

Sóknarfæri

Júní 2026

Frumkvæði og fagmennska í íslenskum sjávarútvegi



*Sjómenn
til hamingju með daginn!*

RIT
FORM

„Eigum að nýta okkur þekkingu norrænu bátapjóðanna“

Ágúst Østerby hefur starfað í tvö áratugi í Danmörku og Svíþjóð og sérhæft sig í viðhaldi og endurbótum gamla trébáta

„Ég var níu ára gamall þegar ég fór fyrst á sjó með þabba á trillu og síðan þá hafa trébátar verið mitt áhugamál,“ segir Ágúst Østerby sem er einn af þeim reynslumestu hér á landi í viðhaldi gamla trébáta. Ágúst er uppallinn á Selfossi, húsasmíðameistari og byggingafræðingur að mennt sem sneri baki við byggariðnaðinum á sínum tíma og gerði trébátaviðhald að sínu aðalstarfi. Ágúst hefur síðustu tvo áratugi unnið að fjölmörgum bátaverkefnum á Íslandi, í Skandinavíu og víðar en hann hefur verið búsettur í Svíþjóð síðustu ár. Þessa dagana er hann að flytja til Íslands á nýjan leik en orðar það þannig að norrænu löndin verði áfram hans aðal starfsvettvangur.

Heillaðist af bátamenningunni í Kaupmannahöfn

„Sem strákur var ég sífellt að setja saman skipamódel og stúdera báta en lagði svo fyrir mig húsasmíði einfaldlega vegna þess að bátasmíði var ekki í boði. Ég vildi starfa sjálfstætt og skapa, fann svo að ég þurfti að hafa réttindi til að teikna og fór þá í byggingafræði í Kaupmannahöfn. Þar opnaðist fyrir mér þessi bátaheimur og bátamenning sem ég heillaðist af. Eftir að hafa starfað sem húsasmíðameistari og byggingafræðingur í dálitinn tíma ákvað ég svo að söðla um og snúa mér alfarið að trébátunum. Til að fara alla leið í þessu þá keypti ég árið 2005 tréskíp frá 1926 í Kaupmannahöfn, flutti um borð og bjó þar í níu ár og vann að bátaverkefnum. Þarna má segja að ballið hafi byrjað fyrir alvöru hjá mér og það stendur enn,“ segir Ágúst sem síðan flutti sig yfir til Svíþjóðar eftir árin í Danmörku og hefur að mestu búið þar síðan.

Kennitölur í fjórum löndum!

Fyrstu verkefni á þessu sviði skapaði Ágúst með því að kaupa mahonibáta í Svíþjóð, gera upp og selja. Hann hefur í gegnum árin víðað að sér ýmsum bátum sem ýmist bíða endurbyggingar eða niðurribs en jafnframt hefur hann unnið að viðgerðum á trébátum fyrir aðra eigendur, bæði hér á landi og erlendis.

„Ég fæ gjarnan þessa klassísku spurningu um hvar ég búi en ég hef eiginlega ekki getað svarað því mörg undanfarin ár. Um tíma átti ég allt mitt dót í fjórum löndum; Noregi, Danmörku, Svíþjóð og á Íslandi og átti þar af leiðandi fjórar kennitölur. Núna má segja að ég búi fyrst og fremst í Svíþjóð og á Íslandi,“ segir Ágúst sem fær upp í hendurnar alls kyns báta í gegnum starf sitt. Hann segir að þegar kemur að viðhaldi bátanna treysti margir eigendur sér ekki til að leggja út í smíðavinnuna enda nokkuð sérhæfð.

Flókin smíðavinna er skemmtilegust

„Mér hefur alltaf þótt smíðavinna í bátunum mjög skemmtileg og hún liggur vel við mér. Sérstaklega hef ég gaman af flóknari hlutum, að smíða til dæmis



■ Ágúst Østerby er menntaður húsasmíðameistari og byggingafræðingur en ákvað að söðla um og helga sig því áhugamáli sem hann hefur haft frá barnæsku, trébátum.



■ Fallega hirtir trébátar gleðja alltaf augað.

snúnar tröppur eða stiga. Allt sem er snúið er áskorun en það sem er beint og ferkantað vil ég helst láta öðrum smíðum eftir. Ég vil ekki upphelja sjálfan mig í þessum efnun en ég hef lagt mig eftir því að ná góðum tókum á flókinni og vandaðri smíði eins og þessum fallegu trébátum og tréskípum sæmir. Það þarf að vanda alla búta sem eru endurnýjaðir og reyna af fremsta megni að gera þetta þannig að endurbæturnar sjáist ekki. Það er hægt að endurnýja alla hluti í trébátunum. Þetta hef ég sannreynt í mínum verkefnum og hef til dæmis fengið í hendurnar báta sem hafa verið nánast ónýtt hræ en urðu svo mjög finir að verki loknu.“

Skilningur á réttri notkun línolíu opnaði nýjan heim

Ágúst segir að flokka megi trébáta í tvo flokka, annars vegar súðbyrðinga og hins vegar plankabyggða eikarbáta. Vinnubrögðin í viðhaldi séu ólík fyrir hvorn bátaflokk fyrir sig og ólík verkfæri sem nota þurfi.

„Allt snýst þetta um að hafa góðan skilning á efninu í bátunum. Í gegnum árin hef ég lært réttu aðferðirnar við viðhald bæði súðbyrðinganna og eikarbátanna en líka þróað þær áfram eftir eigin höfði út frá þeirri reynslu sem ég öðlast í verkefnum. Ég lærði af bátasmíðum í Danmörku, Svíþjóð og Noregi hvernig nota á línolíu til að verja við í eikarbátum og þær aðferðir sem ég nota er að metta viðinn

algjörlega með línolíu. Hún var fyrir mér algjör vitrun. Með því að metta viðinn, bera olíuna á viðinn umferð eftir umferð þegar búið er að skrapa alla lausa málningu í burtu þá er hægt að gera viðinn þannig úr garði enn hann fúnar aldrei. Og það sem meira er – að þegar viðurinn hefur náð að metta sig af allri olíu sem hann getur tekið inn þá er viðhald í framhaldinu mjög lítið – kannski ein og ein umferð á nokkurra ára fresti,“ segir Ágúst en hann segir dæmi þess í eikarbátum að hann hafi þurft hátt í 60 umferðir af línolíu áður en viðurinn varð fullmettaður. „Fullmettaður viður af olíu verður algjörlega ónæmur fyrir rakabreytingum, hann getur ekki skorpnað og þetta þýðir að það skiptir engu máli þótt bátar sem svona eru meðhöndlaðir séu teknir á land. Þeir þorna ekki og eru þéttir.“

Versta ending trébáta er á Íslandi

Ágúst segir að það viðhorf hafi verið landlægt á Íslandi að Íslendingar einir viti best hvernig eigi að halda við íslenskum trébátum. Hann hafi fljótt áttað sig á að þetta sé alrangt.

„Einhverra hluta vegna er það samt svo að trébátar hafa enst hvað verst á Íslandi af þessum norrænu bátapjóðum. Okkur hefur einfaldlega tekist verst upp að halda lífi í þessum bátum bæði vegna þess að við höfum notað rangar vinnuáferðir og röng efni. Við höfum ekki til-einkað okkur línolíu eins og hinar þjóðirnar hafa gert í gegnum tíðina. Í stað þess að nýta okkur reynslu t.d. Færeyinga sem búa við líkt veðurfar þá höfum við talið okkur trú um að okkar aðstæður kalli á að gera hlutina öðruvísi. Þannig eru mörg dæmi um trébáta hér á landi sem »

Sóknarfæri

Frumkvæði og fagmennska í íslenskum sjávarútvegi



Rafræn útgáfa á blaðinu er á ritform.is og mbl.is

Við erum líka á Facebook!



Útgefandi: Ritform ehf.

Ritstjóri: Jóhann Ólafur Halldórsson (ábm).

Umsjón: Ritform ehf.

Hönnun og umbrot:

Guðmundur Þorsteinsson - Guddli.

Auglýsingar: Inga Ágústsdóttir
inga@ritform.is

Prentun: Landsprent

Dreifing: Íslandsþóstur

SÉRHÆFING Í ÚTGÁFU KYNNINGARBLAÐA

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

Forsíðumynd: Heiðar Erlingsson



Gott til endurvinnslu



Sjómenn

til hamingju
með daginn

Borgarplast.is/en
borgarplast@borgarplast.is

BORGARPLAST
SINCE 1971

málaðir hafa verið með skipalækki sem er efni sem er þróað fyrir járn. Línolía og soðin línolía eru ekki sama efnið og tví-soðin olía er fernisolía sem Íslendingar hafa mikið notað en hana á alls ekki að nota með sama hætti og venjulega línolíu. Þetta er dæmi um að við verðum að kynna okkur bæði efnin og aðferðirnar. Þetta er önnur stóra skýringin á því hversu illa okkur hefur tekist til í trébátumhirdunni. Hin skýringin er aðkoma siglingamálayfirvalda í gegnum tíðina sem dæmt hafa trébáta í stórum stíl ónýta vegna staðbundinna skemmda í þeim sem vel mátti lagfæra og gera bátana fína í stað þess að henda bátunum. Það er vel hægt að skipta um alla hluta trébátanna og þetta er nákvæmlega eins og að einhver skoðunarstofa dæmi bil ónýtan af því að það er ryð í hægri brettinu að aftan. Stofnanavaldið á Íslandi er þannig búið að verða til þess í árunna rás að mjög góðum trébátum hefur verið fargað hér á landi,” segir Ágúst og undirstrikar þá skoðun sína að okkur Íslendingum sé mjög gjarnt að rífa alltof mikið og skipta um í bátum þegar ráðist er í viðgerðir á þeim.

„Við þurfum að leggja þennan ósíti algjörlega af. Ef dekk í bát er með t.d. 9 ónýta planku þá einfaldlega skiptum við um þá en ekkert umfram það. Það er ástæðulaust og sóun að rífa upp heilt dekk til að skipta um fáeina planku. Við umgöngumst svona verkefni gjarnan af alltof miklu offorsi.“

Regnvatnið skemmir

Víða um land eru eikarbátar sem liggja undir skemmdum, bæði í einkaeigu og í eigu safna, bátar sem standa oft úti undir beru lofti. Ágúst segir grundvallaratriði að breiða yfir bátana og verjast því að í þá komist regnvatn og snjór. Með þessu móti megi stóruka líkurnar á því að hægt sé að bjarga bátunum síðar meir.

„Regnvatn skemmir mikið, það grær allt í regnvatni, mosi og annar gróður. Rotnun verður því miklu hraðari ef regnvatn á greiða leið að bátunum. Saltvatn gerir hins vegar hið þveröfuga, þ.e. að varðveita. Bátur sem bíður á sjó á því miklu meiri möguleika og það er mjög gott að úða saltvatni reglulega yfir bátana til að verja þá. Allir geta áttað sig á þessu út frá því að sjá rekavið því ef hann er í saltvatni rotnar hann ekki en byrjar strax að rotna þegar hann kemur upp á land í regnvatnið og gróðurinn.“

Jón forseti verði skólabátur og fyrirmynd í trébátaviðhaldi

Sjálfur er Ágúst með stórt verkefni í vinnslu sem er eikarbáturinn Jón forseti sem hann bjargaði áður en bátnum yrði grandað þar sem margir töldu ástand bátsins orðið þannig að hann ætti sér tæplega framhaldslíf. Jón forseti er 30 tonn að stærð, var byggður í Bátalóni í Hafnarfirði árið 1965 og er því orðinn sextugur.

Ágúst er búinn að vinna mikið í bátnum með þeim aðferðum sem hann hefur til-



■ Ágúst eignaðist fyrir nokkrum árum illa farinn 30 tonna trébát, Jón forseta, sem orðinn er 60 ára gamall og hefur samhliða öðrum verkefnum unnið að lagfæringum á honum. Ágúst á sér þann draum að geta farið á bátnum milli hafna á Íslandi og frætt fólk um hvernig rétt er að standa að lagfæringum gamalla trébáta.



■ Ágúst í viðhaldsverkefni á trébát.



■ Jón forseti tilbúinn að fara á flot á nýjan leik.



■ Fallegt handverk.

einkað sér og þekkir glögg og nú er báturinn kominn á flot en mikil vinna er enn eftir áður en hann verður sjófær.

„Minn draumur er sá að nota Jón forseta til að fara milli hafna á landinu, sýna bátaáhugamönnum hvað er hægt að gera, hvernig er best að standa að svona verkefnum og leiðbeina um rétt vinnubrögð. Ég sé fyrir mér að Jón forseti geti orðið fyrirmynd og skólabókardæmi um viðhald og endurgerð gamalla trébáta hér á landi. Þetta er bátur sem einmitt er gerður upp á annan hátt en gert hefur verið hér á

landi í gegnum tíðina og að fyrirmynd norrænu bátapjóðanna og með þeirra grunnaðferðum sem eiga sér langa sögu,” segir Ágúst en ein af áhugaverðum uppfindingum hans í meðhöndlun á bátum er að blanda chili í efnið sem borið er á botn bátanna en þetta hefur þau áhrif að gróður tekur sér ekki bólfestu í botnmálingunni. Önnur aðferð sem Ágúst hefur þróað er að slá línolíuvætt tróð milli planku í byrðingum bátanna.

„Ég byrjaði fyrir nokkrum árum að skrifa niður og leggja drög að kennslufni

með bestu aðferðum til að viðhalda gömlum trébátum og samhliða því að halda áfram í lagfæringum á Jóni forseta þá vonast ég til að geta unnið meira í þessu kennslufni til að nota á námskeiðum. Allt verður þetta að gerast samhliða öðrum verkefnum því maður lifir ekki á hugsjónaverkefnum einum saman. En það eru víða bátar á Íslandi sem hægt er að gera virkilega fína á nýjan leik, forða verðmætum frá því að glatast og varðveita söguna um leið. Það er mitt markmið,” segir Ágúst Østerby.



Þegar á reynir – velur þú HD

HD er traustur samstarfsaðili í stálsmiði, vélbúnaði og tæknilausnum.

- > Renniverkstæði
- > Tjakkaverkstæði
- > Öll almenn stálsmiði
- > Sala á dælum, móturum og iðnaðarbúnaði

Þar sem fagmennska, reynsla og lausnir fara saman

HD ehf · s. +354 560 3600 · hd@hd.is · hd.is



Ferskleiki fisksins skiptir öllu máli

Fiskikassarnir frá Tempru eru hannaðir út frá vísindalegum rannsóknum með það að markmiði að viðhalda ferskleika fisksins lengur en sambærilegar umbúðir.

Temprukassarnir sjá til þess að íslenskur fiskur kemst ferskur á borð neytenda um allan heim.


TEMPRA
 einangrun - umbúðir



■ Kristján E. Gíslason, eða Kiddó, hefur verið skipstjóri á Viðey RE frá því í byrjun árs 2023. Frá því hann lauk stýrimannsprófi hefur hann verið á 11 fiskiskipum og hefur einnig einn túr sem stýrimaður á fraktskipi í reynslubankanum.

Fæddur og uppalinn fiskimaður á Fjöllumunum

Kristján E. Gíslason, skipstjóri á Viðey RE-50 ræðir ferilinn, fiskistofnana og miklvægi þess þess að lesa og skilja betur gangverkið í lífríki sjávarins

„Hafandi starfað á miðunum hér við Ísland alla ævi og fengið tilfinningu fyrir af-rakstursgetu þeirra þá er ég þeirrar skoðunar að það sé fjarstæðukennt að telja okkur geta nokkru sinni verið með jafnstöðuafli í þorski upp á 4–500 þúsund tonn á ári eins og sumir hafa viljað vera láta og telja að kvótakerfið eigi að geta skilað okkur. Burðargeta miðanna býður einfaldlega ekki upp á það nema að við afleggjum allar þorskveiðar, loðnuveiðar og veiðum mikið af hval í einhver ári. Þá gætum við kannski veitt þetta magn af þorski 1-2 ár. Mér finnst miklu nær að jafnstöðuafli á ári geti verið um 300–350 þúsund tonn að hámarki og þá tek ég einnig tillit til þess sem veiðist Grænlandsmegin við línuna því það er okkar þorskur sem fer yfir línuna í ætisleit og kemur síðan til baka til hrygningar,“ segir Kristján E. Gíslason, skipstjóri á Viðey RE-50, togara Brims. Kiddó, eins og hann er jafnan kallaður, hefur mikla reynslu af togveiðum á miðunum við vestan- og suðvestanvert landið og í kantinum við línuna milli Íslands og Grænlands. Hann segir ekki vafamál að þorskurinn gangi fram og til baka milli þessara hafsvæða, enda stutt á milli.

Eins og að standa á gatnamótum á Miklubraut

„Að fylgjast með þorskinum úti í köntunum hér vestan við landið er eins og að standa á gatnamótum á Miklubrautinni. Göngurnar eru mjög greinilegar fram og

til baka, út úr landhelginni yfir á Grænlandsmið og til baka aftur. Þetta er sama mynstur ár eftir ár. Í desember fara skipin sem eru í grálúðu á Torginu út af Víkurálnum að verða vör við þorskgöngur, síðan förum við að verða varir við þorskin í Víkurálnum og grynna. Síðan byrjar þetta aftur í maí þegar þessi stóri hrygningarfiskur er að ganga aftur til baka og yfir á Grænlandsmið. Þess vegna er það alveg skýrt að þorsstofninn er ekki bara staðbundinn við Ísland heldur er þetta samspil á miklu stærra hafsvæði hér vestan við landið. En það er líka alveg jafn ljóst í minum huga að þorskurinn við Ísland er margstofna og að hluti er mun staðbundnari fiskur á grunnslóðinni, fiskur sem jafnvel fer aldrei nema í fárra sjómílna radius. Þetta hafa t.d. rannsóknir við Noreg sýnt fram á,“ segir Kiddó.

Túr á Bergvík kom í veg fyrir djassgítarnám í Bandaríkjunum

Á sínum tíma lá það hreint ekki beint við að Kiddó legði sjómennskuna fyrir sig þó hann hafi alist upp í Staðarsveit á sunnanverðu Snæfellsnesi við trilluúræði sem tíðkaðist á sveitabæjunum. Hann kynntist því krókaveiðunum snemma og raunar var fyrsta úthaldið hans í fiskveiðum þegar hann var á tólfta ári og var þá sumarlengt á trillu með Kristjáni Ásgeirssyni á Þórshöfn á Langanesi. „Þetta sumar fór ég líka tvo túra á þorskanót með Fagranesinu, sem var annar tveggja báta sem enn höfðu leyfi til að veiða þorsk í nótt. Það er

”

Að fylgjast með þorskinum úti í köntunum hér vestan við landið er eins og að standa á gatnamótum á Miklubrautinni

mjög gaman að hafa náð að upplifa þær veiðar,“ segir Kiddó en eftir þetta tók skólagangan við og framhaldsskóli í Fjölbautarskólanum í Keflavík.

„Eftir það ætlaði ég mér að fara til Bandaríkjanna til að læra djassgítarleik og hafði fengið inni í San Francisco School of Art en þangað höfðu nokkrir vinir mínir farið til að læra ýmsar listgreinar. Þetta var árið 1981 og það eina sem ég átti eftir að gera var að taka samræmda Toefl prófið sem var skilyrði þess að fá að læra í Bandaríkjunum. Þegar um 10 dagar voru í prófið bauðst mér að fara túr á togaranum Bergvík í Keflavík og ég sá mér leik

á borði að ná í svolitinn pening meðan ég væri að biða eftir prófinu. Túrin átti að vera viku langur en þegar út á sjó var komið kom í ljós að það átti að fiska í túr fyrir siglingu til Þýskalands og ekki bara einn heldur tvo siglingartúra í röð. Eftir seinni túrin fiskuðum við svo í skipið og lönduðum heima en þá var þessi vikulangi túr orðinn tveir mánuðir! Þar með fór Toefl prófið og djassgítarnámið út um gluggann. Og ég endaði bara á sjónum,“ segir Kiddó og hlær dátt.

„Ég held að það hafi enginn í áhöfninni á Bergvík verið mjög hrifinn af því að fá ekki að vita þessi plön fyrirfram. Þarna upphófst það mesta karfaát sem ég hef upplifað um ævina en mjög rýr kostur var um borð; kaffi, brauð, nokkrar kjötfarsmáltíðir og lambasteikur til að borða á sunnudögum. Fyrir vikið var borðaður karfi úr aflanum út í eitt og í öllum myndum. Þetta var nokkurs konar fyrirboði um það sem koma skyldi hjá mér því ég hef svo verið stórum hluta af starfsævinni í að veiða karfa og ufsa.“

Gullkarfi og ufsi á Fjöllumunum

Kiddó var viðloðandi sjómennskuna samhliða öðrum störfum næstu ár og fór í Stýrimannaskólann árið 1988.

„Eftir námið fór ég sem 2. stýrimaður á togarann Svein Jónsson KE í Sandgerði og var þar í stífu uppeldi í karfa- og ufsaveiðum á Fjöllumunum, suðvestur af Reykjanesi. Þetta gat verið mikil vinna, reyndar ekki alltaf við aðgerð á fiski heldur »

Sæplast
óskar sjómönnum
um land allt
til hamingju með daginn



saeplast[®]

SAEPLAST.COM

við bætingar á trollinu þannig að það þurfti stundum að hafa mikið fyrir tonn-unum. En þarna fékk maður mikinn og góðan skóla hjá Einari Hálfánarsyni, skipstjóra og Erni Berg, stýrimanni, í veiðum á Fjöllunum. Við vorum í karfa og ufsa árið um kring, skutumst af og til á sumrin vestur í þorsktúra. Veiðin á Fjöllunum gat verið mjög sveiflukennnd, stundum gríðarlega mikil og svo var alltaf eitthvert ástand í maí og fram yfir þjóðhátíð þegar gullkarfinn virtist alveg þorna upp. Svo einkennilegt sem það er þá var það mjög oft þannig að 17. júní brast hins vegar á algjör karfamok. Síðar tók þetta að breytast, Melsekkurinn fylltist af karfa í kringum 1995 og síðan Víkurállinn og kanturinn norður á Hala upp úr 2000 og þar hafa verið mikil karfamið síðan. Á síðari árum er varla dauður dagur í karfaveiði á Fjöllunum og miðunum fyrir suðvestan landið. Þetta er allt ódrúvísi en þegar ég var að byrja að veiða á þessu svæði.“

Göngum of nærri ufsanum

Ufsaveiðin segir Kiddó að sé óútreiknanlegri en hún sé hins vegar skemmtileg.

„Einmitt þess vegna finnst mér það lang skemmtilegasti veiðiskapurinn í togveiðunum. Ufsinn er brellinn og brögðóttur og við köllum þetta sportveiðina okkar því það þarf að hafa mikið fyrir honum en eftirtekjan er oft lítil. Í fjölda ára hefur flotinn aðeins náð um 60% af ufsakvótanum og ég held að við höfum verið að ofveiða ufsann í alltof mörg ár. Þetta hefur orðið til þess að það er verið að veiða allt of mikið af smáufsa sem ekki hefði verið litið við hér áður fyrr. Það er einhver misskilningur að skipin séu ekki að sækja í ufsann og að af þeim sökum náist ekki kvótinn. Við þurfum að hafa gríðarlega mikið fyrir þessum veiðum og það tekur okkur auðveldlega tvöfalt lengri tíma að ná í sama magn af ufsa og af þorski.“

Þorskurinn greinilega á niðurleið

Kiddó segist skynja minni þorskgengd á þessum hefðbundnu djúpmiðum sem skuttogarinn Viðey RE fiskar á vestur og suðvestur af landinu.

