sýru og er hún þá í vökvaformi. Þann vökva þarf síðan að hreinsa í gegnum pressusíur til að byrja með þar sem lykt og bragð er skilið frá ásamt ögnum. Við það fáum við tæran gelatínuvökva sem þarf að „filtra“ með „ultra filter“ sem tekur í burtu stóran hluta af vatninu og stórar saltagnir, svo við fáum út þykkari vökva sem við getum þurrkað til að fá gelatínu í duftformi. Til að gera kollagen þá er gelatínan meðhöndluð með ensímum sem klippa gelatínuþráðinn í sundur á ákveðnum viðtökum og við það breytist gelatínan í kollagen peptíð. Eftir það getum við farið með það í þurrkarann og fengið út hreint kollagenduft, sem verður aðalefnið okkar.“

Unnið í samvinnu við spænsk fyrirtæki

Jón Freyr segir að þetta framleiðsluferli sé í sjálfu sér ekki ný uppfinning en samstarf er haft við fyrirtækið Junka Gelatins í Katalóníu á Spáni. Það er áratuga gamalt fyrirtæki sem framleiðir aðallega gelatín en líka kollagen peptíð, mest úr svínum en einnig úr nautgripum.

„Þeir eru þátttakendur í þessu með okkur og hafa verið að hjálpa okkur að hanna verksmiðjuna, þar með talið að velja tækjabúnað í hana. Þeir hafa einnig verið að kenna okkur hvernig á að gera þetta. Þeirra framleiðsluferli er mjög svipað okkar. Munurinn er þó sá að þeir eru að framleiða úr svínum sem eru spendýr og aðstæður öðruvísi. Þá þarf meiri hita við framleiðsluna og gera þarf fleiri útdrætti. Við erum að vinna úr kaldsjávarfiski og því er gelatínan sem kemur úr honum með mun lægra bræðslumark og kemur nánast öll út í fyrsta útdrætti. Í svínunum eru útdrættirnir allt upp í 5 til 6 og við hærra hitastig til að hámarka útdráttinn. Þeir þurfa að fara upp í meira en 70 gráður en við erum að vinna á í kringum 50 gráðum. Að öðru leyti er framleiðsluferlið mjög líkt og tækjabúnaðurinn eins. Við erum því ekki finna neitt upp nema að nota fiskroð sem lengst af hefur verið hent, en er í raun og veru heimsklassa hráefni.“

Allar tilraunir hafa miðast við þorskroð en Jón Freyr segir að aðrar tegundir komi vissulega til greina og allt eins líklegt að farið verði í aðrar tegundir líka. Vinnslugetan er 4.000 tonn af roði og úr því er hægt að fá út 400 tonn af afurðum á ári. Þetta eru 10% heimtur en þær miðast við mælingar frá Spáni með spænsku vatni en tilraunir með vinnslu með íslensku vatni gefa til kynna að heimtur geti mögulega orðið hærri. Það eigi eftir að fá staðfest. Um mögulegt framleiðsluverðmæti vill Jón Freyr ekki segja mikið. Verð á kollageni og gelatínu sé á hraðri uppleið og markaðshorfur mjög góðar.

Vinnustaður fyrir bæði konur og karla

„Við stefnum að því að vinna allan sólarhringinn því framleiðsluferlið tekur um 15 tíma fyrir hverja lotu. Unnið verður á þrískiptum vöktum og með um 20 starfsmenn. Þetta er glænýtt fyrirtæki og við erum að gera allt í fyrsta skipti. Það kemur svo í ljós hvernig þetta þróast. Þessi vinnustaður er bæði fyrir konur og karla en verksmiðjan verður meira og minna sjálfvirk. Flestum aðgerðum á að vera hægt að stýra í gegnum tölvu,“ segir Jón Freyr.

■ Húsnæði Marine Collagen Iceland í Grindavík við austurenda hafnarinnar. Þar eiga um 4.000 tonn af roði eftir að fara í gegn á ári, þegar allt verður komið í fullan gang.

Stólpi Gámar óska
starfsmönnum í íslenskum
sjávarútvegi gleðilegra jóla
og farsældar á nýju ári

www.stolpigamar.is

Hafðu samband 568 0100

Stólpi Gámar

Óseyrarbraut 12 | 220 Hafnarfirði | Klettagörðum 5 | 104 Reykjavík

Kæst skata

Herramannsmatur eða ómeti?

Hjá fjölmörgum fjölskyldum hafa jólin ekki gengið í garð fyrr en skatan er komin í pottinn og ammoníakstækjuna leggur um allt hús. Kæst skata er víða snar þáttur í hátíðarhaldinu og þykir mörgum hún vera herramannsmatur. Hins verður einnig að geta að öðrum finnst þessi forni matarsiður hreinasta plága og vilja hann út í ystu myrkur, einkum vegna lyktarinnar sem getur verið þrálát.

Nokkrar tegundir

Hér við land finnast nokkrar tegundir af ættbálki skatna (*Hypotremata)*. Má þar helst nefna tindaskötuna *(Raja radiata)* sem kunnari er undir heitinu tindabikkja. Aðrar tegundir eru til dæmis skjótta skata *(Raja Hyperborea)*, skata (*Raja batis*), hvítaskata *(Raja lintea)* og maríuskata *(Bathyraja spinicauda)*.

Þvagefni og ammoníak

Skata er brjóskmyndaður flatfiskur með stórum vængjum eða börðum og hala. Kjötið hefur áberandi bragð og einskonar trefjaáferð. Hérlendis eta menn skötuna því sem næst alltaf kæsta en sums staðar er hún innbyrt sem nýmeti. Á vef Matís segir m.a. að í holdi brjóskfiska sé hár styrkur af bæði þvagefni og efni sem kallast trímetýlamínoxíð (TMAO). Við kæsingu umbreytist þvagefnið í ammoníak (NH3) og trímetýlamínoxíð í trímetýlamín (TMA) og það eru einmitt þessi efni (NH3 og TMA) sem öðru fremur valda bæði stækjulyktinni og bragðinu.

