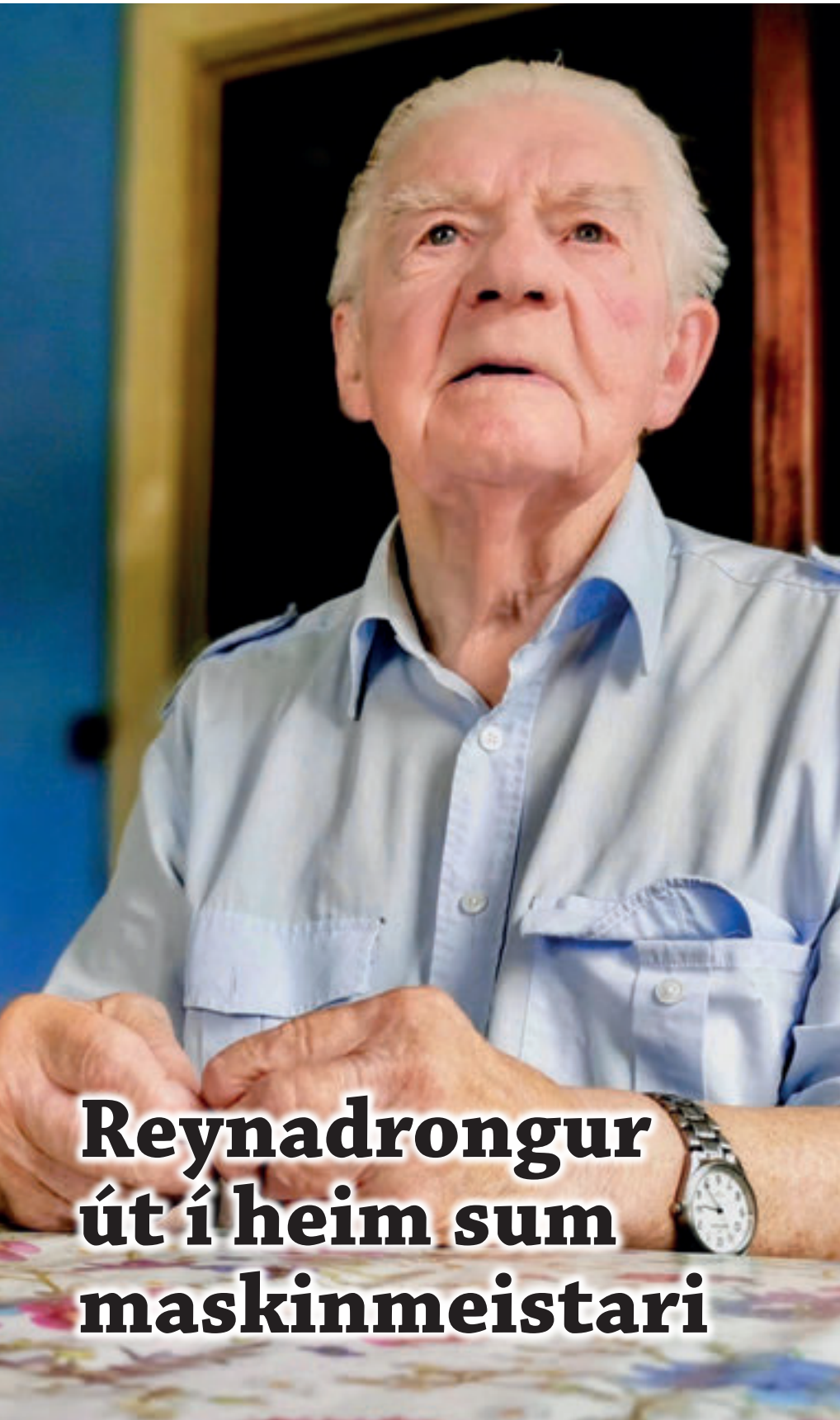




MASKINMEISTARIN

Nr. 15 / November 2021



**Reynadrongur
út í heim sum
maskinmeistari**



**Herd krøv
raka javnt**



**Arbeiðstíðir á
landi og sjógvi
mugu javnsetast**



**Sjey maskin-
meistarar finga
prógv**

Útgevandi

Maskinmeistarafelagið.
Blaðið verður sent limunum.
Vanliga eru fyra útgávur um árið.