„Við sjáum þetta alveg greinilega allra síðustu ár og eftir því sem utar er farið í landgrunninu því meira er þetta áberandi. Þeir sem eru að veiða þorskin næst landinu verða síðastir til að taka eftir breytingum í þorskgengdinni því hrygningar-fiskurinn kemur alltaf fyrst upp að landinu og eftir því sem bætist í torfurnar þá fer hann utar að hrygna. Þá verður fiskurinn meira sýnilegur fyrir okkur sem erum



■ Viðey RE á miðunum.

Mynd: brim.is

utarlega á landgrunninu. Við sem erum þarna úti árið um kring sjáum að við þurfum að hafa meira og meira fyrir því að ná í þorskin, það er minna af stærri fiskinum og þessar göngur í ætisleit yfir til Grænlands eru minni en áður. Togararnir sem eru að veiða Grænlandsmegin eru að skynja alveg sömu þróun, veiðin er hægt og rólega að minnka og fiskurinn að smækka.“

Náttúruhamfarir í sjónum sumarið 2003

Kiddó segir að það sé órjúfanlegur hluti starfsins að rýna í náttúruna, lífríkið í sjónum, sjávarföllin og önnur atriði til að að öðlast skilning á gangverki fiskistofnanna. Í þessu samhengi vikur hann frá-sögninni að atburði árið 2003 sem hann segir litið hafa farið fyrir í útgerðarheiminum en hafi engu að síður haft örlagarík áhrif á miðin við suðvestanvert landið í langan tíma.

„Sumarið 2003 varð óútskýrð hitasprenging í hafinu við sunnan- og suðaustanvert landið, blöndun á sjó alveg niður að botni sem við höfum hvorki fyrr né síðar orðið vitni að. Í seinni tíð er ekki óalgengt að við sjáum um 12 gráður í yfirborðshita sjávar að sumarlagi á þessu svæði en hitinn við botni er þá 7-8,5 gráður í hæsta lagi. Sumarið 2003 náði hins vegar yfirborðhitinn alveg niður á botni. Ég man t.d. eftir því að við vorum í ágústmánuði þetta sumar að mæla 12,5 gráður við botni á Eldeyjarbanka og úti á Fjöllum. Þetta sumar var ég á Ottó N. Þorlákssyni með Jóhannesi Ellert Eiríkssyni skipstjóra og við höldum hreinlega að allir hitamælur væru bilaðir hjá okkur þegar

við sáum þessar tölur. En þetta var staðreynd og eftir þetta sumar hvarf allt síli á þessu svæði og það leiddi m.a. af sér unga- og fugladauða. Í kjölfarið fóru margir að kenna makrílnum um að hafa étið allt sandsilið á svæðinu en það er enginn vafi að það var þessi mikla hitasveifla sem varð þess valdandi að sandsilið hvarf með tilheyrandi neikvæðum áhrifum. Þetta er skýrasta dæmi um hreinar náttúruhamfarir í hafinu sem ég hef orðið vitni að og það sést vel hversu áhrifamikil þetta er til langs tíma því að það var fyrst í fyrra sem við fórum að verða varir við að sandsilið væri að sjást aftur að vetrarlagi og þá bara uppi á Boðasvæðinu.

Í kjölfarið á þessum mikla hita fór svo að bera á sýkingu í ufsanum sem ég hef síðar fengið þær skýringar á að séu náttúrlegar undirliggjandi og hitastýrðar sýkingar í fiskinum sem ekki verði vart nema fiskurinn sé í mjög hlýjum sjó. Sú hefur án efa verið raunin í þessu tilviki.“

11 togskip og tveir túrar á fraktskipi

Kiddó hefur verið á 11 skipum frá því hann lauk stýrimannsnáminu, ýmist sem stýrimaður, afleysingaskipstjóri eða skipstjóri. Auk Sveins Jónssonar eru þetta Snorri Sturluson, Jón Baldvinsson, Ottó N. Þorláksson þar sem hann var tvö tímabil, Engey, Ásbjörn, Mars, Gandí, Jón Gunnlaugsson, Baldvin Njálsson og nú Viðey en hann var stýrimaður hjá Jóhannesi Ellert Eiríkssyni þegar skipið kom nýtt árið 2018. Í byrjun árs 2023 tók Kiddó við skipinu þegar Jóhannes Ellert hætti sjómennsku. „Ég hef því kynnst ýmsum og skemmti-

”

Ufsinn er brellinn og brögðóttur og við köllum þetta sportveiðina okkar því það þarf að hafa mikið fyrir honum en eftirtekjan er oft lítil

legum veiðum í gegnum tíðina en svo tók ég líka farmanninn í atvinnuleysistímabili árið 2013 og fór í kjölfarið einn túr sem stýrimaður á flutningaskipinu Helgafelli. Það kom mér eiginlega á óvart hversu fjölbreytt og áhugavert starfið er á flutningaskipi því stýrimaðurinn þarf stöðugt að bregðast við ýmsu sem sífellt kemur upp varðandi breytingar á farmi, raða gámum rétt upp og svo framvegis.“

Stúderaði sjávarföllin og hitaskilin

Það eru fiskveiðarnar sem hafa átt allan hug Kiddó í gegnum tíðina. Hann segist í reynd vera uppallinn sem fiskimaður á Fjöllunum suðvestur af landinu.

„Það fyrsta sem þeir Einar Hálfánarsyni og Örn Berg kenndu mér á Sveini Jónssyni á sínum tíma var að nú ætti ég að hætta að lesa biblíuna og fara að hugsa um sjávarföllin og landslagið. Og það er hárrétt að þetta er alfa og omega fiskveiðanna á Fjöllunum. Það að fiska þeim megin sem straumurinn stendur á er langlíklegast til árangurs í bröttum köntum og hryggjum og alltaf betra að hafa mynd í höfðinu af landslaginu sem fiskað er á. Þegar ég fór svo á Balann til Jóhannesar Ellerts þá kynntist maður að fiska eftir hitastigi. Þetta fór ég svo að stúdera enn betur síðar þegar ég var á Baldvin Njálssyni að veiðum úti fyrir Vestfjörðum. Þar gat veiðin verið mjög óreiðukennd; fin veiði hjá einu skipi í hitaskilum á bullandi uppleið og svo lítil sem engin hjá skipi skammt frá þar sem hitaskil voru að bruna út. Eftir að hafa sífellt verið að spyrja menn á skipunum út í hitastigið í sjónum hjá þeim fór ég að kortleggja hvort hægt væri að skýra þennan breytileika út frá sjávarföllum. Ég skipti því hafsvæðinu fyrir Vestfjörðum upp og númeraði frá 1 til 5, svoltið eftir landslagi. Byrjaði á Heiðrúnarhorninu í Víkurá og endaði austan við Þverálshornið. Fann að lokum út að hitaskilin gengu upp kantinn á oddatölunum og út á heilu tölunum frá fjöru að flóði í Reykjavík, snerust síðan við og þannig rulla hitaskilin eftir sjávarföllum á hverjum sólarhring. Einnig eru hitaskilin að jafnaði dýpra vestast í kantinum eða vestan við 46216 en þar norðar. Síðan 2015 þegar ég taldi mig vera búinn að sjá þetta út sem grunndrifið í kerfinu í sjónum þá hef ég unnið eftir þessu. En svo eru frávik eftir árstíðum og vindáttum sem gera að verkom að hitaskilin ganga mismunandi hátt upp á grunnið,“ segir Kiddó og svarar því aðspurður að þetta hafi margir í flotanum síðan tekið upp. „Auðvitað gat ég ekki þagað yfir þessari uppfinningu frekar en farmaður yfir góðum smyglstað og því er þetta almennt þekkt hjá mönnum í dag,“ segir hann og jatar því að það sé skemmtilegra að reyna að skilja hvað er að gerast í vistkerfinu og jarðlögunum undir skipinu heldur en að taka því bara sem sjálfsögðum hlut.

„Þetta er mjög áhugaverður hluti starfsins. Tækni og tækin kenna okkur ekki á svona þætti í lífríkinu heldur reynslan og áhugi á því sem er að gerast í og á sjónum í kringum okkur,“ segir Kristján E. Gíslason.

Handlyftivagnar málaðir, galvaniseraðir og nýttir

Lýftaradekk í miklu úrvali

Dúlevo Sópar og skurtingarvélir

Reifgeymar Sellur og hleðslutæki

Coupl rafmagnsbílar

Gerid samanburð á verðum, gæðum og viðgerðar- og varahlutabjónustu

- Mest seldi dísellyftarinn á Íslandi
 - Hydrostatic drif
 - Gott ökumannshús
 - Dempun á mastri
 - Örug og góð þjónusta
 - Sparneyttinn

Islyft ehf
STEINBOCK ÞJÓNUSTAN EHF

Vesturvör 32, 200 Kópavogur, Sími 564 1600 islyft@islyft.is - www.islyft.is

KASK
ÖRYGGISHJÁLMAR



KASK

ÖRYGGISVÖRUR SKIPTA HÖFUÐMÁLI

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

DYNJANDI

allt fyrir öryggið

Vísbendingar um að sumar tegundir kaldsjávarkórala muni hverfa

Steinunn Hilma Ólafsdóttir og Julian Mariano Burgos, sjávarlíffræðingar hjá Hafrannsóknastofnun Guðmundur Guðmundsson, flokkunarfræðingur hjá Náttúrufræðistofnun, eru höfundar nýrrar vísindagreinar sem birtist í tímaritinu Marine Biodiversity sem fjallar um útbreiðslu og líffræðilega fjölbreytni kaldsjávarkórala í hafinu umhverfis Ísland. Steinunn Hilma segir að þessar tegundir séu viðkvæmar fyrir ágangi á hafsvæðin. Áhrif loftslagsbreytinga á kaldsjávarkórala eru ekki þekkt en vísbendingar eru þó um að sumar tegundir gætu horfið í framtíðinni vegna þeirra.

Greinin byggir á umfangsmikilli samantekt gagna sem ná yfir þúsundir skráninga kaldsjávarkórala innan íslenskrar efnahagslögsögu. Gögnin eru fengin úr fjölbreyttum gagnasöfnum, meðal annars úr leiðöngrum frá lokum 19. aldar, sýnum í safni Náttúrufræðistofnunar, BIOICE-verkefninu, botnfisksrannsóknunum Hafrannsóknastofnunar og myndgögnum úr kortlagningu búsvæða á hafsbotni.

„Við vildum vita hvaða kaldsjávarkóralategundir eru við landið, hvar þær eru og á hvaða dýpi,“ segir Steinunn. „Þetta skiptir miklu máli. Kóralar eru viðkvæmir fyrir raski og ágangi á hafsvæðin. Því var tímabært að taka þessar upplýsingar saman og birta þær auk þess sem þetta er skemmtilegur dýrahópur og gaman að skrifa um hann.“

Fjölbreyttir í útliti og formi

Steinunn segir að tegundir frá ýmsum ættum og ættkvíslum sameinist undir samheitinu kaldsjávarkóralar. Þetta er mjög fjölbreyttur hópur í útliti og formi.

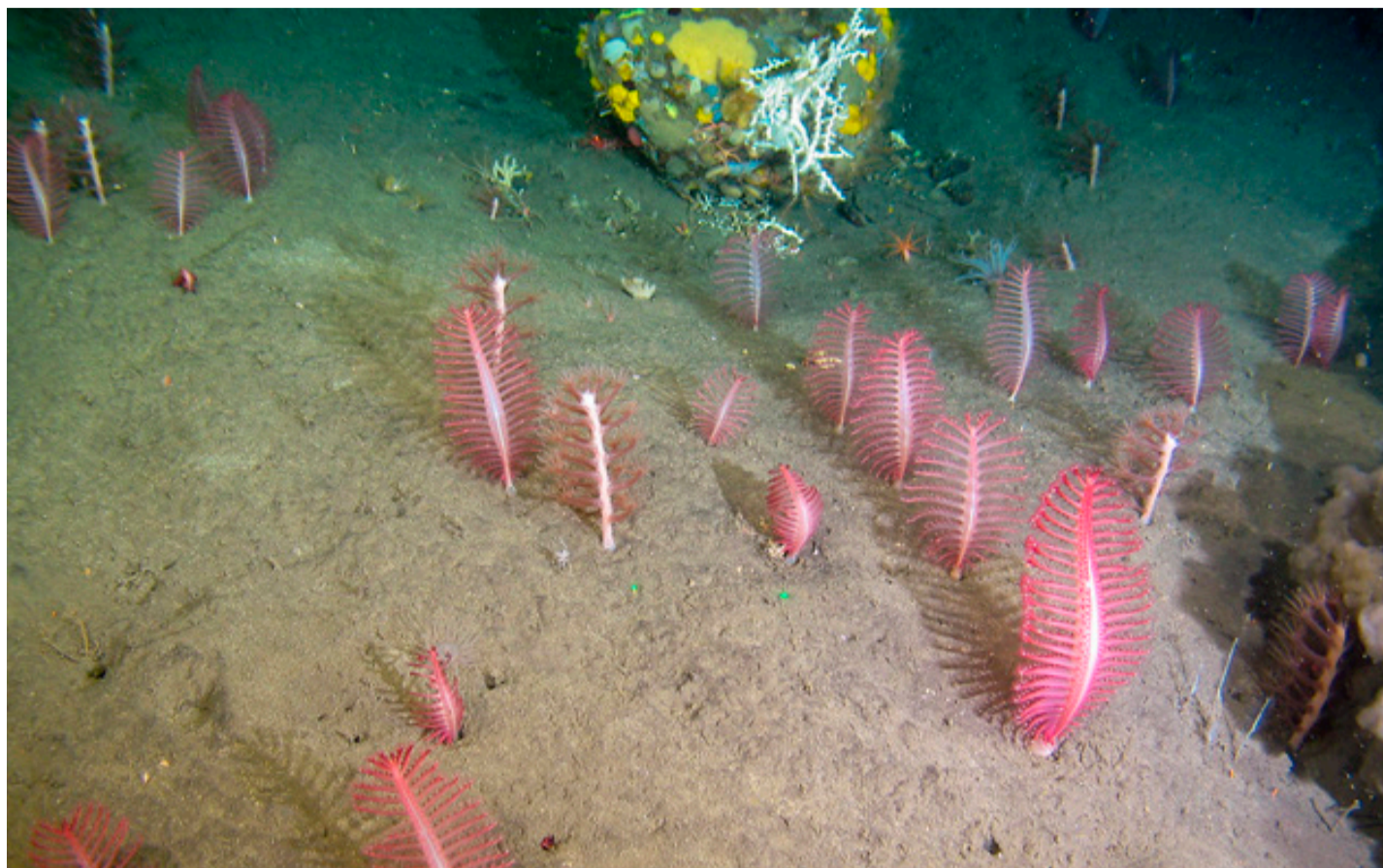
„Í hafinu í kringum Ísland eru um 80 tegundir af kaldsjávarkórólum, sem einnig eru kallaðir djúpsjávarkóralar, sem eru ólíkar í útliti og lögun - allt frá því að vera um sentimetrar upp í þrjú metrar á hæð.“

Þeir kóralar sem flestir þekkja tilheyrja steinkórólum sem hafa harða grind og geta myndað kóralríf. Svo er hópur kórala sem í daglegu tali kallast sæfjaðrir en þær líta svolítið út eins og fjáðurpennar og eru nokkrar slíkar tegundir hér við landið. Kóralar sem minna á sveppi köllum við sveppakórala - en oft tengjum við kóralana við eitthvað sem við könnumst við. Sumir kóralar eru greinóttir og minna á runna eða tré.

Innri grind kórala er byggð upp á mismunandi efnasamböndum. Sumir kóralar eru þó mjúkir og hafa ekki innri grind en aðrir hafa harða ytri grind eins og steinkóralar sem mynda kóralríf.“

Meta áhrif loftslagsbreytinga síðar

Steinunn bendir á að um sé að ræða yfirlitsgrein til þess að safna grunnupplýsingum sem ná jafnvel langt aftur í tímann en



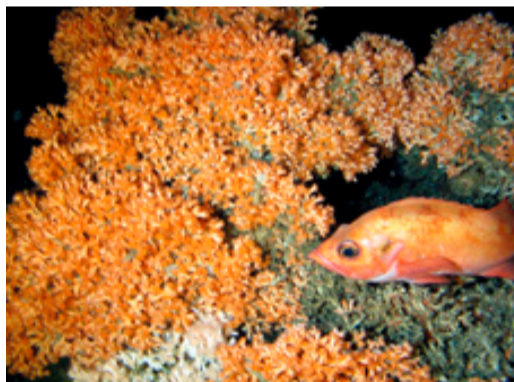
■ Sæfjaðrir.



■ Kóralrunni.



■ Sæfjöldur.



■ Steinkóral.



■ Sveppakóral.

ekki er farið í að skoða breytingar eða áhrif kórala í tengslum við umhverfisbreytingar.

„Þetta eru langlífar tegundir þannig að breytingar sjást frekar hægt. Það er erfitt að sjá breytingar út frá fáum rannsóknum. Þannig að þessi grein er góður grunnur sem nýtist síðar til að meta áhrif loftslagsbreytinga eða annarra breytinga, til dæmis súrnun sjávar.“

Súrnun gæti til dæmis haft töluverð áhrif á þennan dýrahóp, einmitt þar sem byggingarefni kórala eru kalksambönd en við súrnun leysast kalkefnin upp.

Það gæti haft mjög alvarlegar afleiðingar fyrir þessar tegundir til lengri tíma.

Aðrar loftslagsbreytingar geta tengst breytingum á hitastigi eða næringarflæði og vissulega mun þetta allt einhvern veginn spila inn í en það er mjög erfitt fyrir okkur núna að svara hvað þetta muni hafa í för með sér. Það er búið að gera tilraunir með spálíkön varðandi hvernig umhverfið verður eftir um hundrað ár og í sumum þeirra lítur út fyrir að sumar tegundir muni missa búsvæði sín hérna eða færa sig til - fara

kannski dýpra eða breyta útbreiðslumynstri sínu. Það er erfitt að spá fyrir um þetta og er þetta mjög háð því hvaða tegund er um að ræða þar sem þetta er fjölbreyttur hópur með mismunandi þarfir. Það eru vissulega vísbendingar um að sumar tegundirnar gætu horfið en aðrar, suðlægari tegundir, gætu komið í staðinn.“

Í hlýrri sjónum fyrir sunnan land

Steinunn segir mikilvægt að skoða dreifingu hvernar tegundar fyrir sig. „Það eru þrjár

tegundir hér við land sem geta byggt kóralríf og þær eru nær eingöngu fyrir sunnan land þar sem mikið er af þeim á eða viðkantinn suður af landinu. Þær vilja vera í hlýrri sjónum fyrir sunnan.“

Hins vegar kjósa sumar sæfjaðrir heldur að vera í kalda sjónum fyrir norðan. Þannig að þetta er svolítið misjafnt eftir tegundum. Sumar tegundir erum við að sjá á landgrunninu á meðan við sjáum aðrar dýpra eða neðan við 500-600 metra.“

Segja má að kaldsjávarkóralar gegni ýmsum hlutverkum í vistkerfinu. Steinunn segir að sumar kóralategundir myndi búsvæði sem aðrar geta nýtt sér eins og kóralrífin gera.

„Kóralríf mynda ákveðið undirlag, þrívíddarundirlag, sem skapar sérstakar aðstæður sem margar aðrar tegundir geta nýtt sér.“

Sæfjaðrir geta myndað þetta garða eins og blómagarða sem eru þá búsvæðamyndandi á því svæði.“

Verulegar skemmdir

Hvað varðar hættu af veiðarfærum segir Steinunn að kóralinn sem er uppi á landgrunninu og í landsgrunnskantinum sé í mestri hættu. Þar séu veiðarnar. Þar sem kóralrífin eru við landið hafi þau orðið fyrir verulegum skemmdum.

„Það eru litlar veiðar þar sem kóralinn er dýpra, kannski á 500-1200 metra dýpi, þannig að hann er betur varinn.“

Landslagið á hafsbotni getur einnig skipt máli. Það er helst togað á sléttum botni þannig að kóral á svæðum þar sem botninn er hrjúfur er betur varinn fyrir togveiðum þó það sé hægt að veiða með línu og netum.“

TIL HAMINGJU MEÐ DAGINN! SJÓMENN



RUBIX

**VERKFÆRA
SALAN**



■ Á síðustu 15 árum hefur framleiðsla í fiskeldi margfaldast hér á landi með stóru auknu laxeldi. Árið 2025 nam útflutningur fiskeldisafurða í heild tæplega 48.600 tonnum.

Fiskeldið skilaði 53 milljörðum í fyrra

Framleiðsla í fiskeldi jókst í fyrra um 17% frá árinu 2024 og nam 64.417 tonnum af óslægðum fiski. Þar af var eldislax rúmlega 58.700 tonn og jókst um 19% milli ára. Framleiðsla á bleikju jókst um 8% og var rúmlega 5.100 tonn.

Margföldun í magni
í samantekt Hagstofu Íslands

um framleiðslumagn helstu fiskeldisafurða kemur fram að á 15 ára tímabili, þ.e. frá árinu 2010 til ársins 2025, fór heildarframleiðsla í fiskeldi úr 1.809 tonnum um af afurðum árið 2010 í 48.585 tonn árið 2025. Þar af voru laxaafurðir í fyrra röskelega 45.800 tonn, silungur 2.300 tonn og aðrar fiskeldisafurðir 470 tonn.

Heildaraukingu í magni má nær einvörðungu rekja til stóru aukningar í framleiðslu á laxi en á þessu 15 ára tímabili jókst framleiðsla á silungi, þ.e. bleikju og regnbogasilungi, einnig um 70% þó magnið sé aðeins brot af magni laxaafurða.

Laxeldi aldrei skilað meiri verðmætum

Samhliða aukinni framleiðslu hafa útflutningsverðmæti jafnt og þétt aukist í greininni. Þannig námu verðmæti allra eldisafurða tæplega 53,4 milljörðum króna í fyrra en voru röskelega 2,7 milljarðar árið 2010. Laxaafurðir skilðu þar af tæplega 46 milljörðum í fyrra og eru þetta mestu útflutningsverðmæti í laxeldi frá upphafi.

Verðmætasköpun í silungsafurðum nam röskelega 4 milljörðum í fyrra en hún fór í tæplega 5,6 milljarða þegar framleiðslan var mest árið 2020.

Fjórða stærsta eldisþjóðin í Evrópu

Hagstofan gerði einnig samantækt á stöðu fiskeldisframleiðslunnar á Íslandi og í öðrum Evrópulöndum á sex ára tímabili frá 2010 til 2024.