Sprengjur og gas

Árið 1918 féllu Nóbelsverðlaunin í skaut þýska efnafræðingsins Fritz Habers fyrir efnasmíði á ammóníaki úr frumefnum þess. Eftir uppgötvun Habers var hægt að framleiða ammóníak í miklu magni og það ýtti m.a. undir framþróun í landbúnaði því ammóníak var hægt að nota við framleiðslu á tilbúnum áburði. Þessi uppfinning Habers kom við sögu í bæði fyrri og seinni heimsstyrjöldinni en hún leiddi til framleiðslu á sprengiefni og klórgasi sem olli dauða og þjáningu þúsunda manna. En þetta innskot kemur íslensku skötunni ekkert við.

Kæsing í 3 vikur

Á Vísindavefnum segir að þegar skata er kæst séu börðin skorin af henni en öðrum hlutum fisksins hent. „Gæta þarf vel að því að enginn hluti lifrarinnar fari með börðunum því þá skemmist skatan. Börðin eru svo sett í kar eða annað ílát og breitt yfir. Áður þekktist að setja hana í gryfju og grjót eða torf yfir. Kæsingin tekur um þrjár vikur, en tíminn fer reyndar aðeins eftir hitastiginu. Að þeim tíma liðnum er skatan tilbúin. Fyrr á tímum var skatan hengd upp eftir að kæsingu lauk en það var aðallega gert til þess að geyma hana, aðrar geymsluaðferðir voru ekki til. Í dag þarf ekki að láta hana hanga heldur er miklu einfaldara að geyma hana bara í frysti þar til hún er soðin.“

Karlmennskuþor og brennivín

Vestfirðingar hafa löngum verið þekktir fyrir áhuga sinn á kæstri skötu og það er einmitt vestfirska útgáfan af þessum illa þefjandi brjóskfiski sem hefur orðið hvað vinsælust á Þorláksmessu. Það þykir nokkur karlmennskubragur á því að snæða skötuna sem allra mest kæsta og til að koma henni sem best niður um vélindað er oft brugðið á það ráð að deyfa bragðlaukana með rótsterku brennivíni. Þá er kátt hjá körlum.

■ Skata *(Dipturus batis)* er mjög stór skötutegund, yfirleitt um 100 til 150 cm löng, en hún getur náð næstum 3 m lengd.

■ Mörgum finnist skatan herramannsmatur en einhverra hluta vegna er hún nær einungis snædd á Þorláksmessu 23. desember ár hvert. Og þá eru jólin komin.

Ofveidd dýrategund

Skata *(Dipturus batis)* er mjög stór skötutegund, yfirleitt um 100 til 150 cm löng, en hún getur náð næstum 3 m lengd. Skatan var nokkuð algeng á Íslandsmiðum en hefur verið ofveidd þar sem aflinn er nú aðeins um 10% af því sem hann var fyrir 50 árum. Það er ekkert aflamark á skötu enda er hún aðallega meðafli við aðrar veiðar. Skata finnst allt í kringum landið en er mun sjaldgæfari í kalda sjónum norðan og austan við landið. Skata er yfirleitt meðafli í veiðarfærum og árlega veiðast um 200 tonn. Skatan finnst á breiðu dýptarsviði, frá 10 til 1000 m dýpi, oftast milli 100 og 200 m en grynnra yfir sumartímann.

Alls ekki úldin!

Það er algeng trú að Íslendingar borði úldna skötu en það er ekki rétt.Skatan er ekki úldin! Við kæsinguna brotna þvagefnin í fiskinum niður í sterklyktandi ammoníaksambönd en þar geta skaðlegar bakteríur, sem valda úldnun, alls ekki þrifist vegna þess hve sýrustigið er hátt. Hákarlinn er unninn á svipaðan hátt en hann er borðaður hrár en skatan er soðin.

Vörur, vélbúnaður og þjónusta fyrir minni fiskibáta

vetus

Plastviðgerðir – Rafgeymar – Dælur – Varahlutir

Óskum starfsmönnum í íslenskum sjávarútvegi gleðilegra jóla og farsældar á nýju ári

BALDUR HALLDÓRSSON ehf
Skipasmiður

Hlíðarenda / 602 Akureyri
S: 462 3700 / baldurhalldorsson.is

Stjörnufiskur í Grindavík stækkar húsnæði og eykur framleiðsluna

Góð vara sem selur sig sjálf

Stjörnufiskur er gamalgróin harðfiskvinnsla í Grindavík. Þorlákur Halldórsson keypti hana fyrir þremur árum og hefur stækkað húsnæðið um helming og aukið framleiðsluna verulega.

„Við tókum við góðu búi í Stjörnufiski. Pétur Gíslason og Guðrún Bjarnadóttir voru búin að skapa sér mjög gott nafn í harðfiskvinnslu og sölu. Ég fékk þannig mjög góðan markað upp í hendurnar og mjög góða vöru. Okkur hefur hefur tekist að viðhalda því og betrumbæta framleiðsluna, ef eitthvað er. Við höfum stækkað verkunina um helming og aukið framleiðsluna sömuleiðis um helming en höfum ennþá ekki náð að framleiða allt sem við gætum selt. Það má kalla það góðærisvandamál," segir Þorlákur.