Blaðnevnd

Ólavur Gunnarsson, ábyrgd
Tummas Eli Høj Joensen

Maskinmeistarafelagið

Grønlandsvegur 58
Postboks 3238
110 Tórshavn
Tel 31 47 18
Teldupostur: mf@mf.fo

Blaðhald

Tey, sum ynskja at halda Maskinmeistarán,
kunnu boða frá hesum í telduposti til:
press@press.fo
Halдаргајaldið er 200,- kr. um árið;

Endurging

Endurging bert loyvd
samsvarandi lógini um upphavsrett.
MASKINMEISTARIN kann takast niður
sum pdf á heimasíðuni hjá felagnum,
www.mf.fo

Forsíðumyndir

Eli Hansen, Grækari D. Magnussen
Norröna, Smyril Line
Ólavur Gunnarsson, Ingolf S. Olsen
Prógvhandan, Maria Lava Jacobsen

Umsiting og redaksjón

Press: press@press.fo
Øssur Winthereig
ossur@press.fo
Tel 21 84 86
Ingolf S. Olsen
ingolf@press.fo
Tel 22 50 77
Grækari Djurhuus Magnussen
grakaris@press.fo
Tel 51 44 44

Umbróting

Grafikmaster
www.grafikmaster.fo
502022

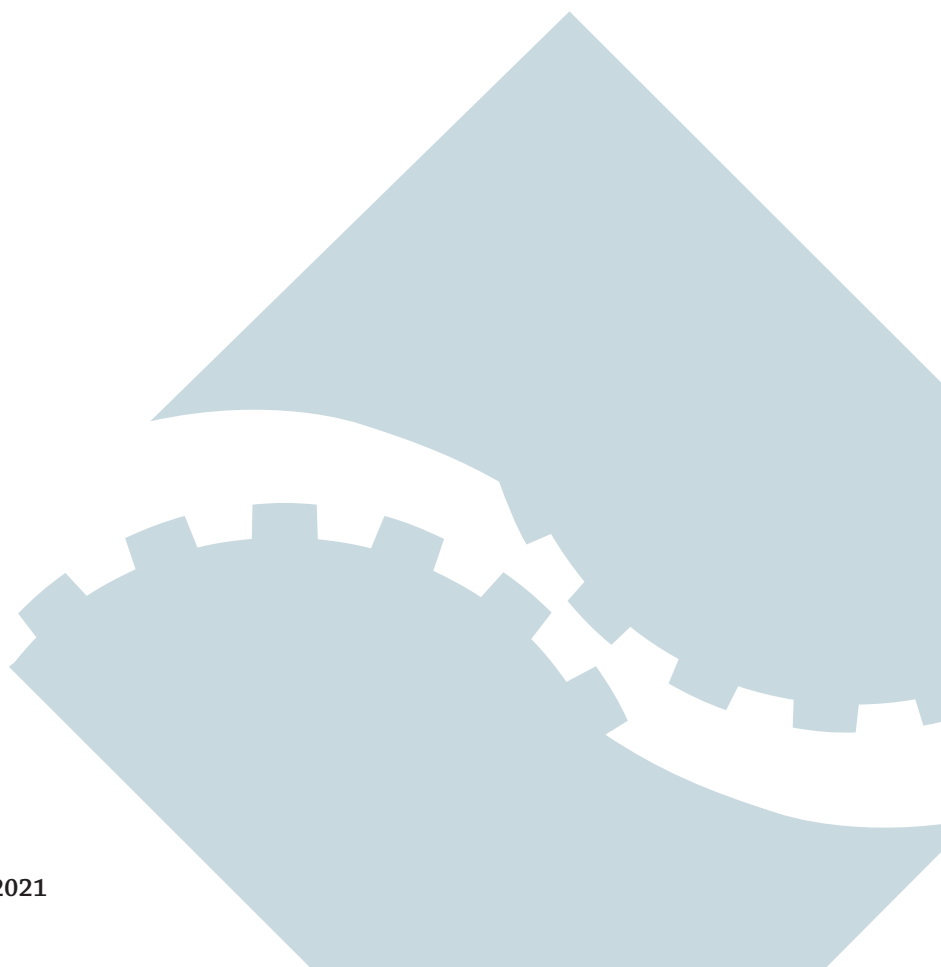
Prent og liðugtgerð

Føroyaprent
info@foroyaprent.fo
314555

Upplag: 800

INNIHALD

Oddagrein.....3
Reynadrongur út í heim í maskinrúminum4
Arbeiðstíðir á landi og sjógvi mugu javnsetast...14
Lønarbrøkurin er avgerandi16
Ivaspurningar um vaktarskipanir kunnu loysast...18
Herd krøv raka javnt20
Herd krøv um útlát frá skipum.....22
Sjey nýggir maskinmeistarar.....24
Maskinmeistarar eru eitt serligt fólkaslag.....24
Tíðindi26
Føðingardagar27



Stytttri arbeiðsvika má galda øll

Í 1990 bleiv arbeiðsvikan í Danmark, sum vit ofta samanbera okkum við, sett niður í 37 tímar, og nú vit loksins hava sett hetta á breddan her heima, eru onnur komin upp aftur longur og eru farin at umrøða at stytta arbeiðsvikuna niður í fyra dagar.