Þar trónir Noregur sem fyrr á toppnum í laxeldi með rúmlega 1,5 milljónir tónna árið 2024 og var framleiðslan þar í landi mjög svipuð að magni til síðustu þrjú árin þar á undan. Bretland kemur næst á eftir með 192 þúsund tonn árið 2024, þá Færeyjar með tæplega 90 þúsund tonn og Ísland með rúm 49 þúsund tonn.

Íslendingar bera hins vegar höfuð og herðar yfir aðra framleiðendur hvað bleikjueldi varðar. Árið 2024 nam framleiðslan hér á landi tæplega 4.800 tonnum en næst kom Svíþjóð með rúm 800 tonn, þá Noregur með 770 tonn, Frakkland með 434 tonn og Austurríki með 263 tonn.

Sjómanna dagurinn 2026

Til hamingju með daginn

SJÓMENN

VM félag vélstjóra- og málmæknimanna óskar sjómönnum og fjölskyldum þeirra til hamingju með daginn



VM
Félag vélstjóra
og málmæknimanna

Daglegar fréttir

af íslenskum sjávarútvegi

audlindin.is

AUÐLINDIN

Auglýsingasími 898 8022
inga@ritform.is

ELGi[®]
Always Better.

LOFTPRESSUR FYRIR FLEST VERKEFNI

DYNJANDI.IS



Compressed Air Solutions | Built and Designed For Maximum
Performance, Efficiency, and Reliability

ELGi | Eeuenquiry@elgi.com

For More Details



Kíktu í vefverslun okkar DYNJANDI.IS
til að sjá möguleikana eða hafðu samband og
fáðu faglega ráðgjöf hjá starfsfólkinu okkar.

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

DYNJANDI
allt fyrir öryggið

Línuívilnun er okkar stoð í samkeppni við þá stóru

segir Guðlaugur Birgisson, smábátaeigandi á Djúpavogi og formaður Félags smábátaeigenda á Austurlandi



■ Guðlaugur Birgisson, smábátaeigandi á Djúpavogi í skipstjórastólum. Hann segir að línuveiðin hafi gengið með ágætum í vetur.

„Hér við suðurfirðina er strandveiðin oftast best í maí. Þá er stóri fiskurinn ennþá vel veiðanlegur hér suður á Hvítungasvæðinu, út af Hvalsnesinu og þar í kring. Júní og júlí eru alla jafna erfiðari í strandveiðinni og þá þurfum við að sækja hér beint í austur frá Djúpavogi. Fiskurinn er þá á minni blettum en oftast gengur upp að ná skammtinum. Einhverra hluta vegna hefur það alltaf verið þannig í gegnum tíðina að bátar hér á Djúpavogi

sækja ekki norður með fjörðum heldur eru okkar svæði annars vegar hér fyrir sunnan okkur eða þá austur af Berufirði,” segir Guðlaugur Birgisson smábátaeigandi á Djúpavogi og formaður Félags smábátaeigenda á Austurlandi. Guðlaugur gerir út tvo báta með Öðlingsnafninu, annars vegar Öðling SU 19 sem er línubátur og hins vegar eldri bátinn, Öðling SU 191 sem Guðlaugur nýtir í strandveiði á sumrin.

Þriðja strandveiðitímabilið í sumar

Guðlaugur er er nú á sínu þriðja strandveiðitímabili en áður var hann eingöngu á línuveiðum. Nú rær hann á stærra bátum með línuna á haustin, veturna og vorin en skiptir svo yfir í strandveiðina í maí.

„Ég lét mér línuna bara nægja fyrstu árin en svo fór sonur minn að hafa áhuga á að fara í strandveiðina og þá fórum við í hana. Ef ungir menn hafa þetta í blóðinu

og áhuga þá er um að gera að vera ekki að þvælast fyrir því. Ekki veitir af nýliðuninni. Það sé ég best í félaginu okkar því þegar ég tók við formennsku fyrir um áratug voru 114 smábátaeigendur í félaginu en eru nú orðnir 43. Þetta er birtingarmynd þess hvernig heimildirnar hafa verið að færa til. Allir bátar sem seljast hér fara yfir á A svæðið í strandveiðina. Þetta er óhjákvæmilegt þegar er svona skakkt gefið í þessu kerfi og blasti við

þegar potturinn var sameinaður. Það þýddi að strandveiðiútgerðin myndi færa yfir á hagkvæmari hafnirnar þar sem mest veiðin er strax í byrjun strandveiðitímans. Þessi þróun mun halda áfram og bátum fækka hér á svæðinu, ég held að fram hjá því verði ekki komist,” segir Guðlaugur.

Þrengri strandveiðireglur vinna gegn nýliðun

Þrátt fyrir að þróunin hafi orðið með þessum hætti í strandveið-

SJÓMENN — TIL HAMINGJU MEÐ DAGINN!

Reimalausnir fyrir alla flutninga



Sterkbyggðu M5085 böndin eru einstaklega þrifavæn



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



Lestarbönd í miklu úrvali



GÚMMÍSTEYPA Þ. LÁRUSSON EHF.

unum segir Guðlaugur blasa við að kerfið hafi verið jákvætt fyrir smábátatúgerð almennt.

„Smábátatúgerð var í reynd búin og örfáir handfærabátar eftir. Þetta er líka kerfið sem gefur möguleika á nýliðun en sannarlega er það ekki létt verk að koma undir sig fótunum í útgerð á smábátum. En á móti má líka spyrja hvort það sé ekki fullkomlega eðlilegt. Er ekki allt erfitt sem er þess virði að ráðast í?“

Guðlaugur gagnrýnir þá breytingu sem gerð var á reglugerð um strandveiðar síðastliðið haust að óheimilt er að leysa eignanda strandveiðibáts af ef eitthvað kemur uppá. Þetta segir hann með beinum hætti vinna gegn möguleikum nýliða.

„Það blasir við að nýliði sem þarf að fara í bankann til að fá lán fyrir bát getur ekki boðið meira rekstraröryggi í fjárfestingunni en svo að atvinnutækni verður bundið við bryggju tekjulaust ef hann veikist eða dettur og handleggsbrotnar. Þar með brestur allur grunnur. Þetta er mjög þröngt skilyrði og gerir nýliðunina ennþá erfiðari. Þarna er verið að setja of þröng skilyrði.“

Linuivilnun er dýrmæt fyrir smábátana

Linuveiðarnar segir Guðlaugur að hafi gengið með ágætum síðustu mánuði fyrir austan, fiskirið verið gott og fiskverð hátt. Hafandi reynslu af linuivilnuninni segir hann öllu máli skipta fyrir linuveiðar smábáta að það kerfi verið ekki slegið af.

„Linuivilnunin hefur verið skert mikið á undanförunum árum og er komin niður í 400 tonn en við línukarlarnir viljum sjá hana að minnsta kosti um 1200 tonn af þorski til að hún virki allt árið. Það var magnið í linuivilnun fyrir þremur árum og var meira að segja um 3000 tonn fyrir 10 árum. Auðvitað blasir við að það hafa verið færðar heimildir úr þessu kerfi yfir í strandveiðina og pott Byggðastofnunar. Það eru alltof mörg kerfi að bitast um þennan afla í 5,3% pottinum og eitthvað hlýtur að láta undan undan. En ég sé í okkar rekstri hversu dýrmæt linuivilnunin er sem grunnur í því að halda úti heilsársútgærd á smábát,“ segir Guðlaugur.

Með linuivilnun sé minni pressa að fjárfesta í varanlegum aflaheimildum á háu verði auk þess sem í þessu kerfi sé öll lína unnin í landi og því léttari vinna á bátunum úti á sjó. Því sé auðveldara að manna bátana.

„Þessi þróun með linuivilnunina hefur verið frá því verkefnið Auðlindin okkar var sett á laggirnar í ráðherratíð Svandísar Svavarsdóttur. Þar var talað um að leggja niður linuivilnunina og mín tilfinning er sú að að sé leynt og ljóst verið að vinna eftir því plaggi. Auk heldur læðist að manni sá grunur að það sé mikil pólitík í þessu. En við sem þekkjum jákvæðu áhrifin af linuivilnuninni vitum að þetta er kerfi sem bókstaflega heldur ljósum logandi í mörgum byggðarlögum yfir veturinn.“

Okkar meðgjöf í samkeppni við þá stóru

Fleiri hliðar nefnir Guðlaugur til vitnis um jákvæð áhrif linuivilnunar.

„Í reynd er þetta kerfið sem gerir okkur litlu aðilunum mögulegt að keppa við þá stóru. Við vitum að stóru útgerðirnar eru



■ Linubáturinn Öðlingur SU 19.

komnar inn í krókakerfið og þær hafa hagkvæmni stærðarinnar að baki sér, aðgang að ódýrara lánsfé og svo framvegis. Þær hafa ekki verið að fara inn í linu-

ivilnina og því hefur hún reynst okkur litlu köllunum sem ofurlitil meðgjöf í samkeppni um heimildir í kaupum eða leigu og sömu leiðis um sjómenn sem sækja í

þessa léttari vinnu um borð í bátunum sem er þegar línan er unnin í landi. Þess vegna hef ég sagt að linuivilnunin er síðasta skjólið sem útgerð litlu bátana hefur til að stunda heils árs útgerð. Þetta þekki ég vel frá því þegar ég var að byrja í smábátatúgerð. Þá var potturinn í linuivilnun miklu stærri og skipti verulegu máli.“




Strandveiðikerfið lang ódýrasta leiðin inn í útgerð

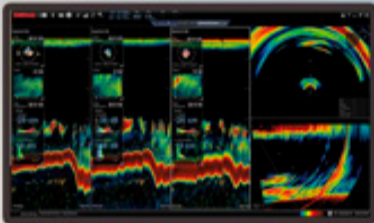
Þegar að þrengir í linuivilnun og úthlutunum byggðakvóta segir Guðlaugur rökrétt að smábátatúgerðir í heilsárs rekstri geri einnig út í strandveiði. Í dag kosti varanlegar heimildir í þorski um 6,5 milljónir króna. Verð á góðum strandveiðibát sé því sem nemur þremur tonnum af þorski.

„Góður strandveiðibátur getur veitt 20 tonn á sumri af þorski þannig að það gefur auga leið að

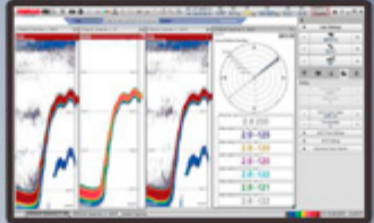
þetta er lang ódýrasta leiðin inn í kerfið. Og þetta er nákvæmlega sami þorskurinn sem fer nákvæmlega sömu leið í gegnum fiskmarkaði til vinnslu og út á markað. Ég hef því sagt við unga og áhugasama menn að þetta sé besta leiðin til að komast af stað og reyna síðan hægt og bitandi að fjárfesta í varanlegum kvóta til að skapa grundvöll fyrir atvinnu utan strandveiðitímans,“ segir Guðlaugur og undirstrikar í lokin að Íslendingar þurfi að minna sig reglulega á það lán að hafa slíka auðlind sem þorsstofninn er.

„Við erum að veiða ofboðslega fallegan og góðan þorsk, veiðanleikinn er mikill, stutt að sækja fiskinn og þannig mætti áfram halda. Við ættum því reglulega að minna okkur á hversu lánsöm við erum sem þjóð að hafa aðgang að slíkri auðlind,“ segir Guðlaugur Birgisson








SN90 Sónar/Dýptarmælir

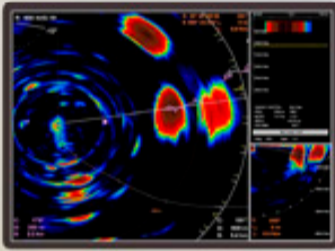


CP60 Straum- og dýptarmælir





JRC JMR-5400 Ratsjá

Óskum sjómönnum og fjölskyldum þeirra til hamingju með daginn

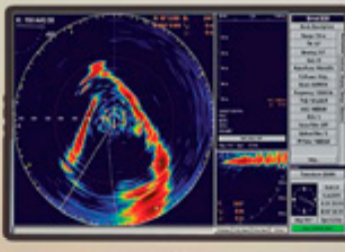


ST90 Sónar







JRC JMR-5400 Ratsjá



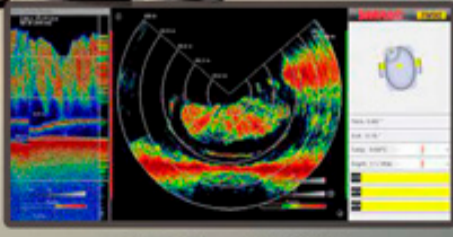
MF90 Sónar




tron Tracker



FS80 TrollSónar ★ Nytt



FM90 Omni trollsónar



CRAFT SCREEN BRIDGE Skjástýrikerfi

Askalind 2
201 Kópavogur

Simberg

Sími: 414-4414

www.simberg.is
simberg@simberg.is

„Sjómenn ótrúlega fljótir að aðlagast“

segir Einar Hannes Harðarson, formaður Sjómanna- og vélstjórafélags Grindavíkur

„Höfnin í Grindavík er sífellt að verða líkari því sem hún var í byrjun nóvember 2023,“ segir Einar Hannes Harðarson, formaður Sjómanna- og vélstjórafélags Grindavíkur um stöðuna í bænum. Hann segir hins vegar að á meðan ekki liggja fyrir ákvörðun hjá Fasteignafélaginu Þórkötlum um hvort, hvenær og hvernig íbúðarhúsin í bænum verða seld aftur, muni bæjarbúum ekki fjölga.

„Ég tel okkur Grindvíkinga samt sem áður vera að hefja uppbyggingarfasa. Umsvifin í höfninni eru alltaf að aukast og ég hugsa að tvö til þrjú skip landi að jafnaði í Grindavík á degi hverjum. En á meðan engin ákvörðun liggur fyrir hjá Þórkötlum getur enginn keypt húsin til baka,“ segir Einar.

Hann segir að eins og sakir standa séu aðeins örfáir félagsmenn SVG búsettir í Grindavík. Nánast allir hafi komið sér fyrir annars staðar í bili. Sumir stefni heim þegar aðstæður leyfa en aðrir ekki. „Grindvíkingar eru núna dreifðir út um allt land og verða það á meðan ekkert breytist,“ segir Einar.

Flutningur skrifstofu og samvinna við Fagfélögin

SVG freistaði þess að hafa skrifstofu félagsins opna einn dag í viku í Grindavík. Þegar ljóst var að eftirspurnin eftir því var lítil sem engin – enda fáir búsettir í bænum – var að sögn Einars ákveðið að flytja skrifstofuna á Stórhöfða í Reykjavík. Þar er félagið nú með samstarfssamning við Fagfélögin. Innan Fagfélaganna er einnig VM – félag vél-



■ Einar Hannes Harðarson er starfandi frystitogarásjónaður jafnframt því að gegna stöðu formanns Sjómanna- og vélstjórafélags Grindavíkur.

stjóra og málmteknimanna, annað stéttarfélag sjómanna. Fagfélögin starfrækja meðal annars öfluga kjaradeild sem SVG er nú hluti af. Með samstarfinu er þjónusta SVG við félagsmenn eflað til muna og slagkrafturinn við samningaborðið verður meiri.

Hann segir hins vegar að félagið stefni aftur heim til Grindavíkur en hvenær það verði sé allveg óráðið.

Spurður hvort aðstæðurnar í Grindavík, svo sem aukinn akstur félagsmanna, hafi skapað ný mál þar sem félagið hafi þurft að beita sér fyrir félagsmenn

svarar Einar því til að svo sé ekki. „Sjómenn eru ótrúlega fljótir að aðlagast, eins og ég hef áður sagt. Þetta hefur bara gengið vel.“

Einar segir reyndar að stéttarfélagin í Grindavík hafi freistað þess að fá síðustu ríkisstjórn til að grípa til mótvæg-

isaðgerða fyrir Grindvíkinga sem þurfa að keyra til og frá bænum til að sækja vinnu. „Við reyndum að fá einhverjar ívilnanir fyrir starfsfólk því þetta geta verið tveir auka klukkutímar á dag sem fara í akstur. Það tókst ekki og þar við situr,“ segir hann og bætir við: „Við keyrum bara á milli og áfram gakk.“

Eiga að leggja spilin á borðið

Einar, sem er sjónaður á frystitogaranum Tómasi Þorvaldssyni GK 10, var úti á sjó þegar blaðið ræddi við hann. Hljóðið í sjómönnum er að sögn Einars gott um þessar mundir, í það minnsta í tilfelli þeirra sem eru á bolfiskveiðum. Hann bendir á að fiskverð sé hátt og veiðarnar gangi vel.

Umræða hefur aftur á móti skapað um afurðaverð á Íslandi fyrir uppsjávarafli. Bent hefur verið á að Færeyingar og aðrar nágrennaþjóðir hafi fengið margfalt hærra verð fyrir loðnu til frystingar á síðustu vertíð.

Einar liggur ekki á skoðunum sínum hvað þetta varðar. „Útgerðin segir alltaf að þetta eigi sér eðlilegar skýringar. En ég spyr: Af hverju leggja þeir þær skýringar þá ekki á borðið, til að sýna þjóðinni í eitt skipti fyrir öll hvernig þetta liggur? Það hafa þeir ekki gert og mér sýnist markmiðið vera, eins og stundum áður, að þegja þetta í hel.“ Hann segir ólíðandi ef sjómenn fái ekki rétt verð fyrir afurðirnar.

Sjómenn
til hamingju með daginn!

RAFTÍÐNI EHF

Sími 552 8710 raftidni@raftidni.is

rafvélaverkstæði - vindingar
skipaþjónusta - raflagnir - viðhald

Grandagarður 16 · 101 Reykjavík

Matvælavottaðar efnavörur

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



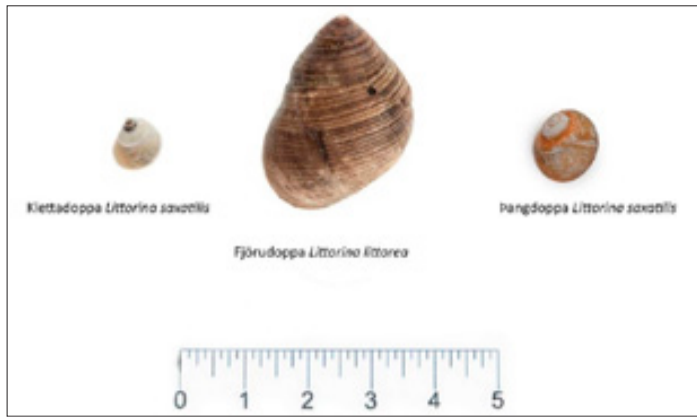
3M Peltor WS Alert XPI+



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



Sendum um land allt! 



■ Hér má sjá þrjár kuðungsdoppur sem eru náskyldar, þ.e. kletta-doppu, sem er lengst til vinstri, fjörudoppu fyrir miðju og þang-doppu sem er lengst til hægri.

Mynd: Hafrannsóknastofnun/Svanhildur Egilsdóttir

Snýr aftur eftir rúmlega eina milljón ára!

Það gerist ekki á hverjum degi að hér við land finnst lífverur sem aðeins eru til heimildir um í setlögum frá hlýskeyði fyrir rúmlega einni milljón ára. Því þykja það mikil tíðindi að nýlega var staðfestur fyrsti fundur lifandi fjörudoppu á Íslandi en þetta er kuðungur og náskyldur

þangdoppu og klettadoppu. Samkvæmt upplýsingum Hafrannsóknastofnunar vöktu útlit og stærð strax grunsemdir um að um fjörudoppu væri að ræða þegar hún fannst fyrir skömmu og var sá grunur staðfestur með raðgreiningu.

„Einu upplýsingar um veru

fjörudoppu hér á landi eru steingervingar sem fundust í setlögum í Búlandshöfða á Snæfellsnesi; setlögum sem talin eru vera frá hlýskeyði fyrir 1,1 milljón ára. Síðan hefur hún ekki fundist hér við land, hvorki lifandi né í yngri setlögum,“ segir í samantekt Hafrannsóknastofnunar en fjörudoppu er að finna við strendur Vestur-Evrópu, frá Spáni og norður í Hvítahaf. Frá Evrópu barst hún til austurstrandar Norður-Ameríku með kjölfestu skipa á 19. öld. Fjörudoppa hefur ekki fundist við Grænland eða Færeyjar. Lífustigið segir Hafrannsóknastofnun vera sviflægt en ólíklegt þykir að lifur náði að berast með hafstraumum til Íslands. Hugsanleg flutningsleið sé með kjölfatni skipa þó erfitt sé að sannreyna það.

Jafnframt er það mat Hafrannsóknastofnunar að breyttar umhverfisaðstæður valdi því að fjörudoppa finnst hér núna eða að hún hafi verið hér en ekki fundist áður. „Fjörudoppa lifir á hafsvæðum þar sem hitastig er mjög mismunandi en lífrúpskun er háð því að hitastig sé yfir 7°C. Hitinn í sjónum við Reykjavík sveiflast frá einni gráðu upp í 13-14 °C yfir árið en árið 2025 var hann lægstur 2,6°C. Þekkt er að dýrin leita neðar í fjöruna þegar kólnar og hægja verulega á líkamsstarfsemi. Einn möguleiki er að fjörudoppur hafi borist hingað fyrir einhverjum árum, að þær fari sér hægt yfir vetrarmánuðina en komi upp í fjöruna þegar hlýnar og séu því að finnast fyrst núna.“

Dýrið sem fannst var stórt eða um 32 mm á hæð. Þetta er því talið vera fullorðið dýr, nokkura ára gamalt. Dýrið fann starfsmaður Hafrannsóknastofnunar á fjörudegi á Gróttu sem haldinn var á vegum Náttúru-minjasafns Íslands, Hafrannsóknastofnunar og Náttúruverndarstofnunar í tengslum við Evrópu verkefnið Igewater.

„Á svæðum þar sem fjörudoppur hafa numið land hafa þær haft mikil áhrif á það lífríki sem fyrir var. Það er því mjög brýnt að fylgjast vel með hver framvindan verður. Biðjum við á Hafrannsóknastofnun áhugasama fjörulalla um að hafa augun opin og láta okkur vita með tölvupósti á erindi@hafogvatn.is ef þeir telja sig hafa fundið fjörudoppu. Gott væri að fá þau eintök sem mögulega finnast. Líklegast er að finna fjörudoppur í klettafjörum og fjörupollum við sunnan- og suðvestanvert landið, á svípum slóðum og klettadoppur og þangdoppur. Fjörudoppa líkist helst klettadoppu en getur orðið mun stærri.“

Ertu stjórnandi?

Við vinnum fyrir þig.

Sjómenn – til hamingju með daginn!



STF
STYRKUR TRYGGÐ FORYSTA



www.stf.is

Það borgar sig að vera í stjórnendafélagi!

Ert þú í stjórnunarstöðu hjá fyrirtæki eða starfsmaður sem hefur mannaforráð?

Ert þú einyrki og stundar sjálfstæða atvinnustarfsemi?