Megnið fer á markað innanlands

„Þetta er það góð vara að hún hefur að segja má selt sig sjálf og við höfum ekki náð að anna allri eftirspurn. Sá sem kaupir harðfisk frá Stjörnufiski, kaupir alltaf aftur. Við höfum því ekki þurft að hafa mikið fyrir sölunni. Megnið af framleiðslunni fer á markað innanlands en seljum töluvert til Færeyja og vorum að selja lítillega til Noregs. Við hættum því þar sem það gekk ekki sem skyldi. Ég var með íslenskan millilið í því og það virðist ekki vera gott. Stefnan er að auka framleiðsluna og selja meira út en það gengur ekki alveg upp því ef við sendum meira út eins og staðan er núna, verðum við að láta kaupendur á innanlandsmarkaðnum svelta. Það gengur ekki."

Hráefnið keypt á fiskmörkuðum

Þorlákur segir ganga mjög misjafnlega að fá gott og rétt hráefni í vinnsluna. Frá upphafi kvótaársins sem hófst 1. september hafi einfaldlega gengið illa að fá hráefni og gríðarlegar verðhækkanir verið á fiski á fiskmörkuðunum, hverju sem það sæti.

„Maður gerir sér ekki almennilega grein fyrir því hvers vegna verðið hefur hækkað um 30 til 40% á síðustu sex mánuðum. Þetta er meira en flestir skilja og komið upp fyrir kaupgetu langflestra fiskverkana. Auðvitað er gott fyrir sjómenn og útgerð að fá gott verð en það þarf að vera á því róli að allir geti rekið sig á réttum grundvelli," segir Þorlákur.

„Við kaupum nánast allt okkar hráefni á fiskmörkuðunum. Við veljum ákveðnar stærðir af fiski í verkunina en mjög lítið af slíkum fiski kemur á bátinn sem við gerum út. Við kaupum bara línufisk og einstöku sinnum af handfærabátunum. Gæðin verða að vera óskaplega mikil og mestu gæðin á fiskmörkuðunum eru í línufiskinum. Við höfum prufað annað en það gengur bara ekki upp. Við erum því að kaupa dýrasta og besta hráefnið, sem er grunnurinn að því að geta skilað einstakri gæðavöru til neytenda," segir Þorlákur.

■ Guðni Már Þorsteinsson sér um daglegan rekstur Stjörnufisks en átta manns starfa við framleiðsluna.

■ Framleiðsla Stjörnufisks hefur farið vaxandi síðustu árin og er harðfiskurinn seldur innanlands og í Færeyjum.

Barátta upp á líf og dauða

Kaflabrot úr bókinni Halaveðrið mikla eftir Steinar J. Lúðvíksson

■ Síðutogarar liggja við festar í Reykjavíkurhöfn en myndin er tekin á árunum 1925-1927. Flest þessara skipa lentu í hrakningum á Halamiðum. Talið frá vinstri: Gylfi RE 235, Skallagrímur RE 145 eða Þórólfur RE 134, Njörður RE 36, Draupnir RE 258, Hilmir RE 240 og Ari RE 147.

Ljósm. Magnús Ólafsson/Ljósmyndasafn Reykjavíkur.

Þegar Halaveðrið mikla skall á 7. febrúar 1925 voru sextán togarar á svæðinu og í áhöfn þeirra voru um 500 menn. Allir togararnir lentu í miklum háska og áhafnir þeirra börðust hetjulega, jafnvel í tugi klukkustunda við að bjarga skipunum og sjálfum sér. Í bókinni „Halaveðrið mikla“ er þessi baráttusaga rakin og fjallað um hvernig hverjum og einum togara reiddi af. Tveir togarar, Leifur heppni úr Reykjavík og Fieldmarshall Robertson frá Hafnarfirði fórust með allri áhöfn og er í bókinni sagt frá umfangsmikilli leit að þeim. Meðal togaranna sem lentu í miklum háska var togarinn Hilmir og er hér gripið niður í frásögn um hrakninga hans. Millifyrirsagnir eru blaðsins.

Árekstri forðað

„Á miðnætti voru vaktaskipti og munaði þá minnstu að illa færi er tveir skipverjar, Jón Sigurðsson netamaður og Sigurður Pálmason háseti, voru að fara úr lúkarnum aftur á stjórnpall. Voru þeir búnir að bíða um stund eftir lagi áður en þeir lögðu af stað. Fór Sigurður á undan og komst klakklaust upp á brúarvænginn og síðan inn. Síðan lagði Jón af stað en þegar hann var kominn á móts við vantinn reið mikill sjór yfir skipið. Kastaði Jón sér upp undir borðstokkinn og náði þar handfestu. Svo mikill var sjórinn að hann náði langt upp í mastur. Mennirnir í brúnni höfðu fylgst með ferðum Jóns og sáu hann hverfa í svelginn. Reiknuðu þeir ekki með að sjá hann aftur en þegar skipið hreinsaði af sér sjóinn sást hann brölta á fætur og von bráðar var hann kominn upp í brúna. Hafði hann sopið sjó og var orðinn kaldur en jafnaði sig furðufljótt.

Um miðnætti, þegar óveðrið var í sínum mesta ofasa, sáu mennirnir í brúnni á Hilmi skyndilega ljós á skipi sem var ískyggilega nærri. Sýndist þeim þetta vera Tryggvi gamli. Árekstur virtist yfirvofandi. Pétur skipstjóri hringdi þegar niður í vélarrúm og bað um fulla ferð og Hilmir smaug fram hjá hinu skipinu á síðustu stundu.

Brotsjór ríður yfir

Aðfaranótt sunnudagsins leið. Í sortanum greindu menn margan brotsjó allt í kringum skipið en Hilmir slapp án áfalla fram að hádegi. Þá virtist óveðrið aðeins farið að ganga niður og Pétur hafði sett skipið á hæga ferð í átt til lands. Allt í einu sáu menn fjallháan brotsjó stefna beint á skipið. Var sjórinn svo ægilegur að þeim datt ekki annað í hug en að hann myndi færa skipið í kaf og þeirra síðasta stund væri runnin upp. Þegar sjórinn skall yfir kastaðist Hilmir á hliðina og töldu menn að hann hefði farið allur í kaf, en niður fór hann ekki.