Men nú eru so røddir frammi bæði í politiskum flokkum og í størri fakfelagssamtaki um at stytta arbeiðsvikuna í Føroyum niður í 37 tímar.

Í framhaldi av hesum hava hesi somu fakfeløg lagt fram eina størri kanning fyri at undirbyggja tað skilagóða í at stytta arbeiðsvikuna og fyri at vísa á, at hetta slett ikki hevur tann ovurstóra peningaliga kostnaðin við sær, sum serliga arbeiðsgevarasíðan hevur mett.

Lat tað vera sagt beinavegin, at sjálvandi eru vit fyri at stytta arbeiðsvikuna.

Men tá ið tað er sagt, er tað sera umráðandi, at øll starvsøki verða tikin við.

Okkara limaskari fevnir sera breitt – vit hava limir bæði innan tað almenna og tað privata og bæði á sjógv og landi. Fyri størvini á landi hevði hetta skiftið helst ikki verið so torført at framt fyri øll. Men hvussu við størvunum á sjónum? Felags fyri tey størvini er, at har er heilt ein annar tímanormur galdandi, sum til eina og hvørja tíð liggur langt oman fyri tað, sum er galdandi á landi.

Sum oftast er hesin normurin settur soleiðis, at tað eru avmarkingarnar í hvílitíðareglunum, sum gera av, hvussu lang arbeiðstíðin er.

Um vit taka okkara almenna reiðari Strandfaraskip Landsins, so eru í høvuðsheitum tær reglur galdandi, at tann starvsetti arbeiðir eina 91 tímar viku og avspákar síðan í eina viku.



Hjá Vørn er stóðan lítið øðrvísið, har er arbeiðstíðin ásett at vera tvær vikur upp á 84 tímar hvør og síðan avspáking í tvær vikur.

Um vit taka privatu sáttmálarnar, so er arbeiðstíðin í høvuðssáttmálanum roknað til 11 tímar um dagin og í sáttmálanum fyri fráländavinnuna 12 tímar í einari 1-1 skipan, har eingin frítíð verður givin umframt.

Dømini vísa, at tað ikki er so einfalt at tosa um eina styttri arbeiðsviku og halda, at hon uttan hóvsták kann

umroknast at galda fyri øll okkara arbeiðspláss og allar okkara vaktarskipanir.

Her er avgjørt okkurt at fara í holt við, tí sjálvandi skulu øll arbeiðspláss verða tikin við, tá lógaruppskot um styttri arbeiðsviku verður tilevnað – ella broytingaruppskot til verandi lóg.

Ólavur Gunnarsson
– formaður í Maskinmeistarafelagnum

*Hann hyggur
oman yvir bygdina*



Reynadrongur á Slættanesi út í heim í maskinrúminum

Hann hefur bæði fiskað undir Føroyum og í Íshavinum - og siglt við farmaskipum úti í heimi. Tvær ferðir mundi hann gingið burtur, tí skipið legði seg og sigldi gronina undir, aðru ferð við Stella Argus, sum nøkur ár seinni gekk burtur við mann og mús – ivaleyst av somu orsök. Eli Hansen kennir seg sannførdan um, hví Stella Argus gekk burtur

Tekstur og myndir:

Grækari Djurhuus Magnussen – PRESS

Hann sær tað sama út, sum tá vit hitt-ust seinast, har hann gongur í køkinum og tosar í telefon, Eli Hansen. 96 ára gamal. Vit kennast eitt sindur frá fyrr, millum annað vóru vit nakrar ferðir við Norrønu fyri 25 til 30 árum síðan - av tilvild. Altíð hugnaligur og seigligur og við einum skeivum brosi.

Nú, eg komi inn til hansara í Steigabrekku í Sandavági, tosar hann í telefon við beiggja sín í Korsør, Leiv, sum eisini er farin um tey níti. Tey eldast væl, hesi systkini, ein annar beiggi hansara Gimmi, Gimmi í Rituvík, sæst mangan ganga við stavi í havnargøtum, og eisini hann er farin um tey níti. Og so eru tað systrarnar, sum fleiri eru komnar væl til árs.