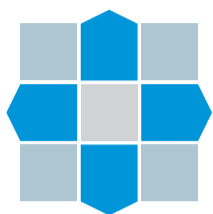
Aðildarfélag Sambands stjórnendafélaga eru sjö talsins um land allt.

Félagsmenn eiga rétt á aðstoð úr einum besta sjúkrasjóði landsins og njóta styrkja úr einum öflugasta menntasjóði landsins til að sækja sér aukna menntun í starfi.

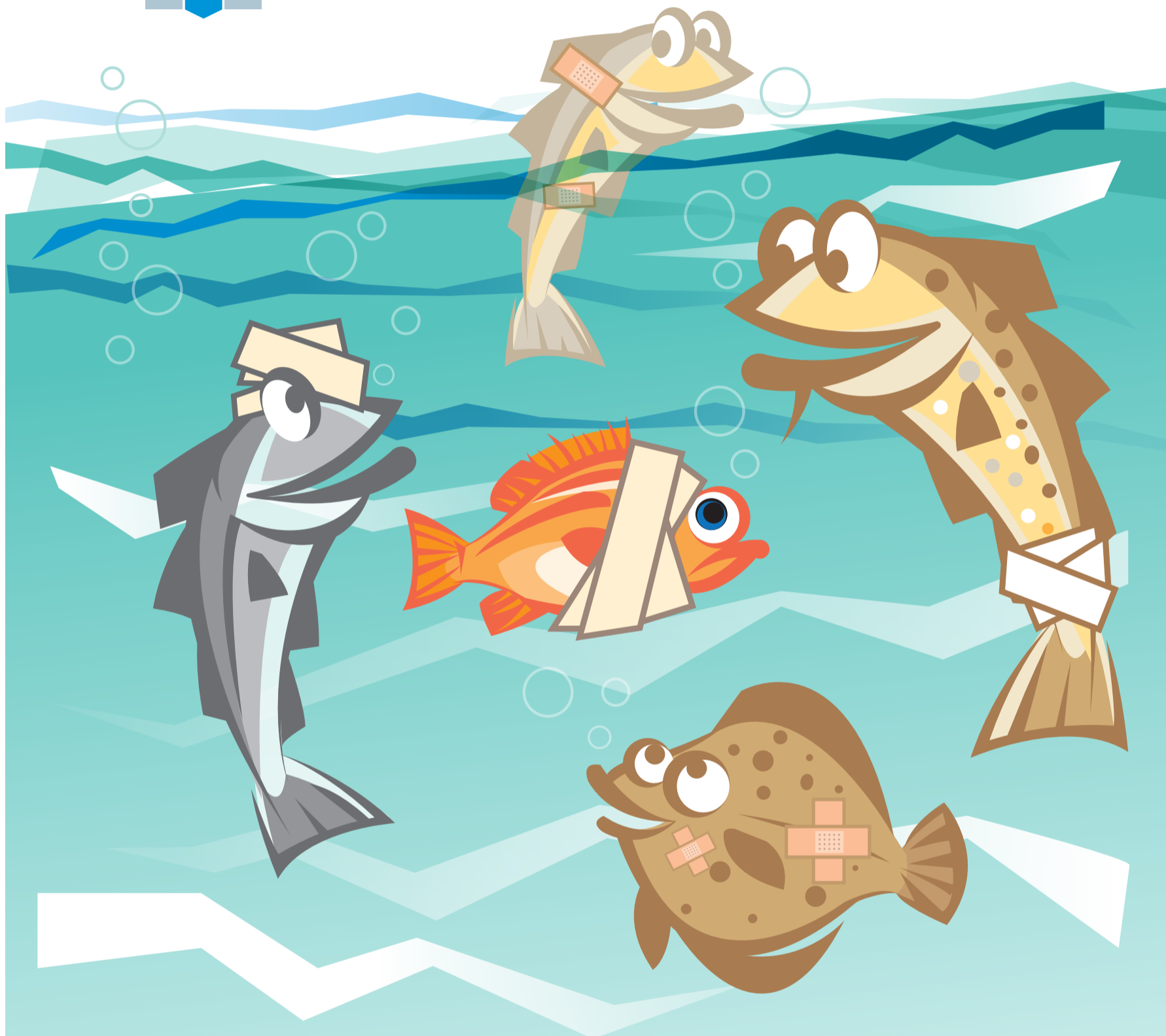
Kannaðu hvort þú eigir erindi í eitthvert af sjö aðildarfélögum STF.

Við tökum vel á móti þér!

Sjómenn — til hamingju með daginn!



APÓTEK
VESTURLANDS



Öll þjónusta við
skip og bátá
- með lyf og sjúkravörur

„Þessi bátur er eins og hugur manns“

eikarbáturinn Viktor GK 24 er eins og nýr þó orðinn sé 55 ára gamall

Á engan er hallað þó fullyrt sé að eikarbáturinn Viktor GK 24 sé einn allra glæsilegasti strandveiðibátur landsins. Báturinn var smíðaður hjá Skipasmíðastöð Austfjarða á Seyðisfirði árið 1971 og var lengstum gerður út til fiskveiða en var einnig hvalaskoðunarbátur um tíma. Núverandi eigandi er Viktor Rúnar Þórðarson sem átt hefur bátinn og gert út frá árinu 2013. Á þeim tíma hefur hann af miklum metnaði endurnýjað bátinn og tækjabúnað hans og líkast til hefði ekki hvarflað að skipasmiðunum á Seyðisfirði fyrir 55 árum að árið 2026 yrði þessi bátur enn í sínu finasta þussi og búinn jafn fullkomnum tækjum til siglinga og fiskileitar eins og raun ber vitni. Og hvað skrokk bátsins varðar segist Viktor Rúnar ekki í vafa um að hann geti enst í áratugi og jafnvel 200 ár með rétttri umhirðu og viðhaldi.

Löng saga og farsæl

„Það besta fyrir endingu eikarbáta er að þeir séu á sjó og í notkun,“ útskýrir Viktor en á sínum tíma voru smíðaðir fimm bátar á Seyðisfirði af þessari gerð. Raunar átti Viktor einn þessara fimm báta á árum áður og hét hann Guðmundur Arnar. Sá bátur var brenndur árið 2007. Annar af þessum fimm bátum segist Viktor vita til að hafi verið seldur til Noregs „en Viktor er síðasti báturinn sem til er hér á landi í dag af þessum fimm og eini stóri eikarbáturinn í strandveiðinni,“ segir hann.

Sem fyrr segir hefur báturinn víða farið á þessum 55 árum. Fyrstu eigendur hans voru bræðurnir Stefán og Ingvar Guðmundssynir á Eskifirði og hét hann þá Sæþór SU 175 og var gerður út frá Eskifirði til ársins 1996. Þaðan fór báturinn til Hornafjarðar, hélt nafninu en fékk einkennisstafina SF 244. Árið 1999 keypti Stefán Stefáns-son á Dalvík bátinn og breytti þá nafninu í Búa EA 100. Í sinni útgerðartíð átti Stefán sjö báta sem báru þetta nafn og var þessi bátur sá síðasti þeirra. Eins og gjarnan var með báta Stefáns lagði hann talsvert í viðhald og breytingar bátsins sem hann átti í 10 ár. Á þeim tíma var sett á hann nýtt stýrishús, vélarhúskappi, formastur með bómu og afturmastur. Einnig handrið úr ryðfriú stáli.

Áfram var báturinn á Dalvík í höndum nýrra eigenda og fékk nafnið Viktor EA 71 árið 1999. Árið 2011 fékk hann nafnið Margrét GK 16 og var áfram gerður út frá Dalvík en nú í hvalaskoðun. Það var síðan árið 2013 sem Viktor Rúnar eignaðist bátinn og árið fékk hann einkennisstafina SU 4 en um árabíl réri Viktor á bátinum fyrir austan. Í fyrra var svo nafninu breytt á nýjan leik í Viktor GK 24 og er báturinn skráður í Sandgerði og gerður þaðan út.

Mikið endurnýjað og margir vinnudagar á vetur

Árið 2016 var fyrsta stóra endurnýjunarverkefnið í bátinum þegar sett var í hann ný vél og olíutankur en þetta var gert hjá



■ Viktor Rúnar Þórðarson hefur átt Viktor GK 14 frá árinu 2013 og varið á þessum árum miklum tíma í endurnýjun bátsins.



■ Viktor Rúnar hefur haft aðstöðu hjá Njarðvíkurlipp í vetur og þar hefur mikið verk verið unnið í smíðavinnunni, m.a. skipt um stytur og fleira. Báturinn var sjósettur á nýjan leik í lok apríl og hóf síðan Viktor Rúnar strandveiðar á bátinum í byrjun maí.

Slippnum á Akureyri. Sett var ný Beta Marina vél í bátinn sem gefur 150 hestöfl án túrbínu. „Þetta er frábær vél sem eyðir sáralitlu og fer mjög vel með bátinn,“ segir Viktor Rúnar sem hefur ráðist í miklar endurbætur á bátinum síðustu tvo vetur. Búið er að endurnýja lunningar, borð, allar raflagnir, endurbætur hafa verið gerðar á skrokknum, stytur endurnýjaðar, smíðaðar nýjar innréttingar í lúkar, búið er að endurnýja allt í stýri og þannig má áfram telja.

„Ég vann t.d. 131 daga samfleytt í bátinum í fyrravetur þannig að það er búið að gera mjög mikið og báturinn er orðinn virkilega finni,“ segir Viktor sem ekki

lét staðar numið við skrokkinn sjálfan heldur hefur hann keypt nýjustu og bestu siglinga-, fjar-skipta- og fiskileitartæki í bátinn sem og myndavélakerfi og getur þannig fylgst með öllu, jafnvel frammi í lúkar.

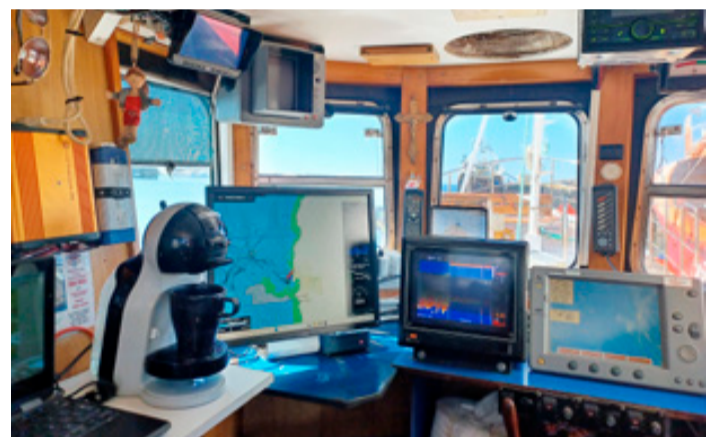
„Ég er nú samt ekki kominn með inngjöf frammi en þetta er orðin mjög fin aðstaða um borð,“ segir hann.

Eins og hugur manns á sjó

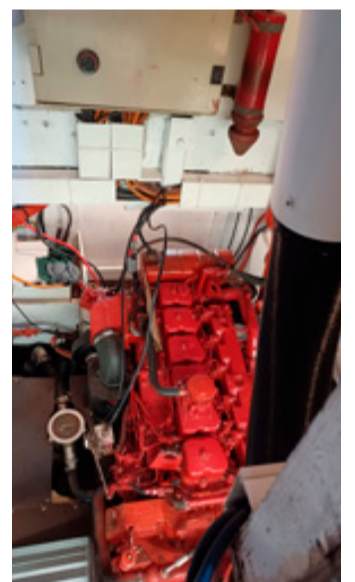
Sjálfur segist Viktor hafa mikið unnið í smíðum í bátinum en einnig notið aðstoðar hagleiksmannsins Ágústar Østerby sem er einn mesti kunnátumaður í viðhaldi og endurbyggingu tré-báta hér á landi. Viktor segir það



■ Eikarbátar eru fátíðir í smábátautgerðinni í dag. Viktor GK er eini stóri eikarbáturinn í strandveiðinni og vekur vitanlega mikla athygli.



■ Báturinn er vel búinn siglinga-, fiskileitar og fjar-skiptatækjum. Bátur sem sannarlega er fær í flestan sjó.



■ Árið 2016 var sett ný vél í bátinn, Beta Marina sem gefur 150 hestöfl án túrbínu.

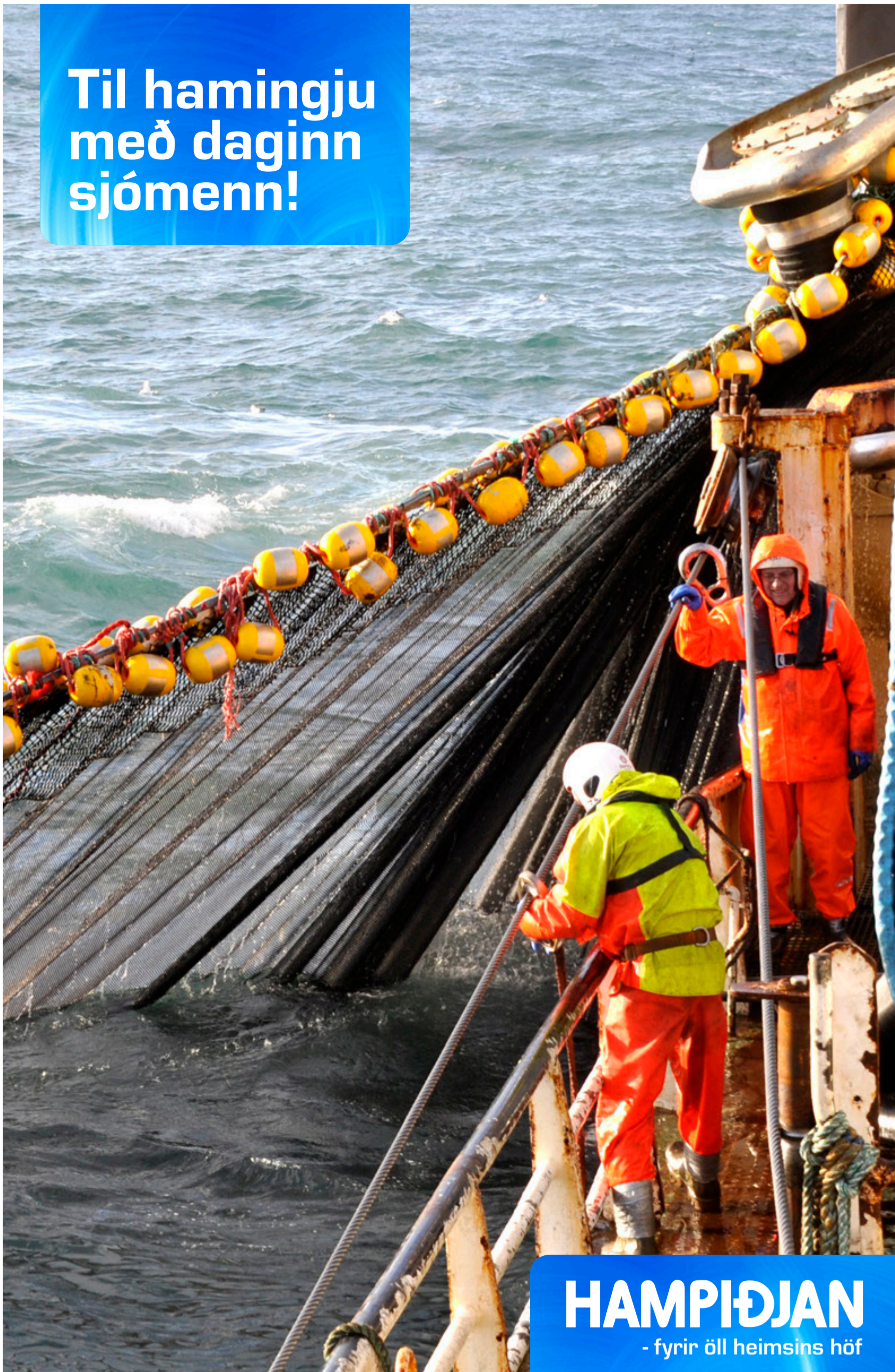
hafa verið mikið lán að fá þennan reynslumikla kunnáttumann að verkinu. En hvers vegna valdi Viktor að fara þessa leið frekar en að kaupa góðan plastbát til að gera út í strandveiðina? Hann er fljótur til svars.

„Einfaldlega vegna þess að ég þekkti eikarbáta frá því í gamla daga og vissi að þetta eru frábærir bátar. Plastbátarnir eru vissulega margir mjög góðir en þessi bátur er alveg eins og hugur manns, ekki sist á lensinu. Og það er t.d. ekki þetta gutlhljóð sem heyrir í smábátunum. Báturinn fer vel með mig, situr vel í sjó, stutt að taka fiskinn inn fyrir borðstokkinn og vinnuástaðan í kringum vindurnar er

þrýðileg. Ég hef farið víða á bátunum á þessum árum og fór til dæmis beint út á Hornbanka fyrsta árið eftir að ég eignaðist bátinn,“ segir Viktor og viðurkennir að sannarlega veki báturinn mikla athygli bæði annarra smábátasjómannanna og fólks í landi.

„Það hafa margir smábátasjómenn komið til mín og sagt að þeir hafi ekki séð jafn fallegan bát á sjó. Ég er búinn að fara í gegnum nánast allt í bátunum og það eina sem mætti einhvern tímann huga að er að skipta um dekk. Þetta er bátur sem getur átt langan líftíma til viðbótar,“ segir Viktor Rúnar Þórðarson.

Til hamingju
með daginn
sjómenn!



HAMPIÐJAN
- fyrir öll heimsins höf

Skelbæturnar eru sanngirnismál

Eggert Halldórsson, framkvæmdastjóri Þórsness ehf., segist vera orðinn langþreyttur á óvissu og ákvörðunum stjórnvalda

„Þetta er bara sanngirnismál í ljósi sögunnar. Við fengum ekki alla okkar veiðireynslu metna á sínum tíma vegna þess að við vorum að veiða skel. Á hinn bóginn fengu togarar á þessum tíma 10 prósentum meira. Við fengum ekki það sem okkur bar þegar þorskvótanum var úthlutað,“ segir Eggert Halldórsson, framkvæmdastjóri Þórsness ehf. í Stykkishólmi. Fyrirtækið gerir út skipið Þórsnes SH 109 og á þorskvóta sem nemur 1.027 tonnum. Það rekur auk þess myndarlega saltfiskvinnslu og vann tæplega sex þúsund tonn af hráefni á síðasta ári.

Skel- og rækjubætur hafa verið skertar undanfarin ár en eftir að Þórsnes keypti hlut í Agústson ehf. halda félögin sameiginlega á 75% af þeim skelbótum sem úthlutað er á hverju fiskveiðiári.



■ Eggert segir að fyrirhugað afnám skelbóta yrði mikið högg fyrir fyrirtækið sem hefur þurft að glíma við miklar skerðingar undanfarin ár.



Óskum sjómönnum, útgerðarmönnum og fjölskyldum þeirra til hamingju með sjómannadaginn

NAUST *marine*

naustmarine.is



■ Þórsnes SH 109 er með rúmlega eitt þúsund tonna kvóta í þorski.

Óhætt er að segja að skelbæturnar hafi rýrnað í árunna rás. Þær voru í upphafi rúmlega 2.000 þorskígildistonn. Eggert bendir á að fyrir þremur árum hafi skelbæturnar numið eitt þúsund tonnum. Bjarkey Olsen, fyrrverandi ráðherra sjávarútvegsmála, hafi skert bæturnar niður í 650 tonn en Eyjólfur Ármannsson, núverandi ráðherra málaflokksins, hafi skert þær niður í um 330 þorskígildistonn. Af því fær Þórsnes 40%, eins og áður segir.

Búinn að fá nóg af óvissu

Nú stendur til að afnema þessar bætur fyrir fullt og allt. Eyjólfur Ármannsson lagði fram frumvarp í marsmánuði sem kveður á um afnám þessara bóta. Hann vill setja veiðheimildirnar inn í strandveiðar. Þegar hann mælti fyrir frumvarpinu sagði hann: „Hugsunin er sú að við ætlum að nýta þær aflaheimildir sem hér er verið að leggja niður í rækju og skel og línuvinnun [og] nýta betur. Svo [nýtingin] verði markvissari og þjóni tilgangi kerfisins sem félagslegs byggðakerfis og fá til smærri veikari byggða, byggðakjarna sem og í dreifbýli eða á í á landsvæðum sem eru ekki fjölmenn en við viljum halda úti útgerð frá.“

Hann bætti við að ráðuneytið myndi leitast við að koma til móts við smærri sjávarpláss og byggðarlög sem verða fyrir skerðingum.

Eggert segist hafa fengið sig fullsaddann af þessum tilfærslum og yfirvofandi óvissu. „Ég er satt að segja alveg búinn að fá nóg af því að þetta sé alltaf í endurskoðun. Það síðasta sem ég heyrði var að til stæði að afnema skel- og rækjubætur endanlega á næsta ári. Það hef ég hins vegar ekki fengið staðfest,“ segir hann.

Mikið högg fyrir fyrirtækið

Miðað við 330 þorskígildistonn og 75% hlutdeild Þórsness

verður um að ræða skerðingu aflahéimilda upp á tæp 250 þorskígildistonn til viðbótar við

línulausar skerðingar undanfarinna ára. Eggert segir aðspurður að það yrði mikið högg

„Ég er satt að segja alveg búinn að fá nóg af því að þetta sé alltaf í endurskoðun.“

fyrir fyrirtækið ef þetta yrði að veruleika. „Okkur munar mikið um þetta. Við erum hér með 25 manns í fullu starfi í vinnslunni og svo 25 til 30 sjómenn.“

Hann segir aðspurður að Þórsnes sé einn allra stærsti vinnustaðurinn í Stykkishólmi. „Afnám þessara bóta skerðir þann grunn sem við höfum byggt okkar starfsemi á. Við höfum verið að reyna að efla fyrirtækið

og meðal annars fjárfest í tveimur smábátum sem leggja hérna upp líka en þetta verður erfiðara ef skelbæturnar fara. Það verður erfiðara að standa í skilum en við munum sjálfsgat lífa þetta einhvern veginn af,“ segir hann að lokum.

Simberg ehf. óskar útgerð og áhöfn til hamingju með Ásgrím Halldórsson SF-250



Um borð í Ásgrími Halldórssyni SF-250 er eftirfarandi búnaður frá Simberg ehf.

- Simrad ST94 lágtíðni sónar
- Simrad MF90 hátíðni sónar
- Simrad SN94 Matrixu sonar með PX móttöku botnstykki
- Simrad SN50 Matrixu sónar í kjöl fyrir nótaveiði
- Simrad ES80 með (C-All) Chipp dýptarmælir 34 kHz til 220 kHz
- Simrad ES80 með ES38-7 split beam botnstykki með 2 stk ITI og einn Tyberon móttakara.
- Simrad CP60 Doppler straumlogg
- Simrad TV80 Troll nema kerfi
- Simrad TP90 Troll staðsetningar kerfi og hleranema kerfi.
- Simrad FM90i Höfuðlínar (omni) sónar með trollnema móttakara
- Simrad FS80 Höfuðlínusónar (scanning) sónar með aflanema móttakara
- Kongsberg Maritime MCG R1 laser compass. (MRU with roll, pitch and hive)
- AP70 Mk2 Sjálfstýringar kerfi með bógskrúfustýringu

Daglegar fréttir

af íslenskum sjávarútvegi

audlindin.is

AUÐLINDIN

Auglýsingasími 898 8022
inga@ritform.is

Simberg

Askalind 2 - 201 Kópavogur - Sími 414 44 14 - simberg@simberg.is - simberg.is



■ Ásgrímur Halldórsson SF-250 á heimsiglingunni frá Danmörku nú í maí.