Sjórinn olli hins vegar gífurlegum skemmdum. Báðir björgunarbátarnir slitnuðu úr festingum sínum og fóru fyrir borð. Afturmastrið brotnaði og vantarnir slitnuðu frá. Toghleri, sem súrraður var fastur með gildum vírum í stjórnborðsganginum, losnaði og allt var á tjá og tundri, bæði í brúnni og í lúkarnum.

Þegar brotið reið að skipinu var það slegið á stopp. Vélin hélst hins vegar í gangi en sú hætta var yfirvofandi að vantarnir og dræsur færu í skrúfuna og gerðist það þyrfti varla að sökum að spyrja. Þrír skipverjanna í brúnni, þeir Einar Eiríksson, Jón Sigurðsson og Jónas Björnsson, gáfu sig fram til að reyna að losa dræsurnar frá skipinu og héldu þegar í stað aftur ganginn við eldhúsið. Réðu þeir ráðum sínum var var niðurstaðan sú að Jónas beið í ganginum og fylgdist þaðan með sjónum en Jón og Einar réðust í það erfiða verkefni að ná dræsunum. Þegar brot stefndu á skipið öskraði Jónas aðvörun til félaga sinni sem forðuðu sér þá inn í ganginn. Eftir mikla baráttu tókst mönnunum að ganga þannig frá að ekki átti að vera hætta á því að fá dræsurnar í skrúfuna.

Ný hætta steðjar að

Hilmir rétti sig fljótlega eftir áfallið og þegar Pétur hringdi á fulla ferð tókst að koma skipinu upp í veðrið. Ísing var mikil og klakahella lagðist yfir yfirbygginguna, frammastrið og hvalbakinn. Engin leið var að kalla mannskapinn út til þess að höggva ísinn, enda virtist hann ekki hafa teljandi áhrif á siglingu og stöðugleika Hilmis.

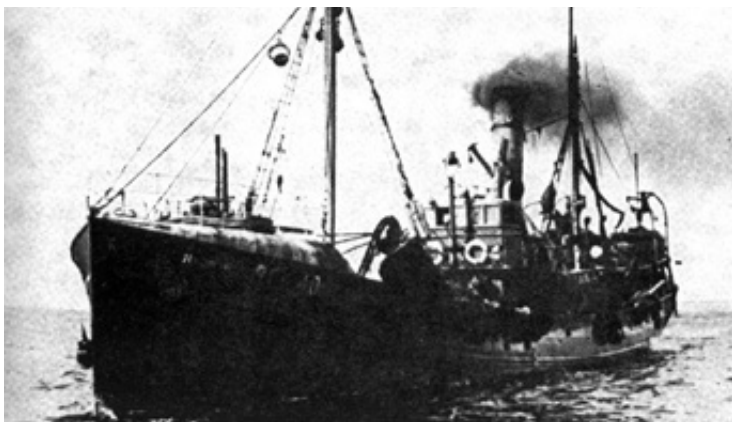
Hins vegar kom ný hætta til sögunnar. Skipið lét ekki að stjórn. Athugun leiddi í ljós að stýristaumurinn hafði slitnað og ekki var mögulegt að koma viðgerð við. Fyrst var ætlunin að ná stjórn á skipinu með því að setja út trollhlerana og strekkja á þeim eða gefa eftir svo sem þurfa þætti. Það ekki ekki. Í ljós kom að frostið hafði sprengt gufustrokkana að togvindunum og sömu sögu var að segja um akkerisvindurnar. Þær voru báðar óvirkar. Ekki var um annað að ræða en að stöðva vélina og sló þá skipinu strax flötu sem vitanlega stórjók hættuna á því að það yrði fyrir áföllum.

Þrautaráðið var að nota bobbinga til að stýra. Þeir voru bundnir í trausta kaðla sem síðan voru festir í framgálgann og talíur notaðar til þess að slaka þeim eða draga upp að skipinu. Þannig tókst að ná Hilmi á stefnu.

Þegar hér var komið sögu var mesti ofsinn úr veðrinu þótt enn væri slæmt í sjóinn. Var það ekki fyrr en skipið var komið fyrir Snæfellsnes að sjólag skánaði og þótt Hilmir væri flaki líkastur og með hinn óvenjulega stýrisbúnað heppnaðist að koma honum til Reykjavíkurhafnar.“

„Allt of margir hurfu í hafið“

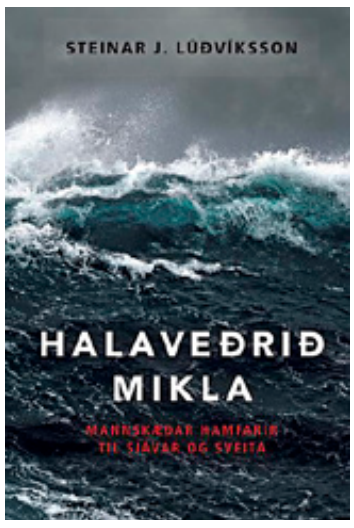
Ritröðin Þrautgóðir á raunastund eftir Steinar J. Lúðvíksson kom út í 19 bindum á árunum 1969-1988 og naut fádæma vinsælda. Nú hefur bókaútgáfan Veröld ráðist í að endurútgefa nokkrar sögur úr ritröðinni og eru þegar komin út tvö bindi af þeim fjórum sem áformuð eru. Þegar útgáfa bókanna hófst var Steinar blaðamaður á Morgunblaðinu og við spurðum hann um tildrög þess að hann réðst í að taka saman baráttusögu íslenskra sjómanna.



■ Togarinn Hilmir var eitt þeirra skipa sem lentu í raunum á Halamiðum í febrúar 1925. Má furðu telja að tekist hafi að koma skipinu til hafnar.