Húsini hjá Eli hefur hann sjálvur smíðað. Seinni hefur hann bygt uppí, so

hetta eru eini rúmlig hús. Men eftir at konan fyri nøkrum árum síðan doyði, hefur hann verið einsamallur í húsi.

Meginpartin av lívi sínum hefur hann arbeitt sum maskinmeistari, bæði við fiskiskipum og við farmaskipum. Hann gavst ikki at sigla, fyrr enn hann var 76 ára gamal.

Reynadrongur í Vestmanna

Eli Hansen var borin í heim úti á Reyni í 1925. Hetta var tað árið, tá triggjar føroyskar sluppir tóku land í Grønlandi.

Og hetta var níggju ár, áðrenn fyrstu føroysku útróðrabátarnir fóru at rógva út í Grønlandi. Men Eli kom ongantíð at rógva út í Grønlandi, og tað angrar hann ikki.

– Nei, eg havi altíð kravt nógvan og regluligan svøvn, og tað hevði eg ikki fingið, um eg róði út í Grønlandi og livdi tað lívið. Tað hevði ikki riggað til mín, heldur hann.

Mamma Eli, Armgarð, varð borin í heim í Sørvági, men flutti til pápasystur



*Fyrsta skipið, Eli var við, var Norðbúgvín.
Hans Pauli Johannesen var skipari*



Síðan hann giftist Ingibjörg, sum var ættað úr Sandavági, hevur Eli búð her

sína úti á Reyni í Havn at bógva sum smágenta. Pápasysturin var rópt Ella á Reyni. Úti á Reyni varð Armgarð búgvandi í nógv ár, og soleiðis var Eli borin í heim úti á Reyni.

Tá Eli Hansen var trý ára gamal, fluttu foreldrini til Vestmanna at bógva. Tað var í 1928. Um hetta mundið vóru nógv fiskiskip á Vestmanna, og tað var orsøkin til, at tey fluttu. Tá var lættari hjá pápanum, Hjalmar, at fáa hýru.

Eli gekk í skúla í Vestmanna ringu tíðina í 1930'unum. Tá tey í 1938 fluttu til Slættanes, gekk hann eitt sindur í skúla har. Hjalmar, pápin, var føddur og uppvaksin á Slættanesi, so bygðin var ikki fremmand hjá honum. Pápageggi Eli flutti hetta sama árið av Slættanesi til Sandavágs, og soleiðis komu Eli og systkini við foreldrum at

búgva á Slættanesi – í húsunum hjá pápabeiggjanum.

– Slættanes var ein deilig bygd hjá børnum at vaksa upp í. Vit spældu nógv í ánni, har vit millum annað sigldu við bátum, og vit vóru eisini nógv á seiðabergi. Slættanes er gott seiðapláss, so vit dyrgd, tá líkindi vóru til tað, og annars vóru vit á seiðabergi.

– Vit vóru eisini nógv uppi í arbeiðnum hjá teimum vaksnu, vóru burtur í torvi og hoyggjaðu til dømis. Og tá vit vóru um 14 til 15 ára aldur, róðu vit við báti inn á Vestmanna at keypa inn. So vit keddu okkum ongantið, sigur Eli Hansen.

Eli hevur sostatt frá lítlum verið tætt knýttur at bátum og skipum, heilt frá spælinum við smábátum í Ánni á

Slættanesi til róðrabátin, tey áttu, og so vóru tað øll fiskiskipini í Vestmanna. Alt hetta mundi gera sítt til, at sjógvurin gjørdist arbeiðspláss hansara í ein mansaldur.

Arbeiddi hjá eingilskmonnum

Hann ætlaði at sleppa til skips, men so kom kríggið, og tað steðgaði honum fyríbils. Í staðin fór hann til Sørvágs at arbeiða fyri eingilskmenninar, sum vóru nógvir í Vágum undir krígnum.

– Eingilskmenninir fingu eina øðiliga rúgvu av tilfari til allar barakkirnar og annað, sum teir gjørd, og eg var við til at lossa tilfarið í Sørvági, og onkunið arbeiði eg har, ið tilfarið varð útflyggjað, greiðir Eli frá.