Mynd: Heiðar Erlingsson

Nýr Ásgrímur Halldórsson SF-250 til Hornafjarðar

Nú í maímánuði tók sjávarútvegsfyrirtækið Skinney-Þinganes á Höfn í Hornafirði við nýju og glæsilegu uppsjávarskipi, Ásgrími Halldórssyni SF-250. Skipið leysir af hólmi tæplega aldarfjórðungs gamalt skip með sama nafni sem Skinney-Þinganes hefur gert út frá árinu 2008 en það skip fór í slipp til Færeyja í kjölfar komu nýja skipsins og er í sölu-meðferð. Nýr Ásgrímur Halldórsson er hönnun og smíði frá Karstensens Skipsværfi í Skagen í Danmörku og kostaði um 5,5 milljarða króna. Samið var um smíðina árið 2021 og var upphaflega áformað að skipið yrði afhent árið 2024.

Sérhannað skip fyrir útgerðina

Þetta er fjórða uppsjávarskipið sem Karstensens skipasmíðastöðin smíðar fyrir Íslendinga á liðnum áratug en þau eru Vilhelm Þorsteinsson EA fyrir Samherja, Börkur NK fyrir Síldarvinnsluna, Hákon ÞH fyrir Gjögur og nú Ásgrímur Halldórsson SF fyrir Skinney-Þinganes. Þó öllum þessum skipum svipt til í sjón þá eru tvö þau síðarnefndu samskonar og ný hönnun þar sem lögð var rík áhersla á að minnka djúpristu sem frekast er kostur. Það atriði eykur til muna öryggi þessara stóru skipa í innsiglingunni til Hornafjarðar og ristir nýr Ásgrímur Halldórsson minna en gamla skipið gerði.

Í hönnunarferli Ásgríms Halldórssonar var nán samvinna milli hönnuða Karstensens skipasmíðastöðvarinnar, starfsmanna Skinneyjar-Þinganes og skipstjóra Ásgríms Halldórssonar og því má með sanni segja að skipið sé sérhannað fyrir útgerðina út frá þörfum hennar og aðstæðum í innsiglingunni til Hornafjarðar. Raunar er það áhugaverð staðreynd að öll skip í núverandi flota Skinneyjar-Þinganes, fimm að tölu, eru smíðuð fyrir útgerðina. Auk Ásgríms Halldórssonar eru það togskipin Steinunn SF-10, Skinney SF-20, Þinganes SF-25 og línubáturinn Vígur SF-80.

Tæknivæðing og rekstrarhagkvæmni

Ásgrímur Halldórsson SF-250 er 75,4 metra langt skip og 16,5 metra breitt.



■ Aðalvél skipsins er frá Wartsila.



■ Einstaklingsklefar eru í skipinu fyrir 12 manna áhöfn.



■ Vinnusvæði skipstjórnendanna. Skjávægurinn er frá Sónar ehf.

Skipið er búið öflugum sjúkælkerfi og 13 tönkum sem samtals rúma 2500 rúmmetra. Skipið er búið til veiða með flottrolli og nót.

Í skipinu er Wartsila 31 Common rail aðalvél sem skilar 5200 Kw afl, vél sem hefur fengið mikið lof fyrir eldsneytisparnað, nýtingu og hagkvæmni. Umboðsaðili Wartsila hér á landi er fyrirtækið Vélar og skip ehf.

Tvær Caterpillar ljósavélar eru í skipinu sem skila annars vegar 940 Kw og hins vegar 540 kW afl. Umboðsaðili hér á landi er Klettur hf.

Skipið er búið öflugum landtengingarbúnaði. Annars vegar 250 Amp tengingu fyrir almenna rafmagnsnotkun um borð en einnig er í skipinu 1100 Amp tengibúnaður fyrir keyrslu á RSW kælikerfinu. Þetta þýðir að hægt er að keyra sjúkælingu meðan á löndun stendur í stað þess að knýja kælikerfið með keyrslu véla og tilheyrandi olíubrennslu.

Skrúfa skipsins er fjögurra blaða og er hún fjórir metrar í þvermál. Skrufugir »



AFLHLUTIR.IS

Aflhlutir óska útgerð og áhöfn til hamingju með glæsilegt skip Ásgrím Halldórsson SF 250



AFLHLUTIR EHF | SELHELLA 13 - 220 HAFNARFJÖRÐUR | SÍMI 544 2045 | AFLHLUTIR@AFLHLUTIR.IS



■ Stjórnherbergi vélstjóra.

er með rafalúrtaki og svokölluðum „Take me home“ búnaði en þá er ásráfall notaður til að knýja skráfur.

Skipið er búið hliðarskrúfubúnaði frá Brunvoll, 950 kw framskrúfum og tveimur 700 kw afturskrúfum.

Stýri og stýrisvél eru frá Kongsberg sem Héðinn er umboðsaðili fyrir hér á landi.

Löndunarkerfi skipsins (vacuum) er frá Seaflow og í lestum er sjálfvirk þvotta-kerfi. Spilkerfi, nótabúnaður og kranar eru frá fyrirtækinu Seaquest sem fyrir-

tækíð Afhlutir ehf. er umboðsaðili fyrir.

Toghlerar skipsins eru stýranlegir og koma þeir frá danska framleiðandanum Thyboron en Hampiðjan Ísland er umboðsaðili fyrirtækisins hér á landi.

Aflanemakerfi skipsins er frá fyrirtækinu Simrad sem Simberg ehf. er umboðsaðili fyrir hér á landi.

Mikill tækjabúnaður í brú

Brúin er vel búin tækjum og stórum skjám þar sem skipstjórnendur hafa góða yfirsýn á allt um borð. Þannig geta



■ Skipið er búið til veiða með nót og flottroll.

skipstjórnendur hverju sinni útfært á skjám sínar uppsetningar helstu stjórn-tækja eins og best hentar.

Stærstur hluti búnaðar í brúnni er vandaður siglingatækja- og fjarskiptapakki frá Sónar ehf. en fyrirtækíð hafði með höndum sölu búnaðarins, frágang og tengingar. Þar má nefna tækí frá JRC, þ.e. S-Band og X-band radara, tvöfalt ECDIS, AIS tækí og GPS kompása. Frá Sailor er GMDSS fjarskiptatækí og sjónvarpskúla. Einnig má nefna úr búnaðarpakka Sónar FLIR hitamyndavél, Olex, TurboWIN oTZ siglingartölvur, WASSP fjölgeisla dýptarmæli, Avitech skjámatrixa og Samsung 4K skjái, GILL vindhraðanemi, Thrane Iridium GMDSS fjarskiptakerfi, Jotron neyðarbúnað og margt fleira.

Fiskileitartækí skipsins eru frá Simrad en sölu- og umboðsaðili hér á landi er Simberg ehf.

Af öðrum búnaði skipsins má nefna viðhaldskerfi frá Tero, internettengingar frá Mariconnect og björgunarbúnað frá Viking.

Tvær áhafnir

Samtals eru 18 manns í áhöfnum Ásgríms Halldórssonar SU-250 en í skipinu eru klfar fyrir 15 manns. Miðað er við 9 manna áhöfn á trollveiðum og 12 á nóta-veiðum.

Skipstjórar eru þeir Sigurður Ægir Birgisson og Ásgrímur Ingólfsson. Stöðu 1. stýrimanns gegna þeir Heiðar Erlings-son og Sigbjörn Guðmundsson. Í stöðu 2. stýrimanns eru Sævar Knútur Hannesson og Ingólfur Ásgrímsson. Yfirvélstjórar eru þeir Sævar Guðmundsson og Kristján Eiðsson og í stöðu 2. vélstjóra eru Hjörvar Björnsson og Finnur Óskarsson.



Slippurinn
AKUREYRI



DNG
BY SLIPPURINN AKUREYRI

Við óskum útgerð og áhöfn
Ásgrím Halldórsson SF
til hamingju með
nýtt og glæsilegt skip



www.slippurinn.dng.is



■ Matsalur áhafnar.



■ Vel búin setustofa.



Velkominn Ásgrímur!

Við sendum hamingjuóskir til eigenda og áhafnar
Ásgríms Halldórssonar SF 250

N1

„Mikil breyting frá gamla skipinu“

segir Sigurður Ægir Birgisson, skipstjóri á Ásgrími Halldórssyni SF-250 og stjórnarformaður Skinneyjar-Pínganes ehf.

„Það má segja að þetta sé á allan hátt veruleg breyting frá gamla skipinu sem er orðið 26 ára gamalt. Í grunninn eru uppsjávarskip byggð upp með svipuðum hætti en mesti munurinn felst í stærðinni, aðbúnaðinum og vinnuástöðunni, sér í lagi á flottrollsveiðum. Aðstaðan í kringum togveiðarnar var af skorum skammti á gamla skipinu miðað við það sem er á þessu nýja. Þessu til viðbótar er svo öll framþróun í tækni sem orðið hefur á undanförunum árum og fleira. Þetta er mjög gott skip sem við bindum miklar vonir við,“ segir Sigurður Ægir Birgisson, skipstjóri á nýja uppsjávarskipinu Ásgrími Halldórssyni SF-250 á Höfn í Hornafirði. Fyrsta verkefni skipsins verða makrílveiðar í sumar og síðan taka síldveiðar við en þær segir Sigurður Ægir verða stærsta verkefni skipsins á hverju ári enda Skinney-Pínganes hf. með góðan síldarkvóta.

Stýranlegir toghlerar eru leikbreytir

Ein af þeim nýjungum sem eru í nýja skipinu eru stýranlegir toghlerar frá Thyboron en notkun þeirrar tækni var ekki möguleg á gamla skipinu.

„Við getum sagt að í uppsjavarveiðum með flottroll séu stýranlegir hlerar leikbreytirinn í dag. Þegar veitt er í yfirborðinu er hægt að halda hlerunum nákvæmlega á því dýpi sem óskað er og lítil hætta á að missa þá upp úr í snúningi. Í kröppum beygjum er alltaf hætta á að missa annan hlerann upp og hinn niður þegar notaðir eru hefðbundnir hlerar. Stýranlegu hlerarnir skila líka mun meiri nákvæmni með veiðarfærið og eftir því betri árangri í veiðum. Þetta nýtist okkur á flestum okkar veiðiskap,“ segir Sigurður Ægir.

Tveir um hverja stöðu um borð

Hann segir að síldveiðar standi jafnan um fimm mánuði á ári, nánast frá lokum makrílveiða og fram yfir áramót.

„Við byrjum jafnan í síldinni fyrir austan land á haustin og endum fyrir vestan land. Í vetur vorum við á síld nánast fram að loðnuvertíð. Síldin er því ærið verkefni fyrir okkur,“ segir Sigurður Ægir en tvöföld áhöfn er á Ásgrími Halldórssyni og skipta tveir hverri stöðu með sér. Í áhöfnunum eru sjómenn sem áður voru á gamla skipinu og á uppsjávarskipinu Jónu Eðvalds SF sem Skinney-Pínganes seldi í ársbyrjun 2025.

„Menn para sig með þessu hætti um hverja stöðu í ákveðnu kerfi og sjá þannig sjálfir um að jafna út dagana og skipta tekjunum jafnt. Þetta er fyrirkomulag sem er vel þekkt og almenn ánægja með. Það eru því aldrei hrein áhafnarskipti milli túra hjá okkur heldur stöðugt flæði á mannskapnum. Með þessu móti geta menn líka hagrætt sín í milli ef færa þarf til frí eða eitthvað slíkt,“ segir Sigurður Ægir.

Allt gert til að létta skipið og minnka djúpristu

Á heimsiglingunni frá Danmörku var brælutíð vestan Færeyja og sex metra ölduhæð.

„Við fengum eldskírn á skipið og það reyndist mjög vel í sjógangi. Þessi skip frá Karstensens hafa reynt mjög vel og komin góð reynsla á systurskipið Hákon



■ Sigurður Ægir Birgisson, skipstjóri.

þH. Möguleikarnir sem við höfum til að spila á tankabúnaðinn í skipinu eru líka miklir þannig að við fengum fína reynslu á heimleiðinni á þennan búnað.“

Sigurður Ægir hefur fylgt hönnunarferlinu á skipinu frá upphafi og segir það hafa verið mjög skemmtilegt ferli. Lagt var upp með það frá byrjun að hanna skip með minni djúpristu en gamla skipið til að auka öryggi í innsiglingunni til Hornafjarðar. Markmiðið var einnig að hanna eins létt skip og mögulegt væri af þessari sömu ástæðu.

„Þetta var áskorun í verkefninu fyrir hönnuðina hjá Karstensens og þessi markmið eru ástæða þess að lofthæð er almennt um 20 cm minni á hæðunum um borð en hefðbundið er í svona skipi. Það voru því ýmis úrlausnarverkefni í þessa veru sem þurfti að takast á við í hönnunarferlinu en ég tel að mjög vel hafi tekist til þegar upp er staðið. Þetta er með sama hætti gert í Hákon þH og hvað

þetta varðar eru þessi tvö skip alveg einstök í hönnun.“

Í skipunum eru tankar sem taka 2500 rúmmetra en Sigurður segir viðmiðið að vera með um 2000 rúmmetra til að ná sem hagstæðastri djúpristu, þ.e. vel undir 7 metrum. „Með því að vera með 2000 rúmmetra getum við verið með meira flot í tveimur tómmum síðutönkum. Þetta þýðir að við getum verið með í þessari lestun um 1250 tonn af hráefni í 40% kælingu.“

Nýr dýpkunarsamningur um Grynnslin mikilvægur

Vandinn fyrir djúprist skip í innsiglingu til Hornafjarðar felst fyrst og fremst í svokölluðum Grynnslum, sem er svæðið fyrir utan hinn eiginlega Hornafjarðarós. Nýverið gerði Vegagerðin þriggja ára samning við hollenskt dýpkunarfyrirtæki um dýpkun í Grynnslum árlega og samkvæmt þeim samningi verður 600.000 rúmmetrum af efni dælt út árlega. Miklar

rannsóknir hafa staðið yfir á Grynnslumum á síðustu árum og hvernig sandsöfnun er á þeim. Þessar rannsóknir segir Sigurður að hafi leitt í ljós vitneskju sem menn ekki höfðu áður um að skurðurinn sem myndast þegar dýpkað er í Grynnslumum fyllist ekki endilega hratt á nýjan leik í brælum heldur getur hann einfaldlega færst til. Þetta gerir mögulegt að vinna að dýpkun yfir sumartímenn.

„Við bindum því miklar vonir við þessar dýpkanir sem nú verða næstu þrjú ár. Síðast var þetta gert veturinn 2025 en nú á að dýpka meira og reglulega næstu þrjú ár. Það breytir miklu fyrir öryggi í innsiglingunni, ekki síst fyrir djúprist og stór skip. Við horfum því fram á betri tíð í ferðum yfir Grynnslin á næstu árum og það er góð tilfinning með þetta nýja skip í höndum. Þetta snýst aðallega um þær aðstæður þegar er einhver hreyfing. Þá getum við verið að snerta botninn en lítið mál þegar er ekki vindur og sjógangur.“ »



Sónar ehf óskar útgerð og áhöfn Ásgríms Halldórssonar SF til hamingju með nýtt og glæsilegt skip

Um borð í Ásgrími Halldórssyni SF er veglegur siglinga- og fjarskiptapakki frá Sónar ehf, m.a.:

■ JRC:

JRC JMR-5482 S-band og JMR-5410 X-band ratsjár
 JRC JAN-9201 ECDIS siglingatölvur
 JRC JHS-183 Class-A AIS tæki
 JRC JLN-741 Doppler strauummælir
 JRC JLR-21 GPS áttavitar
 JRC NCR-333 Navtex tæki
 JRC JLR-8600 GPS tæki.

■ Sailor:

Sailor 6320 250W MF/HF talstöð
 Sailor 7222 VHF talstöðvar
 Sailor 6110 Inmarsat-C tæki
 Sailor 6248 VHF talstöð
 Sailor SP-3520 GMDSS handstöðvar
 Sailor 120 XTR sjónvarpskúla

- FLIR M364C hitamyndavél með öflugri Low Light myndavél
- Olex 3D siglingatölva
- WASSP FX3i fjölgeisla dýptarmælir
- Avitech MS4+ skjámatrixa með 13" snertiskjástjórnun
- Thrane LT-3100S Iridium GMDSS sími
- GILL WindObserver vindhraðamælir
- AlphaLine MFM vind aflestrarskjár
- Jotron TRON 60AIS Auto EPIRB Neyðarbauja
- AlphaBNWAS Brúar vöktunarkerfi
- TurboWin siglingatölva
- SCAN Antenna loftnet
- Zenitel innanskipts samskiptakerfi
- Avaya IP símkerfi
- TZ siglingatölva
- Samsung QMC 4K skjár og sjónvörp

Við þökkum útgerð og áhöfn fyrir gott samstarf

SÓNAR
 HEILDARLAUSN
 Í SIGLINGATÆKJUM

Hvaleyjarbraut 2 - 220 Hafnarfjörður - Sími 512 8500 - sonar@sonar.is - sonar.is



■ Stjórnþúlt fyrir vindur.



■ Hægindastólar í sjónvarpsrými.

segir Sigurður Ægir en auk rannsókna á áhrifum dýpkana á Grynnslnum hafa staðið yfir rannsóknir með danskri straumverkfræðistofu á áhrifum byggingar leiðgarða út á Grynnslin til að beina sandsöfnun út á dýpra vatn.

„Keyrsla á þessum görðum í tölvulíkönnum hefur sömuleiðis skilað jákvæðum niðurstöðum þannig að maður vonast til að í framtíðinni gætu komið varnargarðar sem geri innsiglinguna til Hornafjarðar örugga.“

Bjartsýnn á loðnuvertíð í vetur

Að loknum síldveiðum í vetur vonast Sigurður Ægir eftir því að komi góð loðnuvertíð. „Ég er frekar bjartsýnn á loðnuvertíðar í vetur. Mælingar á unglöðnu lofa góðu og við sáum í vetur að það voru miklar loðnugöngur og vonandi að hvalurinn verði ekki búinn með loðnuna þegar þar að kemur. Við erum í samkeppni við hvalina og þeim hefur fjölgað gríðarlega á síðustu árum og áratugum. Áður fyrr urðum við minna varir við hvalinn þegar loðnan gekk upp á grynnssta vatnið en núna er bara hvalamergö með allri suðurströndinni. Stundum getur hreinlega verið erfitt að finna auðan blett og koma nótinni út vegna ágangs hvala. Að mínu mati þarf að ráðast í miklu meiri talningar og rannsóknir á hvalastofnunum. Það þarf að byggja upp mun víðtækari vísindalega þekkingu á stöðu hvalastofna og fjölgun hvala, sér í lagi hnúfubaks, svo að hægt sé að stunda sjálfbærar veiðar á þeim.“

Góð tilfinning að koma með nýtt skip til heimahafnar

Sigurður Ægir byrjaði í sjómennskunni á unglingsárum á vertíðarbátum en faðir hans, Birgir Sigurðsson, var einn þriggja stofnenda útgerðarfyrirtækisins Skinneyjar hf. árið 1968. Það fyrirtæki er eitt þriggja sem runnu saman þegar núverandi útgerðar- og fiskvinnslufyrirtæki, Skinney-Þinganes hf. varð til árið 1999.

„Ég byrjaði á þessum bátum hér heima sem polli en fyrsta skipstjórnarreynslan var á Steinunni SF á humarveiðum árið 1995. Þá ætlaði ég mér að taka eina humarvertíð en hef verið skipstjóri síðan. Í uppsjávarveiðunum hef ég verið frá því um 2000, var á síldveiðum á þáverandi Steinunni, fór svo á Jónu Eðvalds og síðan á gamla Ásgrím,“ segir Sigurður og jatar því að nýi Ásgrímur Halldórsson SF sé fyrsta skipið sem hann kemur með nýtt til heimahafnar á Höfn. Það sé vissulega góð tilfinning fyrir skipstjórnann og jafnframt fyrir hann sem stjórnarformann Skinneyjar-Þinganes hf.

„Koma þessa glæsilega skips er stórt skref fyrir bæði fyrirtækið og byggðarlagið sem slíkt. Við höfum staðið í mikilli fjárfestingu í uppsjávarhluta okkar starfsemi að undanförunu en auk skipsins vorum við að ljúka við hátæknivædda og alsjálfrvirka 12.000 tonna frystigeymslu



■ Birgir Sigurðsson, einn þriggja stofnenda Skinneyjar hf. á sínum tíma, sigldi heim til Íslands með syni sínum. Svo skemmtilega vill til að fyrir 51 ári sigldi Sigurður Ægir, þá fimm ára gamall, með föður sínum heim frá Noregi með nýjum togara sem Skinney lét smíða þar ytra.



■ Birgir Sigurðsson og Ingólfur Ásgrímsson stofnuðu á sínum tíma útgerðarfyrirtækið Skinney hf. á Höfn ásamt Ásgrími Halldórssyni, föður Ingólfs. Það fyrirtæki varð svo eitt þriggja sem runnu saman í Skinney-Þinganes hf. Þeir félagar Birgir og Ingólfur grípa hér í spil í brúnni á Ásgrími Halldórssyni SF á heimsiglingunni frá Danmörku.

Mynd: Sigurður Ægir

sem breytir miklu fyrir starfsemi. Síðan er auðvitað líka gleðiefni fyrir okkur að sjá jákvæðar fréttir af viðsnúningi humarstofnsins því humarveiðar og humar-

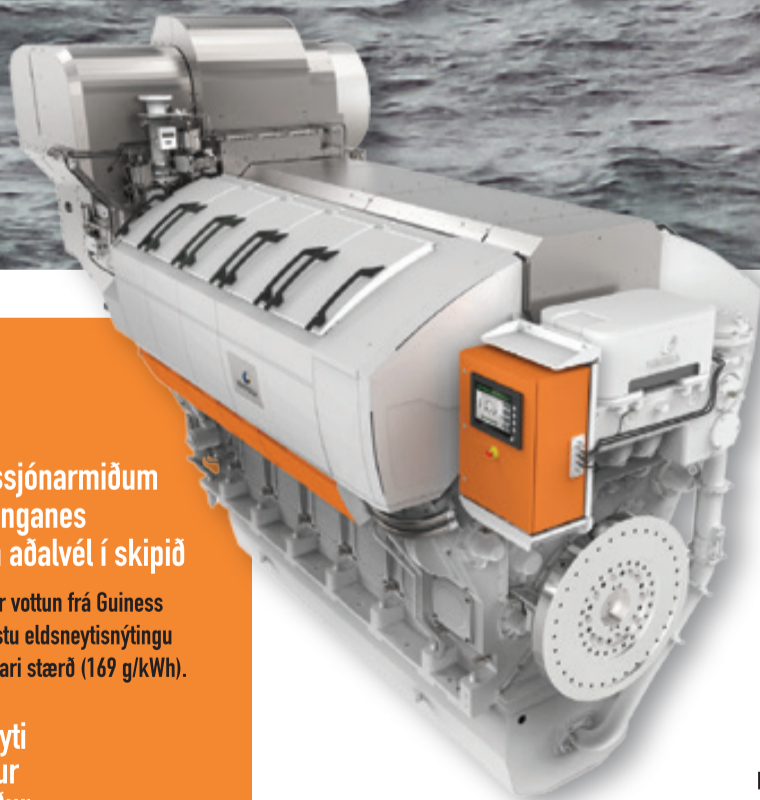
vinnsla eru mikilvægur hluti okkar starfsemi. Og ekki síður snar þáttur í okkar samfélagi á Höfn því við erum humarbær Íslands.“

Feðgarnir aftur saman í brúnni 51 ári síðar!