„Þetta hófst allt með því að Örlygur Hálfdanarson bókaútgefandi hafði samband við mig og bað mig að skrásetja nokkra atburði þar sem sjómenn höfðu háð baráttuna við náttúruöflin. Ég stökk á þetta verkefni en óraði ekki fyrir því í byrjun að bindin yrðu svona mörg. Hins vegar var því miður af nógu að taka enda voru sjóslys allt of tíð fyrr á árum og ótrúlega margir sjómenn hurfu í hafið. Sem betur fer eru slys á sjó nú orðin fátíð og öryggi manna allt annað á nútíma fiskiskipum en áður var.“

Í febrúar 1925 gekk fárviðri yfir á svokölluðum Halamiðum norðvestur af Vestfjarðakjálka en þar var þá fjöldi togara að veiðum. Vaskir sjómenn börðust við hamslaust óveðrið í sólarhring en tveir togarar fórust á miðunum, Leifur heppni frá Reykjavík og Fieldmarshall Robertson frá Hafnarfirði. Þá fórst einnig vélbáturinn Sólveig sem hafði verið að veiðum út af Stafnesi. Með þessum skipum fórust 74 menn og 91 barn varð föðurlaust. Frásögn af þessum harmleik er átakanleg en hana var að finna í einu bindanna. Steinar segir að sú bók sem kom út á dögunum sé unnin upp úr þeirri frásögn en fjölmörgum nýjum upplýsingum bætt við.



■ Bókin Halaveðrið mikla er gefin út af Bjarti-Veröld.

„Halaveðrið hefur mikla sérstöðu og þegar ég hófst handa við að taka saman efni í 3ja bindi Þrautgóðra á raunastund fyrir Veröld stakk Bjarni Þorsteinsson útgáfustjóri hjá Bjarti-Veröld upp á því að ég tæki saman sérstaka bók um þessa ægilegu atburði. Ég átti mikið efni afgangs og lagðist að auki í nokkra rannsóknarvinnu til viðbótar þannig að þessi frásögn nú er mun ítarlegri en sú eldri. Áfram verður svo haldið með útgáfu úrvals frásagna úr gömlu ritröðinni eins og til stóð,“ segir Steinar í samtali.

Bíll sem gengur fyrir þangi!

■ Sá hefði fyrr á árum þótt galinn sem hefði látið sér í hug koma að hægt væri að nota sjávarþang til að knýja bíla en rannsóknir Matís hafa engu að síður sýnt að þetta er hægt.

Matís er þáttakandi í verkefninu Macrofuels sem nú er að renna sitt fjögurra ára skeið á enda. Verkefninu var ætlað að kanna fýsileika nýtingar sjávarþangs til framleiðslu eldsneytis fyrir ökutæki og náði til allra þátta slíkrar framleiðslu, þ.e. ræktunar þangs, geymslu, forvinnslu til losunar gerjanlegra sykra, gerjunar til framleiðslu líf-eldsneytis, og prófunar eldsneytis í bílvél.

Nú í nóvember var mikilvægum áfanga verkefnisins náð þegar fólksbíl var ekið á eldsneytisblöndu sem framleidd var með gerjun sjávarþangs. Tíu lítrar af lífetanóli, sem framleiddir voru á vegum Macrofuels, voru blandaðir 90 lítrum af bensíni og ökutæki keyrt á blöndunni um 80 km leið. Efnainnihald útblásturs var mælt og fylgst með hugsanlegum áhrifum á gang vélarinnar. Allar mælingar sýndu að eiginleikar eldsneytisins eru sambærilegir hefðbundnu eldsneyti.

Hveraörverurnar dýrmætu

Hitakærar örverur, einangraðar úr íslenskum hverum, hafa um langt skeið verið rannsakaðar hjá Matís. Fjöldi, nálægð og fjölbreytileiki íslenskra hvera er einstakur og örverurnar sem þar finnast og ensímin sem þær framleiða eru oft aðlagaðar háu hitastigi og mjög lágu sýrustigi. Þetta eru sömu aðstæður og ríkja oft á tíðum í iðnaðarvinnslu á lífmassa og henta þær því mjög vel fyrir slíka nýtingu. Þátttaka Matís innan Macrofuels fólst í að þróa þessar örverur og ensím þeirra með það að markmiði að hámarka framleiðslu eldsneytis úr sjávarþangi. Sjávarþang sem nýtt var til eldsneytisframleiðslu í Macrofuels inniheldur þrennskonar sykrur en gersveppur sem alla jafna er notaður til lífetanólframleiðslu er einungis fær um að nýta eina þessara þriggja sykra. Matís þróaði hitakæran bakteríustofn sem nýtir allar þrjár sykrur þangsins, með það fyrir augum að auka heimtur við framleiðsluna til muna. Ensímin sem Matís þróaði kljúfa fjölsykrur þangs í fá- og einsykrur. Slík forvinnsla er nauðsynleg til að gerja megi sykrurnar og framleiða líf-eldsneyti.

Lítið nýtt afurð

Samanborið við aðrar tegundir lífmassa þykir sýnt að sjávarþang sé mjög hentugt til framleiðslu eldsneytis. Þang vex hraðast allra plantna við norðlægar slóðir, ræktun þess keppir ekki við matarframleiðslu um ræktarland og það inniheldur hátt hlutfall gerjanlegra sykra. Aukin áhersla er á notkun lífeldsneytis og annarra sjálfbærra orkugjafa í stað jarðefnaeldsneytis um allan heim. Niðurstöður Macrofuels verkefnisins benda til að hægt sé að framleiða lífetanól úr sjávarþangi sem hafi - sömu eiginleika og hefðbundið eldsneyti.