Í 1944 fóru nógvir føroyingar til Íslands at arbeiða – millum annað

Navn:
Eli Hansen

Føddur:
2. juli í 1925

Føðistaður:
Úti á Reyni í Havn

Býr í:
Sandavági

Hjúnastøða:
Einkjumaður

Børn:
5 – triggjar synir og tvær døtur

Útbúgving:
Maskinmeistari

á fiskavirkjum. Og ein teirra var Eli Hansen. Hann fór til Íslands við Havfrúnni, sum sigldi av Vestmanna. Komin til Íslands fór hann at arbeiða á einum flakavirki í Dalvík. Men tað var so skjótt, at hann varð biðin at koma við einum garnabáti, sum royndi eftir sild. Og her í Dalvík byrjaði sjólívið hjá Eli Hansen, reynadreinginum í Vestmanna og á Slættanesi.

Stutt eftir slapp hann við nótabáti, sum royndi eftir summarsild við snerpunót. Hetta vóru góðir kjansir hjá Eli at fáa, tí fiskiskapurin var góður og hýran var góð. Fyri hetta slaka árið, hann var í Íslandi, fekk hann 4.700 krónur sendar heim til Føroya. Og tað var ógvuliga nógv í 1944.

– Tað var eingin føroyskur fiskimaður, sum hevði forvunnið so nógvan pening

upp á so stutta tíð tá, tað er víst, so tað gekk bara væl, minnst Eli.

– Men tað var ógvuliga hart lív. Alt var gjørt við handamegi, vit drógu til dømis nótirnar við hond, og tað var tungt. Umstøðurnar umborð vóru heldur ikki av teimum bestu, tí bátarnir vóru smáir, men tú lærði nógv av hesum, sigur hann.

Við Norðbúgvánum

Eftir at vera komin heim aftur úr Íslandi, bjóðaði hann seg fram sum kokkadrong við Norðbúgvánum, og tað eydnaðist. Hans Pauli Johannesen var skipari, og tveir brøður hansara, Andrias og Svenning, vóru eisini við Norðbúgvánum. Hetta var ein gamal trolari, sum hevði dampmaskinu.

Í 1945 fór hann í ísfisk við sandavágs-sluppini, Doseu, skipari var Jóan Jacob í Horni. Árið eftir fór hann við einari aðrari slupp, Sjóleyvuni, á saltfisk. Seinni var hann fleiri túrar við vestmannasluppini Sølvasker.

– Tann eina túrin við Sólvaskeri vóru so óvanliga ring líkindi allan túrin, vit vóru á Vesturlandinum. Tað var eitt øðiligt knoss. Og tað var ikki sum at siga tað at fara til havs undan veðrinum, maskinmegin var ikki stór, einar 115 hestar, so í staðin lógu vit rundan um Vestmannaoyggjarnar og knossaðust. Har vóru so nógv skip, eingilsmenn, týskarar og

onnur, so ein hevði nóg mikið við at bjarga sær ímillum øll hesi skipini í ódnarveðrinum. Mangan noyddust vit at kasta akkerið og so bara reka sum frægast, greiðir Eli Hansen frá.

Saman við Ívari Iversen

Í 1947 fór Eli á Motorskúla, sum tað varð rópt. Skúlin var í Havn. Eftir tað fór hann sum annarmeistari við Sólvaskeri.

Hann var nú við fleiri ymiskum fiskiskipum, áðrenn hann fór út at sigla. Hann var millum annað sum fyrbøtari við tvørátrolaranum Fossi. Hetta var ein gamal eingilskur dampari. Wenningstedt í Skopun var skipari, so har vóru nógvir skopuningar við. Hann var eisini við Torkili Ønundarsson eina tíð, tað var í 1950. Teir fiskaðu eystanfyrri, fiskiskapurin var einki serligur um veturin, men um summarið gekk betur.

– Eg var eisini fyrbøtari við Torkili Ønundarsson, og lempari hjá mær var Ívar Iversen, sum seinni gjørdist kendur útvarpsmaður. Tá siglt var, høvdu fyrbøtarnir hvør sín lempara, og Ívar var sum sagt lempari hjá mær. Hansara arbeiðið sum lempari var at ganga fram í lastina eftir koli, sum hann dragsaði í einari kurv aftur gjøgnum ein tunnil, har vit vóru.

– Dunga-Jákup, altso gamli Dunga-Jákup, var skipari. Ívar og Jákup vóru so væl, Ívar dugdi so væl at tosa við



Eitt av seinastu skipunum, Eli Hansen var við sum maskinmeistari, var Norðvíkingur

Dunga-Jákup. Jú, Ívar var ógvuliga dámligur maður at arbeiða saman við, heldur Eli Hansen.