Sem fyrr segir stofnaði Birgir Sigurðsson, faðir Sigurðar Ægis, útgerðarfyrirtækið Skinney hf. ásamt þeim Ingólfi Ásgrímssyni og föður hans, Ásgrími Halldórssyni, árið 1968. Ásgrímur lést árið 1996 en þeir Birgir og Ingólfur eru í fullu fjöri og gripu tækifærið og sigldu með nýja skipinu heim frá Danmörku á dögunum.

„Það var mjög gaman að þessu fyrir okkur feðga því ég fór fimm ára gamall til Noregs með pabba árið 1975 og sigldi með honum heim á nýjum togara sem þeir létu smíða. Núna höfðum við svo hlutverkaskipti og hann sigldi með mér heim á nýju skipi frá Danmörku, 51 ári síðar. Þeir félagarnir voru líka að rifja upp á heimsiglingunni þegar þeir keyptu fyrstu Steinunni SF til Skinneyjar hf. árið 1968 en það var trébátur sem þeir keyptu frá Snæfellsnesi. Þá var ekki hægt að komast með bátinn inn til Hornafjarðar vegna hafiss og var hann í fyrstu gerður út frá Vestmannaeyjum. Aðstaðan var því talsvert önnur núna þegar við lögðumst að bryggju á Höfn með þetta nýja skip okkar Hornfirðinga,“ segir Sigurður Ægir Birgisson.

STARFSFÓLK VÉLA OG SKIPA EHF. ÓSKAR SKINNEY ÞINGANESI OG ÁHÖFNINNI Á ÁSGRÍMI HALLDÓRSSYNI INNILEGA TIL HAMINGJU MEÐ GLÆSILEGA NÝSMÍÐI!



Út frá umhverfissjónarmiðum
valdi Skinney Þinganes
Wärtsilä 31 sem aðalvél í skipið

– vél sem hlotið hefur vottun frá Guinness
World Record fyrir bestu eldsneytisnýtingu
fjörgengisvéla af þessari stærð (169 g/kWh).

- Minna eldsneyti
- Minni útblástur
- Meiri sparnaður

Hólmaslóð 4
101 Reykjavík
Sími: 562 0095
spares@vos.is



VÉLAR OG ÞJÓNUSTA VIÐ
SJÁVARÚTVEGINN

Hornfirðingar eru lánsamir að búa að sterkum sjávarútvegi

segir Sigurjón Andr sson, bæjarstjóri

„Þ  að ferðaþjónusta hafi vaxið upp     verða önnur meginstoð atvinnulífsins   sveitarfélaginu þ  er Höfn fyrst og s dast sj var tvegsb er. Þessi b er er byggður upp af sjómönnum og fjölskyldum þeirra og sérstaða bæjarins felst   því   vera sj varpl ss. Og þegar við tölum um sjávarútveginn og ferðaþjónustuna   samhengi þ  er gaman   nefna   stór hluti þeirra ferðamanna sem hafa h r vi dv l tala gjarnan um   Höfn s  fyrsti raunverulegi sj varb erinn sem þeir heims eki    landsheims kn sinni. Það er svoliti    hugavert þegar haft er   huga   við erum langt   burtu frá höfuðborgarsvæðinu,“ segir Sigurjón Andr sson, bæjarstjóri sveitarfélagsins Hornafjarðar, sem l t af því starfi n    lok maí.

Sterk sj var tvegstenging

Sveitarfélagið Hornafjar ur er gr darlega vi fe mt og segir Sigurjón einkennandi   innan þess s u  lik svæði, þ.e.  r efin   vestri, Suðursveit, M rar, Nes, L n og svo Höfn.

„Það er mjög   hugavert sta reind   þegar ekið er enda   milli   sveitarfélaginu, frá vestri til austurs, þ  er það jafn langt og   aka frá Rau avatni og talsvert austur fyrir Vik   Mýrdal,“ segir Sigurjón sem sjálfur er f ddur og uppalinn   Vestmannaeyjum. Hann segir mikil  ikindi með Höfn og Vestmannaeyjum hvað varðar þessa sterku tengingu við sjóinn og sj s kn.

„J ,  g skynja þessa tengingu mjög sterkt. Bragurinn   þessum tveimur samfélögum er mjög  likur enda hafa Hornfirðingar og Vestmannaeyingar alltaf náð mjög vel saman.“

Miklar fjárfestingar   s dustu árum

Sigurjón segir Hornfir inga mjög l nsama   hafa jafn öflugan sjávarútveg og raunber vitni.

„Við erum með mjög  flugna útgerð þar sem Skinney-Þinganes hf. er   forystuhlutverki sem okkar st rsta og öflugasta fyrirtæki   þessu sviði atvinnulífs innan sveitarfélagsins. Fyrirtækið hefur fjárfest   allra s dustu misserum og árum fyrir   annan tug milljarða   nýja skipinu  sgrimi Halldórssyni SF, n rri h t kniv ddri frystigeymslu og endurnýjun bræðslunni og fiskvinnslunni. Þessu til viðbótar má nefna framkvæmdir vegna rafmagnstenginga fyrir nýja skipið. Þetta er g fulleg fjárfesting   ekki st rra samfélagi og skiptir okkur miklu máli til framt dar. Félagið er  lika   eigu heimaf lks og er stjórnað af heimafólki sem hefur djúpar r tur   sjávarútvegi h r   Höfn og er með ríka samfélagsvitund. Svona uppbygging er ekki sj lfsg  og er vitanlega mikils virði fyrir samfélagið og sveitarsjóð. Þegar atvinnulífið blómstrar þ  blómstrar samfélagið allt og sveitarfélagið þar með talið. Rekstur sveitarfélagsins hefur gengið vel, það hefur verið kraftur   atvinnulífinu   undanf rnnum árum;   sjávarútvegi, mikill vöxtur   ferðaþjónustu, landbúnaður er öflugur hjá okkur og vaxandi þjónusta hefur byggst upp   kringum okkar st rstu atvinnugreinar,“ segir Sigurjón.

Jákvæð t i ndi af humarstofninum gleðja

Sm b ta tger  er umtalsverð   Hornafirði yfir sumartímann og nefnir Sigurjón einnig  flug gamalgr in fjölskyldufyrirtæki   b ta tger , svo sem  tger  Sigurðar Ólafssonar SF. Sigurjón bendir einnig   lifrarvinnslu Ajtal Iceland ehf. og fleiri dæmi um nýsköpun sem hafi sterka tengingu við sjávarútveginn.



■ Sigurjón segir komu nýja skipsins  sgrims Halldórssonar SF-250 undirstrika þann kraft sem s    sj var tvegsstarfseminni   Höfn.



■ Hornafjarðarós, innsiglingin til Hafnar. Utan  ssins eru Grynnslin, þar sem verður dýpkað næstu þr   r samkvæmt n ger u samkomulagi um verkefnið. Þetta mun stórauka öryggi skipa sem sigla inn til Hafnar.



■ Sjávarútvegur er önnur aðal stoð atvinnulífsins   sveitarfélaginu Hornafirði. H r má sjá heimab tinn Sigurð Ólafsson við bryggju.

„Þessa dagana höfum við  lika ríka ástæðu til   gleðjast yfir jákvæðum fréttum af humarstofninum. Þ    humarvei ar hafi   gegnum tíðina ekki verið stærsti þátturinn   sj var tvegsstarfseminni   Höfn þ  erum við engu   síur humarb erinn    landi. Hér er mikil hefð fyrir veiðum og vinnslu   humri og sérþekking til staðar. Þessar fréttir vekja því vonir hjá okkur um   h r   Höfn verði humarvei ar komnar   fullt   nýjan leik innan fárra ára. Þvi f gnum við sannrlega.“

Aukið öryggi   innsiglingunni breytir öllu

  febrúar s dastli num var undirritaður samningur milli Vegagerðarinnar og hollenska d pkunarfyrirt kisins Boskalis Westminister Ltd. um dýpkun Grynnslinna utan við Hornafjarðarós næstu þr   r. Þetta svæði er varhugaver asti hluti innsiglingarinnar til Hafnar fyrir st rri skip en samkvæmt samningnum verður dýpkað sem nemur 650 þúsund r m-



■ Sigurjón Andrússon, bæjarstjóri Hornafjarðar.



■ Útskipun á Höfn. Hægra megin á myndinni má sjá nýbyggða frystigeymslu Skinneyjar-Þinganes hf.

metrum af sandi árlega á samningstím-
anum. Þetta segir Sigurjón vera gríðar-
lega stóran áfanga fyrir útgerðarstaðinn
Höfn í Hornafirði.

„Við höfum á síðustu árum verið í nán-
samstarfi með Vegagerðinni, skipstjór-
endum á svæðinu og danskri straum-
fræðistofnun sem hafa skilað okkur
áhugaverðum niðurstöðum. Að öllum lík-
indum er hægt að reisa leiðgarða sem
koma í veg fyrir sandsöfnunina á Grynns-
lunum í framtíðinni. Þangað til er hins
vegar mjög mikilvægt fyrir okkur að
 tryggja þann fyrirsjáanleika og öryggi sem
felst í reglubundnum dýpkunum á
Grynslunum. Þetta magn sem samið var
um í dýpkun á hverju ári er þrefalt meira
en það sem dýpkað hefur verið áður en
það er ekki síður mikilvægt fyrir okkur að
fá með þessum þriggja ára dýpkunar-
samningi enn meiri upplýsingar fyrir
áframhaldandi rannsóknir á möguleikum
þess að sporna varanlega við sandsöfnun
á svæðinu. En fyrir starfsemi Skinneyjar-
Þinganes og sér í lagi uppsjávarveiðarnar
þá er algjört lykilatriði að fá þann fyrir-

sjáanleika sem felst í því að gera
Grynslin og innsiglinguna til Horna-
fjarðar öruggari yfirferðar næstu árin.
Þetta skiptir okkur öllu máli.“

Framtíðin er björt

Sigurjón er þess fullviss að framtíðin sé
björt fyrir sjávarútvegssstarfsemi á
Höfn. Fjórðing í nýju skipi, vinnslu og
atvinnutækjum styrki samfélagið allt.

„Þetta eflir okkur á allan hátt. Það er
alveg sama um hvaða atvinnustarfsemi er
að ræða, hvort heldur það er ferðaþjón-
usta, sjávarútvegur eða aðrar greinar at-
vinnulífsins. Þegar er verið að fjárfesta í
framtíðinni þá er það vítamínsprautu fyrir
alla. Þess vegna er nýja uppsjávarskipið
okkar að endurspegla trú á framtíðinni
jafnframt því að vera uppsjávarskip með
þeirri bestu tækni og hagkvæmni sem völ
er á í dag. Hornfirðingar hafa því á mjög
margan hátt fulla ástæðu til að gleðjast
yfir þeirri sterku stöðu sem við höfum
sem sjávarútvegssamfélag,“ segir Sigur-
jón Andrússon.

Við óskum Skinney - Þinganes til hamingju



Við óskum Skinney - Þinganes og áhöfn
Ásgríms Halldórssonar SF til hamingju með nýja skipið.

— Um borð er að finna tvær CAT ljósavélar.

CAT[®]

KLETTUR



Viglundur Laxdal, skólastjóri.

„Aðsóknin hefur verið mjög góð“

KRAFTUR Í BÁTANA

SJÓMENN TIL HAMINGJU MEÐ DAGINN!



Tudor rafgeymar • Gæði í yfir 48 ár

Hleðslutæki 12/24v



SKORRI
TUDOR SÉRFRÆÐINGAR Í RAFGEYMUM **TUDOR**

Skorri ehf • Bíldshöfða 12 • 577-1515 • Vefverslun: www.skorri.is

„Þetta hefur gengið mjög vel. Við höfum verið með allt að 170 nemendur í skólanum undanfarin ár. Við sáum aðeins samdrátt á síðasta ári og mér sýnist staðan vera svipuð á þessu ári. Þetta sveiflast í takt við þjóðfélagsaðstæður og efnahagshorfur,“ segir Viglundur Laxdal Sværissón, skólastjóri Skipstjórnarskólans.

Skipstjórnarnám við skólann skiptist í réttindastig sem hvert um sig veitir réttindi til starfa um borð í skipum af mismunandi stærð og gerð. Námið er skipulagt sem samfelld nám frá tveimur upp í átta annir, eftir réttindastigum. Nám til C-stigs með stúdentsprófi er sjö annir. Þeir sem hafa náð 23 ára aldri og hafa þriggja ára starfsreynslu geta sótt um að fara í raunfærnimat.

Til viðbótar við skipstjórnarnám, sem skiptist í A-, B-, C- og D-stig, fer mikill fjöldi nemenda árlega í smáskipanám, en það tilheyrir endurmenntunarluta skólans. Smáskipanámið taka um 70-80 manns á ári.

Stór hluti í fjarnámi

Allt skipstjórnarnámið, bæði bóklegt og verklegt, er hægt að taka í staðnámi eða dreifnámi. Viglundur segir að um 70% nemenda stundi nám í dreifnámi, enda séu nemendurnir búsettir víða um land og/eða stundi vinnu samhliða námi. Hann segir að stjórnendur skólans hafi lagt mikið kapp á að gera þjónustu við dreifnámsnemendur eins góða og kostur er. Það sé lykillinn að því að viðhalda góðri aðsókn í skólann.

Viglundur telur hins vegar að sveiflur í þjóðfélaginu og þjóðfélagsumræðunni geti haft áhrif á aðsókn í námið. Samdráttur í ferðaþjónustu geti til dæmis valdið því að færri sækji í skólann til að mennta sig til starfa við stjórn skipa í ferðaþjónustu. „Og gott dæmi um sveiflur er að eftir að Verbúða-þættirnir voru sýndir á RÚV þá var metaðsókn,“ segir hann.

Eins og fyrr segir taka um 70 nemendur svokallað smáskipa-próf á ári hverju, sem veitir réttindi til að stjórna allt að 15 metra löngum skipum. Viglundur segir að þeir nemendur séu yfirleitt ýmist á leið til starfa í ferðaþjónustu, á strandveiðum eða á þjónustubátum fyrir laxeldi. „Það var tímabundið mikið aukaálag við að mennta fólk á þjónustuskipin en það hefur reyndar dregist aðeins saman undanfarandi. Nú þarf bara



■ Hús Tækniskólans á Skólavörðuholti.



■ Um 170 manns stunda að jafnaði nám við Skipstjórarskólann, flestir í fjarnámi. Um nýliðin mánaðamót útskrifuðust 15 skipstjórar, þar af 13 af C- og D-stigi. Þar á meðal var nemandi með meðaleinkunnina 9,88.

að viðhalda þeirri mannaflaþörf,” segir hann.

Ein besta meðaleinkunn frá upphafi

Eins og áður segir útskrifaðist nemandi um nýliðin mánaðamót með meðaleinkunnina 9,88. Hann lauk D-stigi námsins, sem er það stig sem, samhliða stúdentsprófi, veitir ótakmörkuð alþjóðleg réttindi á öll skip að lokinni starfsþjálfun.

„Ég man ekki eftir því að nemandi hafi áður útskrifast með svona háa einkunn. Hann stóð sig frábærlega. Þrír úr þessum 15 manna hópi unnu sérstaklega náð saman og þeir fengu allir mjög háar einkunnir. Margir nemendur okkar hafa mikla ástriðu fyrir skipstjórn og leggja sig mjög fram í náminu,” segir Víglundur.

Sá sem fékk hæstu einkunnina gekk að sögn Víglundar beint til starfa hjá skipafélagi. „Sumir nemendur sem ljúka námi hér fara beint á sjóinn, aðrir í framhaldsnám eða störf í landi. Endurnýjun í röðum skipstjóra er hæg en þeir sem hafa ástriðu fyrir þessu komast oftast að á sjónum, þótt þeir verði ekki skipstjórar strax.“

Því má bæta við að í viðbót við þessa 15 útskrifuðu nemendur eru margir sem sækja um staðfestingu á réttindastigum, til að sækja um atvinnuréttindi, en vilja ekki útskrifast því þeir ætla sér lengra í náminu.

Leiðtoganám í hafgæslu

Næsta vetur bætist svo við skemmtilegur möguleiki á framhaldsnámi, bæði sem sérstætt stjórnendanám og nám til E-skipstjórarréttinda, sem kallast skipherranám. E-stigið var kennt við Tækniskólann á nokkurra ára fresti, nokkuð eftir þörfum Gæslunnar, en nú hafa Landhelgisgæslan, Tækniskólinn og Háskólinn á Bifröst sameinast um að lyfta þessu námi á háskólastig og kenna það að mestu hjá Bifröst undir nafninu „Leiðtoganám í hafgæslu“.

HAFNIR DALVÍKURBYGGÐAR



Frábær þjónusta við skip og báta

Löndunarþjónusta



Fiskmarkaður

Vélsmíðjur

Ísstöð

Flutningaþjónusta

Karaframleiðsla

Karaviðgerðir

Góð þjónusta við áhafnir

DALVÍK



HAUGANES



ÁRSKÓGSSANDUR



Vaktsími hafna: 460-4933 | Nánari upplýsingar á www.dalvikurbyggd.is/hafnir

Ferðalag fisksins gert aðgengilegt neytendum með Sea Thru

Fyrr í vor var fékk verkefnið Sea Thru hvatningarverðlaun Samtaka fyrirtækja í sjávarútvegi en um er að ræða rafrænt rekjanleikakerfi fyrir sjávarafurðir. Neytandi getur þannig rakið ferðalag sjávarafurða í gegnum alla vinnslukeðjuna, þ.e. frá upphafi og þar til fullunnin vara kemur í hendur neytandans. Að þessu verkefni stendur Arna Bryndís Baldvins McClure sem fékk hugmyndina að kerfinu og hefur fengið til liðs við sig hugbúnaðarsérfræðinga og annað fagfólk í verkefnið á Íslandi og í Póllandi auk öflugra íslenskra fiskafurðaframleiðenda. Stefnt er að því að hugbúnaðurinn verði tilbúinn fyrir árslok.

Ferðalag fisksins hulið neytandanum

„Hugmyndin kviknaði hjá mér þegar ég var á ferðalagi um Evrópu í janúar 2023 þar sem ég var að skoða fiskvinnslur og tók eftir að aðeins er getið um uppruna fisks en lítið sem ekkert um áframvinnslu hans, t.d. hráefnis sem kemur frá Íslandi. Sjálf myndi ég sem neytandi alltaf vilja vita um upprunann og ferðalagið, hafandi á þessum tíma starfað í sjávarútvegi á Íslandi í rúmlega 10 ár þá vissi ég að íslensk sjávarútvegsfyrirtæki eru að skila frá sér frábærri vöru sem mikilvægt er að neytendur séu meðvitaðir um. Í framhaldinu fór ég að kynna mér meira um þessa virðis_keðju alla og verð að viðurkenna að það kom mér á óvart hversu hátt hlutfall af fiski sem veiddur er í Norður-Atlantshafi og landað í Evrópulöndum fer til vinnslu í Kína en kemur svo aftur inn á afurðamarkaði í Evrópu og Bandaríkjunum án þess að neytandinn fái upplýsingar um þetta langa ferðalag sem fiskurinn er búinn að fara. Þetta ýtti undir þá hugsun hvort ekki væri hægt að bæta upplýsingamiðlunina hvað þetta varðar í þágu neytenda og það er í reynd markmiðið með Sea Thru hugbúnaðinum,“ segir Arna.

Upplýsingakrafa neytenda stöðugt vaxandi

Á þessum tíma var Arna í námi í Barcelona á Spáni og færði hugmyndina í tal við pólskan samnemanda sinn, Damian Wiczorek, sem byrjaði að skoða tæknilega möguleika sem fljótt kom í ljós að væru fyrir hendi. Þau stofnuðu svo Sea Thru ásamt öðrum Pólverja, Aleksander Barys. Í framhaldinu lögðu svo fleiri hönd á plóg í verkefninu en stærsti stökkpallur þess var þegar Sea Thru var valið inn í Drift EA sem er miðstöð frumkvöðla og nýsköpunar og er staðsett á Akureyri.

„Í Drift fékk ég hvatningu og stuðning til að vinna verkefnið áfram og í dag erum við sex talsins sem stöndum að Sea Thru á Íslandi og í Póllandi. Markmiðið er að framleiða hugbúnað sem gerir neytendum kleift að skanna QR kóða á pakkningum sjávarafurða og þannig fengið á staðnum úti í búð upplýsingar um bakgrunn og allt ferðalag fisksins sem þeir ætla að kaupa. Krafa neytenda um aðgengi að upplýsingum er stöðugt að aukast út um allan heim og ákall um aðgengi að þessum upplýsingum verður sífellt háværara. Sea Thru er því liður í að svara þessu ákalli.“

Rekjanleikaupplýsingar tengdar í eitt kerfi

Arna segir íslensk sjávarútvegsfyrirtæki standa vel að rekjanleikamálum en vandinn sé hins vegar að sá rekjanleiki nái aðeins til afmarkaðs hluta af ferðalagi afurðanna leið á borð neytandans.

„Það vantar að tengja allar þessar upplýsingar saman þannig að neytendur geti t.d. borið saman fullunna vöru frá Íslandi úti í búð við hliðina á fiski sem hefur ferðast mörg þúsund kílómetra til Asíu í vinnslu og þaðan aftur á vestræna mark-



■ Arna Bryndís Baldvins McClure tekur við hvatningarverðlaunum Samtaka fyrirtækja í sjávarútvegi fyrr í vor. Með henni er Heiðmar Guðmundsson, fulltrúi SFS, sem afhenti viðurkenninguna fyrir hönd samtakanna.



■ Arna ásamt þeim Damian Wiczorek og Aleksander Bary sem gengu til liðs við hana í stofnun og uppbyggingu Sea Thru.