Þang vex í miklu magni á Íslandi en það er ekki hagnýtt nema að litlu leyti. Til að efla þangvinnslu á Íslandi er mikilvægt að þróa afleiddar vörur sem skapa má úr þanginu. Það kynni að leiða til aukinnar verðmætasköpunar og eflingar atvinnulífs, einkum á landsbyggð Íslands. Þróunarverkefni eins og Macrofuels og þátttaka Matís er skref í þessa átt.

matis.is

Héraðsprent

FJARÐABYGGÐARHAFNIR

Mjóafjarðarhöfn
Norðfjarðarhöfn
Eskifjarðarhöfn
Mjóeyrarhöfn
Reyðarfjarðarhöfn
Fáskrúðsfjarðarhöfn
Stöðvarfjarðarhöfn
Breiðdalsvíkurhöfn

FJARÐABYGGÐ
www.fjardabyggd.is

Fiskur um hátíðarnar

Hátíðarhumar með hunangi

Hráefni
16 til 20 humarhalar, eftir stærð
1 lítill laukur, skorinn í litla báta
½ bolli ósaltað smjör
½ bolli hvítvín
¼ bolli hunang
6 stór hvítlauksrif, marin
1-2 msk ferskur sítrónusafi
1 tsk salt
mulinn svartur pipar
4 sítrónusneiðar
2 msk fersk smátt söxuð steinselja

Matreiðsla
Setjið rist í miðjan forhitaðan ofn og leggið álpappír í eldfast mót eða ofnskúffuna. Þýðið humarinn, ef hann er frosinn, í köldu vatni í 30 mínútur. Þurrkið hann síðan með eldhúspappír.

Bræðið smjörið í litlum potti á miðlungs hita. Setjið hvítlaukinn út í og látið hann krauma þar til hann mýkist, eða í um það bil eina mínútu. Bætið þá hvítvíninu út í, látið sjóða aðeins niður, eða í 2-3 mínútur. Bætið þá hunanginu og sítrónusafanum út í og kryddið lítillega með salti og pipar. Hrærið vel í þar til hunangið hefur bráðnað og allt hefur blandast vel saman. Leggið til hliðar.

Notið beitt skæri eða hníf til opna humarskelina ofan frá og hreinsið görnina og skelbrot úr humrinum. Rennið fingrinum í sárið til að losa holdið frá skelinni. Lyftið holdinu upp úr skelinni að mestu leyti en látið neðsta hluta halans halda sér í skelinni. Setjið laukinn í skelina undir holdið. Setjið humarhalana á álpappírinn í ofnskúffunni með holdið upp og kryddið þá lítillega með salti og pipar. Notið helminginn af sósunni til að pensla humarhalana og geymið afganginn til að bera fram með réttinum. Grillið í ofninum í 8-10 mínútur eða þar til humarholdið er orðið gegneldað og endarnir á skelinni lítillega brenndir.

Berið humarinn fram með sósunni, sítrónusneiðum, góðu brauði og salati að eigin vali og hrísgrjónum soðnum með nokkrum safranþráðum. Gott kælt hvítvín fer afskaplega vel með þessum rétti.

Jólalegar rækjur

Hráefni
1 bolli hvít hrísgrjón
500g hlýsjávarrækjur, ósoðnar, skelflettar og garnhreinsaðar
1 msk sósujafnari
salt og nýmalaður pipar
3 msk matarolía
2 til 3 hvítlauksrif, marin
tveir bollar spergilkáli
½ rauð paprika, skorin í teninga
¼ bolli sojasósa
2 msk hrísgrjónaedik
1 tsk hunang
ristuð sesamfræ

Matreiðsla
Sjóðið grjónin samkvæmt leiðbeiningum á pakka. Blandið rækjunum saman við sósujafnarann í skál og látið standa í 5 mínútur.

Blandið saman í skál hráefnum í sósuna; sojasósu, hrísgrjónaediki og hunangi.

Setjið wokpönnu eða venjulega pönnu á háan hita. Setjið eina msk af olíu út á og steikið síðan rækjurnar í 4-5 mínútur eða þar til þær verða örlítið stökkar. Kryddið eftir smekk með salti og pipar. Færið rækjurnar svo yfir í skál og leggið til hliðar.

Bætið 2 msk af olíu út á sömu pönnu og steikið hvítlaukinn þar til hann verður gullinn. Bætið þá spergilkáli og papriku út á og steikið í eina mínútu.

Setjið þá rækjurnar aftur á pönnuna og hellið sósunni yfir. Hrærið vel í og látið malla í eina mínútu eða þar til spergilkálið er orðið mjúkt. Takið pönnuna af hitanum, stráið sesamfræi yfir og berið fram með hrísgrjónum.

Smjörsteiktur þorskur

– milli jóla og nýárs

Hráefni
800 g þorskflök í bitum
100 g ósaltað smjör
¼ tsk hvítlauksduft
½ tsk salt

¼ tsk malaður pipar
¾ tsk papríkuduft
nokkrar sítrónusneiðar
smá búnt af steinselju, saxað

Matreiðsla
Hrærið kryddið saman í skál. Skerið þorskflakið í nokkra bita og veltið upp úr kryddblöndunni. Bræðið 30 grömm af smjöri á pönnu og steikið þorskinn í 2-5 mínútur. Snúið þorskbitunum við og bætið afganginum af smjörinu á pönnuna. Hafið miðlungs hita á hellunni. Steikið þorskinn 4-6 mínútur til viðbótar eftir þykkt bitanna. Ýrið smávegis sítrónusafa yfir fiskinn og dreifið steinselju yfir. Berið fram með soðnum kartöflum og fersku salati.