Árið fyri, tað var í 1949, giftust hann og konan, Ingibjörg, sum vanligar varð rópt Inga, og tey búsettust í Sandavági. Ingibjörg var ættað úr Sandavági.

Stellan var vandamikil

Veturin 1950 fór hann sum fýrbótari við Stella Argus, sum sjev ár seinni gekk burtur við mann og mús. Eingin av manningini spurdist aftur. Hann var eisini ein túr við henni í 1951. Og Eli fekk at merkja, at Stellan, sum Stella Argus mangan varð rópt millum sjómenn, var eitt vandamikið skip. Kortini dámdi honum væl umborð á hesum gamla trolaranum.

– Mær dámdi grúiliga væl við Stelluni. Alt koyrði væl, dampmaskinan koyrði væl, og vit fingva nógvan fisk. Petur í Innistovu í Vestmanna var skipari, og hann var ein góður skipari. Haraftrat kendi hann so væl skipið, hann visti, hvussu Stellan bar seg at í sjónum, greiðir Eli frá.

Vit hava mangan hoyrt, at hetta slagid av trolarum, sum Stella Argus, vóru so vandamiklir, hvørja viðmerking hevur tú til tað?

– Tað er eingin lygn í tí, Stellan var vandamikil. Hon hevði onga berikraft. Og vit høvdu altíð ov nógva í skipinum, fult av koli og salti, tí man var altíð bangin fyri at hava ov lítið við. Og handan túrin um veturin í 1950 var øðiliga ringt veður. Vit vóru nakað inni á norsku bankunum, og vit vóru eisini við Bjarnoydna. Men tað var bara so ringt veður alla tíðina hendan túrin, og báturin var altíð ov tungur.

– At hann var ov tungur, merktu vit soleiðis, at dekkið alt ov ofta var undir í sjógv, so tað var trupult at arbeiða á dekkinum, og so var hann eisini ógvuliga rankur og linur, greiðir Eli frá.

Onkursvegna hevði manningin kortini álit á, at trolarin ikki koppaði ella sigldi seg heilt undir, tí hann hevði jú siglt og buldrast í øllum veðri undir krígunum,



Ikki fyrr enn hann var 76 ára gamal, legðist hann uppi á landi. Í dag er Eli Hansen 96 ára gamal

og so høvdu teir ein skipara, sum kendi væl skipið. Tá hann so onkuntíð hevði hug at leggja seg ella sigla seg eitt sindur undir, dugdi Petur í Innistovu væl at sigla hann upp aftur.

– Eg haldi eisini, at Andrass, sum var skipari, tá Stella Argus gekk burtur, kendi væl skipið og dugdi væl at fara við tí. Men vit á dekkinum vóru mangan undir kav, sigur Eli Hansen.

Veit hvussu Stellan fórst

Hóast hann var ungur og óræddur, so er hann greiðir yvir, at teir høvdu fleiri hættiligar løtur og upplivingar við Stelluni. Hann kennir seg eisini vísan í, hvussu Stellan fórst hin 27. oktober í 1957.

– Við síðuna av ketlunum vóru tveir vengur, sum vit kallaðu tað. Kol var stúvað saman í vengrunum, tá túrurin byrjaði. Sum túrurin er liðin, hava teir tømt vengurnar, kolið skuldi brúkast upp, tí skipið skuldi ikki útaftur. Men vengurnir skulu ikki tømast soleiðis uttan víðari. Tað er soleiðis, at í skipspappírnum hjá einum skipi sæst, at um tú til dømis tømir onkunstaðni, so eigur tú at fylla onkra aðrastaðni fyri stabilitetin. Og tað var her, tað var galið umborð á Stelluni.

– Hendan túrin vóru teir á sild, og høvdu einar 500 tunnur í lastini. Tá tú so samstundis tømir vengurnar, verður hann ov lættur aftan, og so rýkur stabiliteturin. Eg trúgvi, at hann hevur fingið ein sjógv inn á dekkið har

frammi, og einki hefur verið at tyngt hann við har afturi. Bunkrarnir voru tómir og vengurnir voru tómir. Eg kenni meg rættiliga sannfórðan um, at hann hefur lagt seg á liðina, og siglt seg undir. Hann er ikki sloppin uppafstur, sigur Eli Hansen álvarsamur.

Hann kendi alla manningina og hevði verið burtur við Stelluni saman við teimum øllum. Onkur teirra voru tøttu vinmenn hansara. Hann hevði tað eisini trupult í longri tíð eftir hetta.

– Eg var heima og arbeiddi upp á húsini. Men tá eg frætti um vanlukkuna, hevði eg tað ógvuliga truplult. Eg svav ikki í longri tíð, sigur hann.