■ Ferðalag fisksins frá miðum til neytanda getur verið langt. Með þátttöku framleiðenda í Sea Thru forritinu er neytendum gert kleift að sjá nákvæmlega feril vörunnar þannig að þeir geti tekið upplýsta ákvörðun þegar þeir kaupa hana úti í búð.

aði. Ólíkt mörgum nágrannalöndum okkar þá er fiskur að stærstum hluta fullunninn á Íslandi. Ég er nokkuð viss um að neytendur vilja fá að vita um þennan bakgrunn til að geta tekið upplýstar ákvarðanir um vörukaup sín. En það er líka svo komið að það er verið að vinna fisk víða úr Norður-Atlantshafi í Austur-Evrópu sem síðan fer inn á afurðamarkaði og er jafnvel kynntur sem íslenskur án þess að fram komi hvar

hann var unninn eða hver raunverulegur uppruni hans er. Til lengri tíma getur þessi þróun því verið skadleg fyrir markaði fyrir íslenskar fiskafurðir og þess vegna þurfum við að vera á varðbergi og bregðast við,“ segir Arna.

Krafan um fullan rafrænan rekjanleika í sjónmáli

Megin hugsunin með hugbúnaðinum er að

hann verði einfaldur fyrir notandann og að virðis_keðja fiskafurðarinnar birtist með myndrænum hætti.

„Við erum enn í þróunarvinnu hér heima og höfum fengið til liðs við okkur mjög öflug íslensk sjávarútvegsfyrirtæki sem leggja sjálf ríka áherslu á rekjanleika í sinni framleiðslu og afurðagæði til að standa undir kröfum neytenda og fá um leið góð verð fyrir sína framleiðslu. Ef horft er á breytingar í regluumhverfinu þá er bara tímaspursmál hvenær fullur rafrænn rekjanleiki vara verður almenn krafa. Síðast núna í janúar voru reglur um rafrænan rekjanleika hertar hjá Evrópusambandinu, sama er að gerast í Bandaríkjunum þannig að framleiðendur eru meðvitaðir um mikilvægi þess að taka þátt í þróuninni, sér til hagsbóta. Markaðsrannsóknir sýna líka að t.d. yngri neytendur vilja vita meira um bakgrunn þeirrar vöru sem þeir kaupa en eru líka tilbúnir að borga hærra verð þegar þeir hafa sannfæringu fyrir upprunann og að gæðakröfum þeirra sé mætt.“

Þurfum að verjast matvælafölsun

Arna segir að það sé áhugavert að skoða gögn um útflutning og innflutning á unnum og óunnum fiski í Evrópusambandinu, jafnvel þótt að um sé að ræða nokkurra ára gamlar upplýsingar. Til að mynda fóru 81% af frosnum þorski frá Evrópusambandinu til Kína árið 2019 á sama tíma og 31% af frosnum þorskafurðum inn til Evrópusambandsins komu frá Kína.

„Annað dæmi er rannsókn sem birtist í Science Magazine árið 2021 þar sem norskir, bandarískir og kínverskir vísindamenn rannsökuðu út- og innflutning sjávarafurðum í Kína. Þar kom í ljós að þrátt fyrir að Kínverjar séu ekki að veiða þorsk eða ýsu þá fluttu þeir engu að síður meira út af þeim tegundum en þeir fluttu inn. Það gefur því auga leið að þetta snýst ekki bara um að neytandanum þyki einhver vara finni heldur er þetta ekki síður spurning um hættu á matvælafölsun. Okkar markmið með Sea Thru er því í senn að hjálpa neytendum að taka upplýsta ákvörðun og að framleiðendur sem eru að vanda vel til verka njóti sannmælis með sína gæðaframleiðslu,“ segir Arna Bryndís Baldvins McClure.

seathru.cloud

Til hamingju með daginn!

Óskum starfsmönnum í íslenskum sjávarútvegi
til hamingju með sjómannadaginn



RITFORM

AUÐLINDIN

atlantic

ÆGIR

Sóknarfæri



Eldri sjómenn á Akureyri á söguslóðum

■ Bretlandshópurinn 2025 fyrir utan sjóminningarsafnið í Hull.

Þeir sitja aldeilis ekki auðum höndum eldri sjómenn á Akureyri. Ferðagleðin ríkir innan hópsins en þeir hafa farið saman í eins konar pílagrímaferðir á fornar slóðir til hafnarborga í Englandi og Þýskalandi og eru rétt komnir heim úr vel heppnaðri Færeyjaferð. Á sjómannadaginn verður að þeirra frumkvæði afhúpaður við hátíðlega athöfn minnisvarði á Akureyri um síðutogara og látna sjómenn. Þá hafa þeir safnað umtalsverðu fé sem notað var til kaupa á nokkrum skipslíkönum af gömlum ÚA togurum. Mikill áhugi er fyrir því að varðveita útgerðarsögu Akureyrar og stefnir hópurinn að safni þar sem henni verði gerð skil.

Sigfús Ólafur Helgason hefur farið fremstur í flokki eldri sjómanna á Akureyri. Hann segir hópinn saman standa af körlum sem voru til sjós á fyrri tíð, einkum á ÚA togurum. Fyrir nokkrum árum voru haldnar í kringum sjómannadag samkomur þar sem eldri sjómenn gerðu sér glaðan dag og rifjuðu upp gamla daga.

„Sæmundur Pálsson stóð fyrir þessum samkomum, þær voru mjög skemmtilegar og fólk hafði gaman af því að hittast og ræða málin,“ segir Sigfús. Á togarajaxlahátíð fyrir 15 árum síðan barst í tal að bagalegt væri að ekki væri til minnismerki á Akureyri um sögu síðutogaranna og látna sjómenn.

Straumhvörf þegar fengu teikningu upp í hendurnar

„Þetta þróaðist þannig að Jón Þórisson leikmyndateiknari teiknaði minnismerki og gaf okkur. Það markaði ákveðin strauhvörf í málinu en svo leið og beið og ekkert þokaðist. Eftir ferð okkar sjómanna til Hull og Grimsby þar sem við sáum slík minnismerki og hvaða þýðingu þau hafa í borgunum spýttum við í lófana og komum verkefninu almennilega í gang,“ segir Sigfús og fagnar því mjög að verkinu er



■ Minnisvarði um sögu síðutogara og látna sjómenn verður afhjúpaður á Akureyri á sjómannadaginn.



■ Þorsteinn Vilhelmsson ræðir við Hans Crueger gamlan þýskan togaraskipstjóra.



■ Gamlir jaxlar við þýskan síðutogara í Bremenhaven. Frá vinstri. Stefán Óskarsson. Davíð Hauksson og Einar Ingi Einarsson.

lokið og minnismerkið verður afhjúpað á sjómannadaginn. Það var smíðað að frumkvæði áhugahóps um síðutogaraútgerð en verður í eigu Sjómannafélags Eyjafjarðar.

Minnismerkið verður sett upp á svæði skammt norðan við aðsetur Siglingaklúbbs Akureyrar, við vel sóttan göngustíg meðfram Drottningarbraut. „Við erum ánægðir, minnisvarðinn

verður á falletum stað á uppfallingunni neðan við Höephner og aðkoman verður mjög aðgengileg fyrir vikið.“

Minnisvarðinn verður upplýstur og við hann söguskilti, bekkir og kertaljósakross. „Þetta verður fallett og ég er sannfærður um að margir munu eiga góða og notalega stund við minnisvarðann í framtíðinni. Þar mun fólk koma saman til að

minnast sjómanna sem horfnir eru af sjónarsviðinu.“

Sigfús nefnir að sjómenn hafi sjálfir að stórum hluta staðið straum af gerð minnismerkisins en þeir höfðu sama hátt á þegar þeir létu smíða líkón af nokkrum skipum sem gerð voru út af Útgerðarfélagi Akureyringa í fyrri tíð.

„Þessi hópur sjómanna hefur safnað um 15 milljónum króna

með reglulegum innlögnum yfir nokkurra ára tímabil. Það er vel að verki staðið og við erum stoltir,“ segir Sigfús en fyrsta líkónið var af Stellunum svonefndu, síðutogurum sem gerðir voru út frá Klakksvík í Færeyjum. ÚA keypti systurskipin og þau fengu nöfnin Svalbakur og Sléttbakur í nýrri heimahöfn á Akureyri. Einnig lét hópurinn smíða líkan af Sólbak, fyrsta skuttogara ÚA, sem og líkan af Spánartogurum ÚA, Kaldbak og Harðbak. Að auki lét hópurinn smíða líkan af einum síðutogara og varð gamli Harðbakur fyrir Valínu. „Þetta var mjög skemmtilegt verkefni en vissulega á stundum erfitt líka.“

„Við getum gert betur“

Sigfús nefnir að eftir góða ferð til ensku hafnarborganna Hull og Grimsby í fyrravör og þýsku borganna Bremerhaven og Cuxhaven fyrr á þessu ári hafi sjómenn séð hversu mikla virðingu og væntumþykju Bretar og Þjóðverjar sýna sögu sjómanna sinna. „Við Íslendingar getum gert miklu betur. Í gegnum árin hefur mikill fjöldi sjómanna farist við Íslandsstrendur við störf sín og við eigum að minnst þeirra með virðingu,“ segir hann. Fyrsti síðutogarinn kom til ÚA árið 1947 og sá síðasti fór »

Gleðilega sjómanna dagshátíð!



1975, en á þessu tímabili fórust 15 ungir menn. „Þeir hurfu í hafið og þeim má aldrei gleyma,” segir hann.

„Við eigum að sýna okkar merku sögu meiri virðingu. Við höfum talað fyrir því að setja upp eins konar sjóminjasafn á Akureyri og eigum mikið magn ljósmynda og muna af ýmsu tagi en höfum ekki hús. Við förum á lítið en flott sjómannaafn í Bretlandi, það var í um 130 fermetra húsi sem sýnir að það þarf ekki endilega svo mikið pláss.”

Ógrynni til af efni

Sjálfur segist Sigfús aldrei hafa verið á síðutogara en hafa tekið viðtöl við marga sem stunduðu sjómennsku á slíkum skipum þegar hann var m.a. safnstjóri lðnaðarsafnsins.

„Ég á ógrynni af efni sem að hluta til á eftir að vinna úr en það mun ekki skorta efnivið ef við gætum látið þann draum rætast að koma upp sýningu á því sem við höfum undir höndum. Ég heyrði margar sögur um aðbúnað um borð í síðutogurum og hann var nú ekki upp á það besta. Menn voru oft blautir og kaldir við sín störf og þau voru gríðarlega erfið. Sem betur fer hefur margt breyst til batnaðar síðan þá en það er mikilvægt að okkur sé kunnugt um þessa sögu og hvernig lífið var til sjós í eina tíð,” segir Sigfús.

Minningarstund á Máneyjarbreka

Ferðir sjómanna á Akureyri til gömlu bresku hafnarborganna hafa nú komið því til leiðar að hópur Breta er væntanlegur til Akureyrar á næsta ári, gagngert til að endurgjalda heimsókn Akureyringanna til þeirra. Sigfús segir að stefnt sé að því að halda minningarstund á svokölluðum Máneyjarbreka út af Tjörnesi en talið er að breski togarinn Kingston Peridot hafi farist þar í ofsaveðri með allri áhöfn 26. janúar árið 1968. Í hópi Bretanna verða m.a. ættingjar og vinir skipverja sem þar hlutu vota gróf. „Við stefnum að því að nota okkar flaggskip, Húna II til að sigla með góða gesti út að slyssað og sameinast þar í bæn til minningar um hina látnu.”



■ Á glæsilegu sjóminjasafni í Grimsby á Englandi vorið 2025.



■ Þýskalandshópurinn 2026 fyrir utan hótelið í Bremenhaven.



■ Síðutogarinn Ross Tiger í Grimsby í Englandi.



■ Smíði líkansins af Spánverjunum Kaldbak EA 301 og Harðbak EA 303. Þorsteinn Vilhelmsson skipstjóri dáist af handbragðinu.



■ Glæsilegt sjóminjasafn í Cuxhaven.



■ Gamall timbertogheri fyrir utan sjóminjasafnið í Cuxhaven. Frá vinstri: Kristján Þorkelsson og Þórður Þórðarson.



**TIL HAMINGJU
MEÐ DAGINN
SJÓMENN OG FJÖLSKYLDUR**

Við óskum sjómönnum
og fjölskyldum þeirra

TIL HAMINGJU MEÐ SJÓMANNADAGINN



Þar sem elsti fiskibátur landsins er geymdur

Sjóminjasafnið á Hellissandi er í Sjómannagarðinum við Sandahraun og er þar meðal annars að finna ýmsar minjar sem tengjast útgerð áraskipa frá liðnum öldum og þar eru til sýnis áttæringarnir Bliki og Ólafur Skagfjörð. Ýmsir áhugaverðir gripir, auk mynda, eru til sýnis í safninu og má þar nefna bátavélar. Þá tilheyrir safninu endurbygging þurra-búðarinnar Þorvaldsbúðar.

Sjómannadagsráð á Hellissandi og Rífi fékk afhentan Sjómannagarð upp úr 1970 og kom upp sjóminjasafni til minningar um sögu sjómennsku. Árið 1974 var sett upp stytta Jökklarar eftir Ragnar Kjartansson. Í garðinum var síðan endurbyggð á árunum 1977-1978 síðasta þurra-búðin sem búið var í á Hellissandi, Þorvaldsbúð. Síðan bættist við áraskipið og áttæringurinn Bliki sem var byggður í Akureyjum árið 1826 og var róid á honum til fiskjar til ársins 1965. „Bliki er talinn vera elsti fiskibátur sem varðveittur er á Íslandi,” segir Þóra Olsen sem hefur staðið að uppbyggingu safnsins í áráraðir og er hún formaður stjórnar þess. „Hann var gefinn með því skilyrði að það yrði byggt yfir hann og er það upphafið að safninu. Fyrsta bátaskýlið var síðan byggt, yfir hann, í kringum 1980.”

Salerni voru byggð árið 1994 - framhald af bátaskýlinu - og árið 2008 var byrjað að byggja annað

bátaskýli, með tengibyggingu á milli, þar sem safnið á nú tvo báta, Blika og svo Ólaf Skagfjörð sem var byggður árið 1885.

„Sjómannadagsráð rak safnið og garðinn til um 2000 og svo tóku félagsamtök við. Árið 2013 var þetta gert að sjálfseignarstofnun og það eru þrjú sjálfboðaliðar í stjórn sem reka safnið. Svo kom ég inn í þetta og Órn Hjörleifsson sem er nýdávinn. Við tókum við þessu árið 2016 sem sjálfboðaliðar og við ákváðum að taka þetta allt í gegn og þá fórum við að klára bátaskýlið og var farið í að einangra og klæða loftið í seinna bátaskýlinu frá 2008 en það var aldrei klárað. Fyrst vorum við bara tvö héra en þriðji sjálfboðaliðinn hætti strax vegna persónulegrar ástæðu og svo réðum við til okkar smið og kláruðum bátaskýlið.”

Þóra segir að haustið 2016 hafi hún ráðið Björn G. Björnsson hönnuð í vinnu til að hanna fyrir safnið sýningar og nota þá hluti sem til voru á safninu og sem fundust í bæjarfélaginu.

„Við tókum öll húsin - eldra bátaskýlið, Þorvaldsbúð og geymslu - í gegn. Við byggðum 70-80 fermetra stórt anddyri við eldra bátaskýlið og létum leggja flotta stétt. Húsin voru í rauninni öll mjög illa farin þannig að við tókum allt í gegn, svo sem rafmagnið og létum skipta um þak. Við fengum styrki frá nokkrum útgerðum og ég fékk lán hjá



■ „Hérna erum við með fiskibát og hér er sagan. Ég veit að fólki sem kemur hingað inn finnst það tengjast svæðinu miklu meira,” segir Þóra Olsen.

Landsbankanum fyrir uppbyggingunni og þessu nýja anddyri. Þetta er búin að vera svakalega mikil vinna. Svo eyddum við peningum til að laga Þorvaldsbúð og síðan var sett útsýning á spjöldum.”

Fjórar sýningar

„Ein er í nýja andyrinu þar sem við reukum einnig kaffihús. Það er

ljósmyndasýning sem ég kalla „Sagan okkar“ þar sem við reynum að sýna þróun hafna í Snæfellsbæ síðustu hundrað árin.

Í eldra bátaskýlinu er sýningin „Náttúran og hafið“ þar sem við erum með uppstoppaða fugla og fiska, steinasafn og skeljasafn.

Í nýrra bátaskýlinu er sýningin „Sjósókn undir jökli“ þar sem

Blikinn fær að njóta sín og er reynt að segja sögu fiskveiða frá upphafi og sýnum við aðeins hvað við gerum í dag.

Svo er smá biósala í tengibyggingu á milli bátaskýla og þar erum við með sjö skjái og sýnum nokkrar stuttmyndir um sjávarlíf.

Úti er svo fjórða sýningin og þar erum við með sýninguna „Landnámsmenn í vestri“ þar

Gleðilega sjómannadagshátíð!



Vopnafjarðarhöfn



Þórsnes ehf



sem fólk getur til dæmis lesið um Kristófer Kólumbus og Guðríði Þorbjarnardóttur og fleiri sem fóru vestur um haf.“

Hvað varðar sögulegar tengingar við útveginn á Snæfelli segir Þóra að safnið sé tengt sjávarútveginum að öllu leyti. „Í upphafi voru það útgerðarmenn og sjómenn sem byrjuðu fyrst uppbygginguna í garðinum með því að halda sjómannadags hátíðina og þar er hún haldin enn. Síðan var að koma styttni upp í garðinum og láta endurgera Þorvaldsbúð í garðinum en hún stóð áður ofan við Brekknavör þaðan sem róði var í aldir. Síðan byggðu þeir fyrsta bátaskýlið yfir Blikann. Sýningarnar í safninu tengjast líka svo til allar sjávarútvegi, sjávarlífi, fiskveiðum og náttúru við hafið og svo hafa útgerðirnar stutt safnið í gegnum árin.“

Kostnaðarsamt ef eitthvað bilar

Eins og áður segir eru það sjálfbodaðliðar sem sjá um safnið. Þóra boðaði í fyrra að safninu yrði lokað en eftir það hækkaði bærinn styrkinn til safnsins um eina og hálf milljón auk þess sem sjö útgerðir styrkja það.

„Það hefur ekki dugað öll árin fyrir afborguninni af láni og þá hef ég þurft að vera með kaffihús og vinna myrkranna á milli til þess auka tekjurnar til að borga laun fyrir starfsmenn. Ég er með tvo starfsmenn á sumrin og svo hef ég þurft að sjá um allt viðhald. Maður er málarí, smiður, bakari, fjármálastjóri og hitt og þetta og með leiðsögn. Ég var að gefast upp í fyrra þar sem mest af innkomunni af rekstrinum – aðallega af kaffisölunni sem hefur haldið uppi safninu – fer í að borga launin hjá starfsmönnum; ég er alls ekki að hala inn mikið af peningum en þeir rétt duga fyrir launum og rafmagni. Það sem er auka fer í viðhald en þá verðum við hjónin að vinna sjálf alla vinnuna þar sem það er ekkert eftir til að borga iðnaðarmönnum. Það vill til að við erum handlagin. Það kostar ef eitthvað bilar. Allt þetta viðhald og að mála húsin tekur á. Þegar ég er að baka kökur og selja inni er alveg augljóst að ég get ekki verið líka úti að mála húsin eða verið í að slá og snyrta garðinn.“

Gallinn við þetta allt – og kannski voru það mestu mistökkin hjá okkur Óssa og Óskari að fara í að bjarga þessu safni en það var allt í niðurníðslu þegar við tókum við þessu – er að bæringinn hefur í raun engan áhuga á safninu. Flestum finnst söfn vera baggi á bæjarfélögum og í raun veit ég ekki hver mun styrkja safnið frá ári til árs. Flestir halda að bæringinn eigi safnið og ég sé á launum hjá bænum og eiga erfitt með að skilja það að safnið á sig sjálft og að ég er ekki á launum hjá neinum. Þetta er það sem ég var orðin þreytt á í fyrra.

Ég er búin að leggja alla þessa vinnu á mig fyrir samfélagið en ég lít á safnið sem eign þess þó að bæringinn eigi það ekki í raun. Það voru sjálfbodaðliðar áður sem byggðu það upp í þágu samfélagsins til að halda utan um sögu svæðisins. Þótt ótrúlegt sé byrjuðu ég og Örn Hjörleifsson, sem var að verða áttáttu þá, þessa vegferð 2016 og er ég stolt að segja frá því að safnið verður orðið skuldlaust í lok næsta árs. Þá verð ég búin að borga upp þau lán sem tekin



■ Auk báta eru ýmsir áhugaverðir gripir í safninu.

voru í alla þessa uppbyggingu. Ef ég færi að reikna út þá vinnu sem við hjónin höfum skilað í þessa uppbyggingu þá er ég hrædd um að það væru tugir milljóna. Það er það sem ég var að tala um þegar ég var orðin þreytt í fyrra. Öll þessi vinna, fyrir hvað? Allir dást að safninu og því sem við höfum áorkað en hvað svo? Hvað gerist þegar við göngum á brott? Er ég búin að eyða síðustu 11-12 árum fyrir hvað? Horfi ég á safnið grotna niður hægt og rólega þar til að það verður að engu?“

Hér er sagan

Það er augljóst að vinna þóru hefur gefið mikið, enda skiptir svona safnið máli fyrir söguna okkar.

„Hérna erum við með fiskibát og hér er sagan. Ég veit að fólk sem kemur hingað inn finnst það tengjast svæðinu miklu meira. Það er saga í hverju skrefi sem maður tekur hérna. Hérna eru Dritvíkin og Keflavíkurvörin. Þetta er mjög mikil tenging við svæðið og það eru allir mjög stoltir af þessu og það vill enginn að þetta fari.“

Það verður mikið um að vera í sumar á Sjóminjasafninu á Hellissandi. „Það er allt orðið fullt hjá mér núna af munum,“ segir Þóra sem segir að þrátt fyrir óvissu hvað rekstrarfé varðar hafi verið mjög gaman að vinna þarna og hún segist margt hafa lært. „Mér þykir vænt um þessa hluti og ég elska að vera hérna.“



TIL HAMINGJU MEÐ DAGINN SJÓMENN

RAFIDNAÐARSAMBAND ÍSLANDS STENDUR VAKTINA

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

Tryggjum öryggi og skiptum við fagfólk

RAFIDNAÐARSAMBANDIÐ stendur vaktina og stendur vörð um réttindi þín, starfsumhverfi, vellíðan og starfsöryggi



ADILDARFÉLÖG RAFIDNAÐARSAMBANDSINS





■ Freyja er nýjasta varðskip Íslendinga, 86 metra langt og 20 metra breitt.

Varnir og öryggi í 100 ár

Ágrip af sögu Landhelgisgæslunnar sem fagnar aldarafmæli í sumar

Landhelgisgæsla Íslands er ein af grunnstofnunum lýðveldisins og gegnir stofnunin eins og allir vita gríðarlega mikilvægu öryggis- og varnarhlutverki fyrir land og þjóð. Á þessu ári verða 100 ár liðin frá því Landhelgisgæslan var formlega sett á laggirnar en það var 1. júlí 1926. Á árinu er einnig fleiri tímamóta að minnst því 50 ár eru nú frá því hatrömmum deilum við Breta um yfirráð yfir fiskimiðunum lauk en þar gegndi Landhelgisgæslan auðvitað lykilhlutverki.