Fiskur með ítölskum jólablæ

Hráefni
2 msk ólífuolía
sjávarsalt og nýmalaður svartur pipar
200 g þorskbitar, helst hnakkar

1 meðalstór laukur, saxaður
3 hvítlauksgeirar, marðir
1 tsk þurrkað oregano
1 hálfdós saxaðir tómatar
1 tsk rauðvínsedik
¼ bolli fersk, söxuð steinselja

Matreiðsla
Hitið olíu á stórri pönnu sem hægt er að loka vel. Kryddið fiskinn með salti og pipar. Steikið fiskinn á pönnunni við góðan hita í um þrjár mínútur uns bitarnir eru orðnir gullnir að neðan. Snúið þeim þá við og steikið í aðrar þrjár mínútur. Takið fiskinn af pönnunni og leggið til hliðar.

Setjið laukinn á pönnuna og steikið þar til hann er orðinn glær. Bætið þá hvítlauknum og oregano út í og látið krauma í eina mínútu. Setjið fiskinn aftur á pönnuna og hellið tómötunum yfir. Lokið pönnunni og látið malla í 3 til 7 mínútur efir þykkt fiskistykkjanna. Stráið steinselju yfir og berið fram með soðnum kartöflum eða pasta og salati að eigin vali.

Fleiri girnilegar uppskriftir er að finna á audlindin.is

TEMPRA
einangrun – umbúðir

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

Nýtt nám fyrir starfsmenn í fiskeldi

Fisktækniskóli Íslands hefur í samstarfi við fiskeldisfyrirtækin Arnarlax og Artic Fish sett af stað nám í fisktækni með áherslu á fiskeldi. Um 28 starfsmenn frá Arnarlaxi og Arctic Fish hófu námið þann 24. nóvember síðastliðinn og er kennslan á Bíldudal og á öðrum starfsstöðvum á Vestfjörðum. Einnig verður í kennslunni notast við fjarkennslubúnað frá starfsstöð Fisktækniskólans í Grindavík. Áætlað er að náminu ljúki í byrjun desember á næsta ári.

Markmiðið með náminu er að auka sérþekkingu starfsfólks á þáttum sem öll fyrirtæki í fiskeldi eru að vinna að. Til þess að ná því fram verður farið í líffærafræði fiska, markmið ræktunar í fiskeldi, kennsla verður í vatns- og umhverfisfræði, fræðsla um sjúkdóma og heilbrigði fiska, fóðrun og næringarfræði, gæðastjórnun, tæknimál í rekstri skoðuð og farið vel yfir öryggismál.

Kennsluefni var unnið af Fisktækniskóla Íslands í samstarfi við norsku skólana Guri Kunna og Froyja VGS í Þrándheimi, Strand VGS í Stavanger og Háskólann að Hólum. Skólarnir í Noregi munu einnig leggja til námsefni og sérþekkingu á einstaka sviðum.

Mikilvæg skref í menntun fiskeldisstarfsmanna

Fisktækniskóli Íslands, Fræðslumiðstöð Vestfjarða og Háskólinn að Hólum eru, ásamt Norðmönnum og Skotum, þátttakendur í tveimur þriggja ára samstarfsverkefnum á sviði fiskeldis (BlueEdu og BlueMentor). Markmið þeirra er m.a. að vinna að samræmingu náms og kennslu almenns starfsfólks í greininni og fisktækninámið sem Fisktækniskólinn og Arnarlax og Artic Fish hafa sett á laggirnar nú í haust njóta góðs af því samstarfi.

Námið stendur sem sjálfstætt námsframboð en gengur jafnframt að fullu til eininga og samsvarar þá einnar annar námi á námsbraut Fisktækniskóla Íslands í fisktækni með sérstaka áherslu á fiskeldi.

Háskólinn á Hólum býður upp á nám í fiskeldisfræði á háskólastigi en til þess að leggja stund á það þurfa nemendur fyrst að hafa lokið framhaldsskólaprófi. Nám í fiskeldi hjá Fisktækniskólanum gæti því nýst þeim starfsmönnum Arnarlax og Artic Fish sem hyggjast síðar fara í framhaldsnám í fiskeldisfræði á Hólum.

■ Fisktækni með áherslu á fiskeldi er nú kennd í fyrsta skipti en kennslan er á Bíldudal og víðar á Vestfjörðum. Nemendur ljúka námi í desember 2020.