Rendi á kavbát við norðmonnum

Eitt skifti fyrrapartin í fimmtiárunum sigldi hann sum meistari við Høgafossi, men í 1954 byrjaði hann at sigla við norskum trolarum. Tá var hann fyrri tað mesta trolmaður. Norðmenn høvdu frætt aðrastaðni, at Eli Hansen í Sandavági mundi vera besti og kvikasti trolmaður í Føroyum. Honum dámdi so ómetaliga væl at arbeiða við trolu, og tá hann eisini varð væl løntur sum trolbassi, riggaði tað bara væl. Men fiskiskapurin var einki at reypa av.

– Fiskiskapurin var rættiliga sloður í mun til í dag, kanska tí tað var minni fiskur til sum heild, men trolararnir í dag eru hinvegin so nógv betur útgjørdir, so tað ger eisini ein mun. Men norðmenn voru eingir trolaramenn tá, heldur hann.

Eli Hansen fiskaði við norðmonnum í sjev ár. Tann seinasta túrin hendi tað, sum hann ongantíð hevði upplivað fyrr – og heldur ikki seinni – teir rendu á ein russiskan kavbát. Teir høvdu fiskað eystanfyrri Vardø heilt har norðuri í Norðurnoregi og voru farnir at sigla móti Hammarfest. Tað var illveður av

Eli var eitt skifti við Torkili Ønundarson VA 171. Torkil Ønundarson varð smíðaður í 1919, og fekk tá navnið John Cotterell

Mynd: Vágaskip/Jan Erik Simonsen



Eli Hansen var fleiri túrar við Stella Argus



*Hann var eisini onkran túr
við sluppini, Doceu*



landnyrðingi. Teir sigldu við fullari ferð og hövdu vindin undan, eini 11 míl.

– Ein tvórámaður og eg hövdu akkurát gjørt alt klárt við trolinum á dekknum og hövdu lagt okkum í koyggjuna, vit hövdu kamar saman. Eg hevði akkurát fingið mær eina bók í koyggjuna, tá tað brast, og tað var eitt øðiligt buldur. Tað var sum at renna á eitt fjall. Vit vóru beinanvegin greiðir yvir, at her var einki land. Har var bara eitt nes fyri framman, og sum stakk nakað út úr landi, men hagar kundi vit ikki vera komnir.

– Vit fóru so upp aftur beinanvegin, og tá var panikkur í ungu monnunum. Tað, sum var hent, var, at kavbáturin kom upp beint frammanfyri okkum, og tá brustu vit saman. Tað var sum sagt óveður, og tá rigga tólini umborð á kavbátinum rímligt ikki so væl, so hann hevur ikki vitað av okkum. Tá vit hövdu rakt hann, fór hann afturum okkum, og síðan legði hann seg nakað tætt við síðuna av okkum. Og har vóru vit liggjandi um náttina, greiðir Eli Hansen frá.

Panikkurin á ungu monnunum var so mikið álvarsligur, at talan varð um at fara í bjargingarbátin. Eli og skiparin, sum vóru millum tilkomnaru sjómenninar umborð, hildu við teir yngri, at veðrið var so vánaligt, at tað vóru óráð at fara í bátin. Soleiðis vórðu teir tosaðir til fornuft.

Tað var eisini trupult at samskifta við russararnar, men umborð á norska trolaranum hildu teir seg skilja, at teir á kavbátinum vildu vita, um trolarin hevði fingið trupulleikar – um teir vóru í vanda.

– Vit hildu okkum skilja, at teir fegnir vildu hjálpa okkum, um nakað var áfatt, men veruleikin var tann, at tað var so mikið ringt veður, at teir hövdu ikki kunnað hjálpt okkum. Tað var stormur og kavarok. Vit søgdu teimum, at vit fóru at klára tað, og tað søgdu vit, hóast einar tredivu plátur í botninum vóru skrædnaðar, sigur hann.

Tað vóru so nógvir vatntangar í botninum á norska trolaranum, at hann fleyt í veruleikanum á tómu tangunum, og soleiðis bjargaðu teir sær. Teir

lógu og andøvdu mest sum lið um lið hesa náttina, norski trolarin og russiski kavbáturin, til norðmenninir aftur settu kós móti Hammerfest. Samstundis sóu teir kavbátin sigla eystureftir.