Korvettan Ömen skerst í leik

Á öldum áður voru fengsæl fiskimið við Ísland rétt eins og nú og í þau mátti sækja bein úr sjó eins og hverjum lysti. Franskar duggur fiskuðu upp við landsteina og með tímanum bættust fleiri erlend fiskiskip inn á miðin með botnvörpur og önnur stórvirk veiðitæki.

Upphaf gæslu íslensku landhelginna má rekja til þess þegar danska utanríkisráðuneytið fór þess á leit við flotamálaráðuneytið að herskip yrði sent til Íslands árið 1859. Til landsins var send korvettan Ömen og skipherrann fékk þau fyrirmæli að halda útlendum fiskimönnum fyrir utan landhelgina eins og lög kváðu á um. Þessu eftirliti var illa sinnt næstu áratugina og fóru útgerðir erlendra skipa sínu fram. Oft urðu átök vegna þessa og frægt er í sögunni þegar Hannes Hafstein sýslumaður á Ísafirði hugðist taka breskan togara í landhelgi ásamt nokkrum mönnum árið 1899 en svo illa tókst til að þrír aðstoðarmanna hans drukknuðu en sjálfur komst sýslumaður af við illan leik.

Árið 1901 gerðu Danir og Englendingar samkomulag um þriggja mílna landhelgi og fiskveiðilögsögu við Ísland. Með heima-stjórn árið 1904, sem einmitt þessi sami Hannes Hafstein veitti forstöðu, gerðu Danir út eftirlitsskipið Íslands Falk og árið 1913 var Landhelgissjóður Íslands stofnaður en í hann áttu að safnast fésektir fyrir ólöglegar veiðar sem voru notaðar til að fjármagna landhelgisgæsluna. Með sambandslögunum árið 1918 og fullveldinu sem þeim fylgdi var ákveðið að Danir myndu áfram sinna landhelgisgæslu við Ísland sem kæmi til endurskoðunar eftir 25 ár.

Fyrstu íslensku varðskipin

Kaflaskil verða árið 1920 þegar Björgunarfélag Vestmannaeyja kaupir rúmlega 200 rúmlesta danskt skip til þess að hafa eftirlit með fiskibátum Eyjamanna og aðstoða þá eftir því sem þörf gerðist. Þetta skip var um 20 ára gamalt, smíðað sem togari í Englandi fyrir dansk-íslenska verslunar-



■ Björgunarfélag Vestmannaeyja keypti árið 1920 rúmlega 200 rúmlesta danskt skip til þess að hafa eftirlit með fiskibátum Eyjamanna. Það var nefnt Þóri.



■ Fyrsta sérsmiðaða varðskip Íslendinga. Óðinn kom til landsins þann 23. júní 1926.



■ Verðandi skipherrar. Þessir luku skipstjóraþrófi á varðskipum ríkisins vorið 1958. Frá vinstri: Jónas Guðmundsson, Erling R. Magnússon, Sveinbjörn Finnsson og Benedikt Hans Alfonsson.

og fiskveiðifélagið á Geirseyri. Lengst af hafði þó skipið Þjónað sem rannsóknarskip undir heitinu Thor fyrir danska ríkið og aðstoðaði m.a. við að finna hrygningarsvæði íslenska þorsksins. Eftir að Björgunarfélagið keypti skipið var það nefnt Þór og telst það vera fyrsta varðskip okkar Íslendinga. Rekstur Björgunarfélagsins gekk illa og árið 1926 ákvað Ríkissjóður að kaupa skipið og með kaupum þess var kominn fyrsti vísir að Landhelgisgæslu Íslands. Fallbyssan var sett um borð í Þór árið 1924, 27 mm byssa, en skipið var þá komið undir stjórn dómsmálaráðuneytisins. Síðar var Þór vopnaður tveimur 57 mm fallbyssum og loks einni 47 mm fallbyssu.

Þegar hér er komið sögu var ljóst að bæta þyrfti í gæslu landhelginna þótt ekki væri hún víðfeðm. Jón Magnússon, fyrsti forsætisráðherra Íslendinga í samsteypustjórn og pólitískur eftirmaður Hannesar Hafstein hafði mikinn áhuga á

vernd landhelginna og ýtti stjórn hans mjög á Dani að sinna gæsluhlutverkinu en jafnframt var mótuð sú stefna að Íslendingar sjálfir myndu þar axla aukna ábyrgð. Árið 1925 var því tekin ákvörðun um að smíða nýtt varðskip sem fékk nafnið Óðinn og kom hann til landsins sumarið 1926. Þetta fyrsta varðskip sem smíðað var fyrir Íslendinga var 512 rúmlestir, vopnað tveimur 57 mm fallbyssum, smíðað af Köbenhavns Flydedok & Skibsværft í Danmörku. Koma Óðins og kaupin á Þór markaði upphaf Landhelgisgæslu Íslands sem var svo formlega stofnuð 1. júlí 1926. Fyrstu skipherrarnir fengu þjálfun á vegum danska sjóhersins í þjónustusíðum sem urðu grunnur að ýmsum hefðum Landhelgisgæslunnar.

Tveggja íslenskra varðskipa naut þó ekki lengi við því gamli Þór strandaði við Húnaflóa árið 1929 og var þá strax ráðist í kaup á varðskipinu Ægi sem var nýtt skip,

smíðað af Burmeister & Wain í Danmörku. Þessi fyrsti Ægir Gæslunnar reyndist happafleyta og var skipið lengi notað í eftirlit, leit og björgun, fiskveiðieftirlit, rannsóknir og sjómælingar í íslenskri efnahagslögsögu. Ægir tók m.a. þátt í fyrsta þorskastríðinu gegn Bretlandi en var seldur í brotajárn með tilkomu nýs Ægis árið 1968.

Hugað að stærri landhelgi

Eins og áður hefur komið fram var við upphaf 20. aldar gerður samningur um að fiskveiðilögsagan við Ísland væri 3 sjómíliur en utan þess mættu allir veiða hömlulaust og teldist það opið hafsvæði. Árið 1904 er talið að um 180 erlendir togarar (skip sem veiða með botnvörpu) hafi sótt á íslensk fiskimið, þar af 150 bresk. Íslendingar eflðu einnig mjög sinn fiskveiðiflota framan af öldinni og með togaravæðingunni gátu þeir sótt lengra út en áður. Skarst því fljótlega í odda með erlendum fiskiskipum.

Á árunum upp úr 1930 jókst mjög umræða millum þjóða að koma á alþjóðlegu samkomulagi um friðun mikilvægustu hrygningar- og uppeldisstöðva nytjafiska. Ekki lögðust slíkar hugmyndir vel í alla og t.d. féllust bresk stjórnvöld aldrei á annað en að allt hafsvæði utan þriggja sjómílna frá ströndu væri úthaf og öllum opið til nýtingar.

Eftir seinni heimsstyrjöldina jókst sókn erlendra togara mjög enda miðin afar fengsæl eftir litla ásókn í öfriðnum sem hafði geysað í fimm ár. Að sama skapi dróst fiskafli íslensku útgerðanna saman svo um munaði. Íslensk stjórnvöld sáu að við yrði að bregðast með einhverju móti. Árið 1948 samþykkti Alþingi því lög um vísindalega vernd fiskistofna á land- >>

Til hamingju með daginn!

Sjómannafélag Eyjafjarðar óskar sjómönnum og fjölskyldum þeirra til hamingju með sjómannadaginn



Sjómannafélag Eyjafjarðar

www.sjoey.is



■ Breska freigátan HMS Falmouth sigldi tvívegis á Tý í 3ja og síðasta þorskastríðinu að kvöldi 6. maí 1976 út af Austfjörðum.



■ Guðmundur Kærnested var einn nafntogaðasti skipherra Landhelgisgæslunnar og tók þátt í öllum þremur þorskastríðunum við Breta.



■ Halldór B. Nellet, síðar skipherra, með togvirklippur sem reyndust ráða úrslitum í þorskastríðunum.

grunninu og í framhaldinu var samningnum frá 1901 um 3ja milna landhelgi sagt upp. Jafnframt var gefin út reglugerð um fjögurra milna fiskveiðilögsögu frá grunnlinum sem dregnar voru fyrir minni fjarða og flóa sem þýddi í raun að lögsagan stækkaði úr 25.000 ferkílómetra í 43.000 ferkílómetra. Ríkisstjórnir Belgíu, Bretlands, Frakklands og Vestur-Þýskalands virtu þessa nýju fiskveiðilögsögu en ekki Bretar sem gripu til aðgerða og settu m.a. löndunarbann á íslenskan fisk í breskum höfnum. Íslendingar létu sér ekki segjast, efldu hraðfrystiðnað sinn og öfluðu sér nýrra markaða í öðrum löndum. Jafnframt var hugað að frekari stækkun íslensku fiskveiðilögsögunnar.

Þetta sögulega ár 1952 var Landhelgisgæsla Íslands gerð að sjálfstæðri stofnun og Pétur Sigurðsson skipaður forstjóri.

Ásynjur í lofti

Við þessar aðstæður var stjórnvöldum ljóst að Landhelgisgæslan fengið aukið hlutverk hvað vernd landhelginnar varðaði auk þess sem björgunar- og öryggishlutverk hennar jókst ár frá ári. Árið 1955 hófst flugrekstur Landhelgisgæslunnar þegar hún eignast sína fyrstu flugvél sem var flugbátur af gerðinni PBY-6A Catalina með einkennisstafina TF-RAN. Flugvélin fór í fyrsta gæsluflugið 29. desember 1955 og nokkru síðar var ratsjá sett í hana og talið er að hún hafi verið fyrsta íslenska flugvélin sem búið var slíku tæki. Næsta loftfar kemur svo árið 1962 þegar Gæslan eignast Douglas C-54 Skymaster flugvél sem hlaut einkennisstafina TF-SIF. Áratug síðar kaupir hún Fokker F-27 200 flugvél sem nefnd var TF-SYR og árið 1977 eignast Landhelgisgæslan TF-SYN af sömu gerð. Þessi vinnuhestur átti eftir að vera í þjónustu Landhelgisgæslunnar í rúma þrjú áratugi eða allt þar til Dash 8 Q-314 flugvélin TF-SIF kom til landsins árið 2009 og er hún enn í þjónustu.

Samhliða auknu hlutverki flugvéla í flota Gæslunnar komu þyrlurnar æ meira við sögu en sú fyrsta fór í loftið árið 1965. Hún var af gerðinni Bell 47J og var keypt til landsins í samvinnu við Slysavarnafélag Íslands. Þyrlan, sem fékk einkennisstafina TF-EIR, var í notkun þar til í október 1971. Fyrsta eiginlega björgunarþyrlan kemur ári síðar og fékk hún einkennisstafina TF-GNA. Þessi þyrla fór í Skálafelli en mannbjörg varð. Í stað hennar var keypt ný þyrla árið 1976 af gerðinni Sikorsky S-76 og skráð TF-RAN. Þyrlan var sérhönnuð til landhelgisgæslu og með öflugan lyftibúnað til björgunarstarfa. Þann 8. nóvember 1983 varð hins vegar sá hörmulegi atburður að TF-RAN fór í æfingaflogi í Jökulfjörðum og með henni fjórir starfsmenn Landhelgisgæslunnar. Þetta er mannskæðasta slys sem orðið hefur í sögu Gæslunnar.

Á árunum 2019-2021 var björgunar-



■ Eftirlitsflugvélin TF-SIF kom til landsins árið 2009 og er hún enn í þjónustu.

þyrlufloti Landhelgisgæslunnar endurnýjaður og keyptar fullkomnari þyrlur af gerðinni Airbus Super Puma H225 sem fengu einkennisstafina TF-EIR, TF-GRO og TF-GNA. Þessar þrjár þyrlur eru nú í rekstri hjá Landhelgisgæslunni.

Þorskastríðin skella á

Umskipti verða í landhelgisbaráttunni þegar Alþingi samþykkir að færa fiskveiðilögsögu Íslands út í 12 sjómílar. Við það stækkaði lögsagan úr 43.000 ferkílómetra í 70.000 ferkílómetra. Bretar sendu herskip á vettvang og hótuðu að sökkva íslensku varðskipunum og fyrsta raunverulega þorskastríðið hófst. Þjóðin stóð einhuga að baki aðgerðum og hvatti starfsmenn Landhelgisgæslunnar óspart til dáða. Þessi deila stóð til ársins 1961 er samkomulag náðist. Það fól í sér að Bretar fengu áfram að veiða innan íslensku fiskveiðilögsögunnar í þrjú ár frá 6 mílum upp í 12 mílur. Auk þess féllust Íslendingar á að vísa mætti deilum um frekari útfærslu fiskveiðilögsögunnar til Alþjóðadómstólsins í Haag.

Ekki voru allir Íslendingar sáttir við þetta samkomulag og stjórnvöld voru ásökuð um linkind gagnvart Bretum. Því óx þeim sjónarmiðum fiskur um hrygg að samningurinn frá 1961 dygði skammt og árið 1972 ákvað Alþingi að færa fiskveiðilögsöguna út í 50 mílur og þar með fór lögsagan í 216.000 ferkílómetra. Annað þorskastríðið var hafið. Viðbrögð breskra stjórnvalda voru harkaleg sem vænta mátti enda var þeim og öðrum úthafsvæðingum ljóst, að hér var ekki einvörðungu um íslensku fiskveiðilögsöguna að tefla, heldur hlutu úrslit mála að ráða miklu um hver framtíðarþróunin yrði á alþjóðavettvangi. Á Íslandsmiðum var baráttan hörð og sóttu bæði breskir og vesturþýskir togarar á miðin. Mátti oft litlu muna að íslensku varðskipin, sem héldu uppi vörnum fyrir íslenska hagsmuni, sykkju í djúpið. Eina dauðsfallið sem varð í þorskastríðunum átti sér stað í þessari

deilu sumarið 1973 en þá lést Halldór Hallfredsson, vélstjóri á varðskipinu Ægi, er hann fékk raflost við viðgerðir eftir ásiglingu bresku freigátunnar Apollo.

Halaklipptir á miðunum

Þessari baráttu mátti auðvitað líkja við dæmisöguna um Davíð og Golíat. Breski sjóherinn var með algera yfirburði og þrátt fyrir herská sjónarmið íslenskra stjórnvalda réð hún að mestu yfir sömu skipum og í síðasta stríði. Nýr Óðinn var þó kominn til sögunnar og einnig var vitaskipinu Árvakri beitt svo og Hval-Tý, skipi sem ríkið hafði tekið leigunámi frá Hval hf. Þá var spáný Fokker-flugvél komin í slaginn og að auki þrjár þyrlur, þar af ein fjögurra manna. En það sem mestu skipti var leynivopnið mikla, svokallaðar togvirklippur sem gátu skorðið botnvörpur aftan úr landhelgisbrjótum sem þýddi tafarlausa stöðvun veiða með tilheyrandi kostnaði fyrir útgerðina. Klippunum var fyrst beitt gegn breskum togarum þann 5. september 1972 af áhöfn varðskipins Ægis. Í þessu stríði fóru vörpur 82 breskra og þýskra togarar í djúpið.

Togvirklippurnar eru íslensk uppfinning og komu þær erlendum sjómönnum algjörlega í opna skjöldu. Þær komu fyrst fram í þorskastríðinu 1958-1961 þegar landhelgin var færð út í 12 mílur en aldrei kom til þess að þær væru notaðar þá. Voru togarar berskjaldaðir fyrir þessu nýja áhaldi sem olli útgerðum skipanna miklum kostnaði; ónýtum veidarfærum og töpuðum afla. Ráðið var einfaldlega að sigla þvert á togvira veiðiskipanna og krækja klippunum, sem í raun voru nokkurs konar akkeri, í strekta togvirana. Við álagið slitnuðu þeir aftan úr skipinu og veidarfærin þar með.

Í afmælisriti Landhelgisgæslunnar 80 ára segist Presti Sigtryggssyni skipherra svo frá um fyrstu kynni varðskipsmanns af áhaldinu: „Ég man eftir því að búnaður í klippurnar voru um tveggja metra langir járnkarlar úr sérstaklega hertu stáli. Þeir

komu með varðskipi frá Danmörku og ég held að 10 járnkarlar hafi verið pantaðir í fyrstu.“ Þróstur segir að aðalflugmynda-smiður að klippunum hafi verið Friðrik Teitsson, aldraður maður sem starfaði hjá Gæslunni en hafði áður rekið vélsmiðju í Bolungarvík. „Ég man greinilega eftir því þegar þetta leynivopn kom um borð í Sæbjörgu sem ég tók við 1960. Það kom í kistu með hengilás fyrir og enginn átti að vita hvað væri í kistunni nema ég.“

Og sigurinn vannst

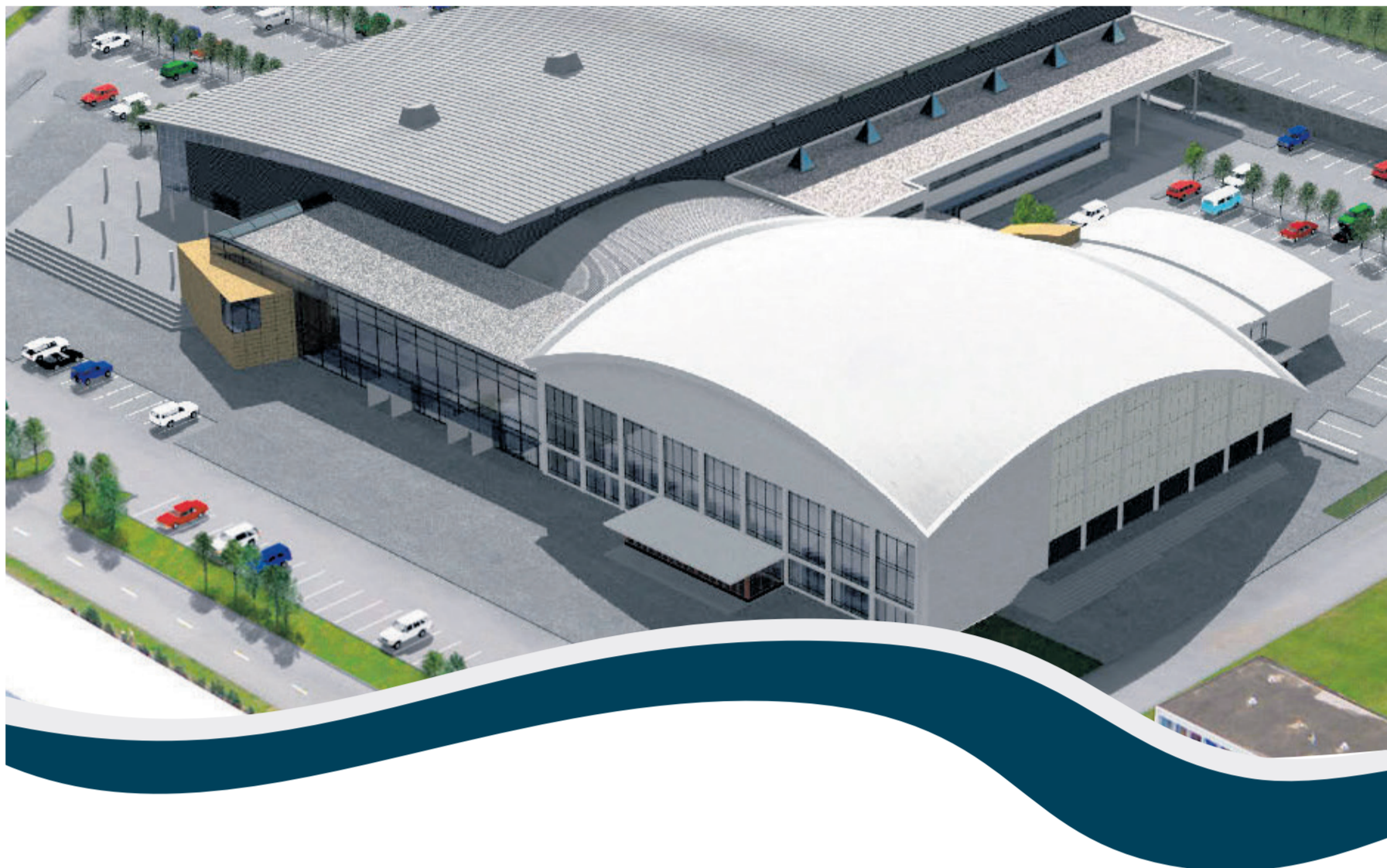
Öðru þorskastríðinu lauk með samkomulagi milli þjóðanna í nóvember 1973. Réttum tveimur árum síðar færðu Íslendingar enn út landhelgina í 200 mílur eða þann 15. október 1975 og þá náði lögsagan yfir 758.000 ferkílómetra hafsvæði. Viðbrögð Breta voru á sömu lund og áður; illvíg herskip og árásargjarnir dráttarbátar. Er ekki ofsagt að það hafi verið hrein mildi að ekki urðu stórslys á miðunum en íslensku skipherrarnir og starfsmenn þeirra sýndu fádæma leikni og hugkvæmni við að gera Bretunum lífið óbærilegt innan fiskveiðilögsögunnar.

Landhelgisgæslan var á þessum tíma eflid til átaka þegar varðskipið Týr kom í þjónustu og var flaggskip gæslunnar í 3ja og síðasta stríðinu. Skipið stundaði eftirlit, leit og björgun, fiskveiðieftirlit og almenna löggæslu í íslensku efnahagslögsögunni og á nærliggjandi hafsvæðum, svo sem við Grænland og Jan Mayen. Týr var tekinn úr notkun árið 2021 og seldur árið 2022.

Síðustu deilunni um útfærslu landhelginnar lauk eftir skamman leik með friðarsamkomulagi í Osló 1. júní 1976. Í henni voru skráðar 54 ásiglingar breskra skipa á íslensku varðskipin en Landhelgisgæslan hafði sem fyrr veg og vanda af því að sökkva veidarfærum 48 landhelgisbrjóta í undirdjúpin. Og sigurinn vannst.



■ TF-Eir á flugi. Á árunum 2019-2021 var björgunarþyrlufloti Landhelgisgæslunnar endurnýjaður.



RITSÝN - LAUGARDALSHÖLL

2026 - 2028



**ÍSLENSKUR
LANDBÚNAÐUR**

ÍSLENSKUR LANDBÚNAÐUR

9. - 11. október 2026



STÓR
ELDHÚSIÐ

STÓRELDHÚSIÐ

5. - 6. nóvember 2026



**ÍÐNAÐAR
SÝNINGIN**

ÍÐNAÐARSÝNINGIN

16. - 18. september 2027



**ICELAND FISHING
EXPO**

SJÁVARÚTVEGUR

20. - 22. september 2028



RITSÝN

Sýningarfyrirtæki

www.ritsyn.is



Ólafur M. Jóhannesson - Framkvæmdarstjóri
olafur@ritsyn.is - 698 8150



Inga Ágústsdóttir - Markaðsstjóri
inga@ritform.is - 898 8022

Traustur félagi í sjávarútvegi

Skeljungur hefur þjónað sjávarútveginum og smábátaeigendum í tugi ára. Skeljungur óskar sjómönnum og fjölskyldum þeirra til hamingju með daginn