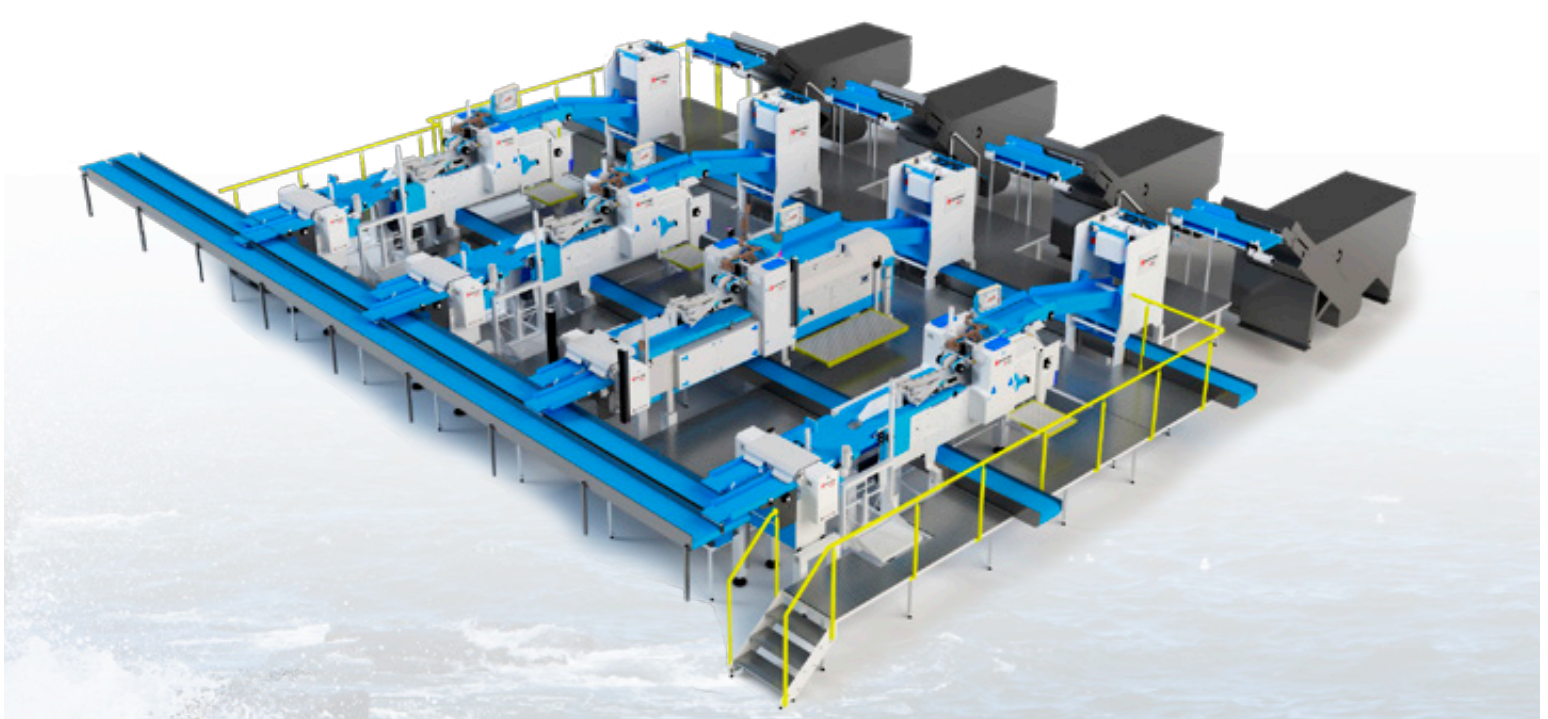
■ Ýmsar fræðigreinar koma við sögu í náminu, allt frá líffræði fiska yfir í rekstrartæknileg mál.

fiskt.is

VÉLFAG
FISKVINNSLUVÉLAR

Vélfag hannar og framleiðir fullbúnar lausnir fyrir stórar og smáar bolfiskvinnslur í landi og á sjó

Innmötun, hausun, flökun og roðfletting leyst sem ein heild eða stakar vélar og öllu stjórnað af TakeControl! stýrikerfinu okkar.



M700 Flökunarvél
M725 Flökunarvél
M521 Bolfiskhausari
M822 Roðdráttarvél

Aðalskrifstofur - Hönnun - Þróun - Framleiðsla - Sala:
Baldursnes 2 - 603 Akureyri

Samsetning - Þjónusta - Varahlutalager - Námskeið:
Múlavegi 18 - 625 Ólafsfirði

Óskum starfsmönnum í íslenskum sjávarútvegi gleðilegra jóla og farsældar á nýju ári

SÓNAR HEILDARLAUSN Í SIGLINGATÆKJUM

FISKMARKAÐUR ÍSLANDS

NAUST marine

Frumherji

Gjögur
Kringlunni 7 - 103 Reykjavík

NAUTIC

ekko Tæknilausnir

G.RUN

ÞORBJÖRN
Hafnargötu 12 · 240 Grindavík

ESKJA

Egersund Island

APÓTEK VESTURLANDS

Hafnarsjóður Fjarðabyggðar

MARKUS LIFENET

Faxaflóahafnir sf
Associated Icelandic Ports

Hvalur hf.
Reykjavíkurvegi 48
220 Hafnarfjörður

VÉLAR OG SKIP

RSF

Brúin

CURIO

Fiskmarkaður Þórshafnar ehf.

Seyðisfjarðarhöfn

FRYSTIKERFI
Viðarhöfða 6 - Reykjavík

navis

Félag skipstjórnarmanna

VM Félag vélstjóra og málmtæknimanna

HAFNARFJARÐARHÖFN

Skinney - Þinganes hf

112 EINN EINN TVEIR

Grindavíkurhöfn

Síldarvinnslan hf

Sandgerðishöfn

FRAMTAK BLOSSI ehf

RAFTÍÐNI EHF
Sími 552 8710 raftidni@raftidni.is
rafvélaverkstæði - vindingar
skipaþjónusta - raflagnir - viðhald
Grandagarður 16 · 101 Reykjavík

Vestmannaeyjahöfn

GPG SEAFOOD

Vopnafjarðarhöfn

D-TECH hygiene solutions

SCANMAR

matís

AUÐLINDIN

ÖLFUS
olfus@olfus.is
thorlakshofn.is

Hafnir Ísafjarðarbæjar

RITFORM

2017
2018
Framúrskarandi fyrirtæki
Hágæða vinnuföt
í miklu úrvali
Sérmerkjum fyrir fyrirtæki
Snickers WORKWEAR
DUNDERDON
Mikið úrval af öryggisvörum
uvex
MILLER
OTTER
TOE GUARD
SOLID GEAR
Honeywell
Hultafors
Nú fást Snickers WORKWEAR vinnuföt í
BYKO
GERUM ÞETTA SAMAN
HILTI
Verkfæri og festingar
HAGI ehf Stórhöfða 37 • 110 Reykjavík • S. 414-3700 • hagi@hagi.is • Hagi ehf HILTI

Skórnir þínir. Kaffið í bollanum. Pappírinn í blaðinu sem þú ert að lesa....Ef þú hefur notað það, þá höfum við líklega flutt það til landsins. Og ef þú ert að hugsa um að flytja eitthvað milli landa eða landshluta ættirðu að hafa Samskip í huga. Við erum með skip, bíla, gáma, lestar og vöruhús – en umfram allt fólkið sem hugsar út fyrir gáminn með þér – til að finna bestu leiðina hverju sinni fyrir þig og umhverfið.

Saman náum við árangri

samskip

Saman náum við árangri