Mundu farist á Kappanum

Næstu árin sigldi Eli við trolaranum Jógvani Elias Thomsen. Teir vóru fyri tað mesta í Grønlandi og Íslandi. Ein túr vóru teir eisini eystanfyri, heilt eysturi ímóti russiska markinum.

Einir 32-33 mans vóru við, og fiskiskapurin var góður. Fiskiskapurin var góður øll árin, sum Eli Hansen var við honum.

– Tá var eg nógv maskinmeistari. Hann hevði dieselmotor, og alt mátti manerast úr maskinrúminum, einki kundi gerast á brúnni. Vit vóru fimm mans, og ein stóð altíð til reiðar at slakka av, steðga og so framvegis, sigur hann.

Honum dámdi so væl at arbeiða við trolu, at fingi teir trupulleikar við, at trolid til dømis skrædnaði, so bjóðaði



Nýggjur
orkuportalur
há SEV

Fylg við

Við orkuportalinum Mítt SEV fært tú neyvt fylgt við elnýtsluni. Eisini fært tú skjótt og greitt yvirlit yvir fíggarstöðuna v.m.

Fylg við nýtsluni

Á nýggja orkuportalinum sært tú, hvussu nógv tit hava brúkt seinasta samdøgrið, vikuna, mánaðin ella árið.

Samanber tíðarskeið

Brúka tit meira ella minni enn í fjør? Við orkuportalinum ber til at samanbera tíðarskeið. T.d. nýtsluna í mun til sama tíðarskeið árið fyri.

Hvussu grøn eru tit?

Til ber eisini at síggja, hvussu stórir partur av orkunýtsluni er grøn orka. Jú grønari, jú betri.

Yvirlit yvir fleiri eindir

Hava tit fleiri málarar, ber til at fáa greitt yvirlit yvir hvørja eind sær, bólka málararnar og geva teimum nøvn. Til ber at snikka sítt egna yvirlit eftir tørv.

Ávaring um høga nýtslu

Skipanin hevur boðtænastu, sum sendir tær kunning um nýtslan fer upp um ella niður um ásett mark.

Á sev.fo sært tú, hvussu tú ritar inn.



hann sær at hjálpa við at bøta. Gaman í, hann misti frívaktina, men tað legði hann einki í, hugurin til trolíð var so mikið góður.

Hóast menn dámdu væl hendan trolaran, so hevði hann sama brek sum Stella Argus, hann hevði huga at leggja seg og kava. Tað fingur teir at merkja, tá teir fulllastaðir sigldu heim í juni mánað 1963. Tá teir fóru um Kappan, vóru teir um reppið at ganga burtur.

– Jógvan Elias Thomsen hevði ein stóran tanga har afturi, men tað var einki í honum, og tað visti eg ikki av. Tað var ódnarveður hendan dagin, og eg minnst, at Sjúrdarberg lá tætt hjá okkum, og har umborð lótu teir illa at.

– Vit vóru triggir í maskinuni, tá hann bráðliga legði seg. Hann legði seg so nógv, at har var einki út at geva, tað, sum skuldi liggja í kjølunum, lá slongt uppi á síðuni. Og hann var langt undir framman. Tað var ógvuliga óbehagiligt. Vit royndu at flyta pakningar og annað, sum bar til at gera, fyri at fáa hann at reisa seg aftur. Vit royndu eisini at bakka, men tað hjálpti einki. So var eitt at gera, og tað var at sigla fram, og tá

reisti hann seg spakuliga aftur, greiðir Eli Hansen frá.

Tá teir komu heim til Føroya tann túrin, var áðurnevndi tangi fyltur við skervi, so slíkt ikki skuldi henda aftur.

Motorurin í Jógvani Elias Thomsen var ein enskur Doxford, ein stórus motorur, sum ikki var lættur at arbeiða uppá. Hann hevði bara triggjar sylindrar, og motorurin var átta-níggju metrar høgur. Eli Hansen dámdi væl motorin sum so, men hann var eitt sindur trupul at arbeiða uppá, tí hann var so stórligur.

Út í heim at sigla

Eli Hansen helt fram at sigla. Í tvey ár sigldi hann sum fyrstameistari við einum íslenskum línubáti. Meiningin var, at hann skuldi vera annarameistari, men áðrenn teir fóru avstað, fór fyrstameistarin, ein ungur íslendingur, og vinmaður hansara av bygdini við bili. Ætlanin var at fara í Ríkið at keypa brennivín. Men kavaódn kom á teir, og føturnir hjá fyrstameistararum frystu so illa, at hann kundi ikki fara avstaðaftur. Soleiðis gjørdist Eli fyrstameistari.

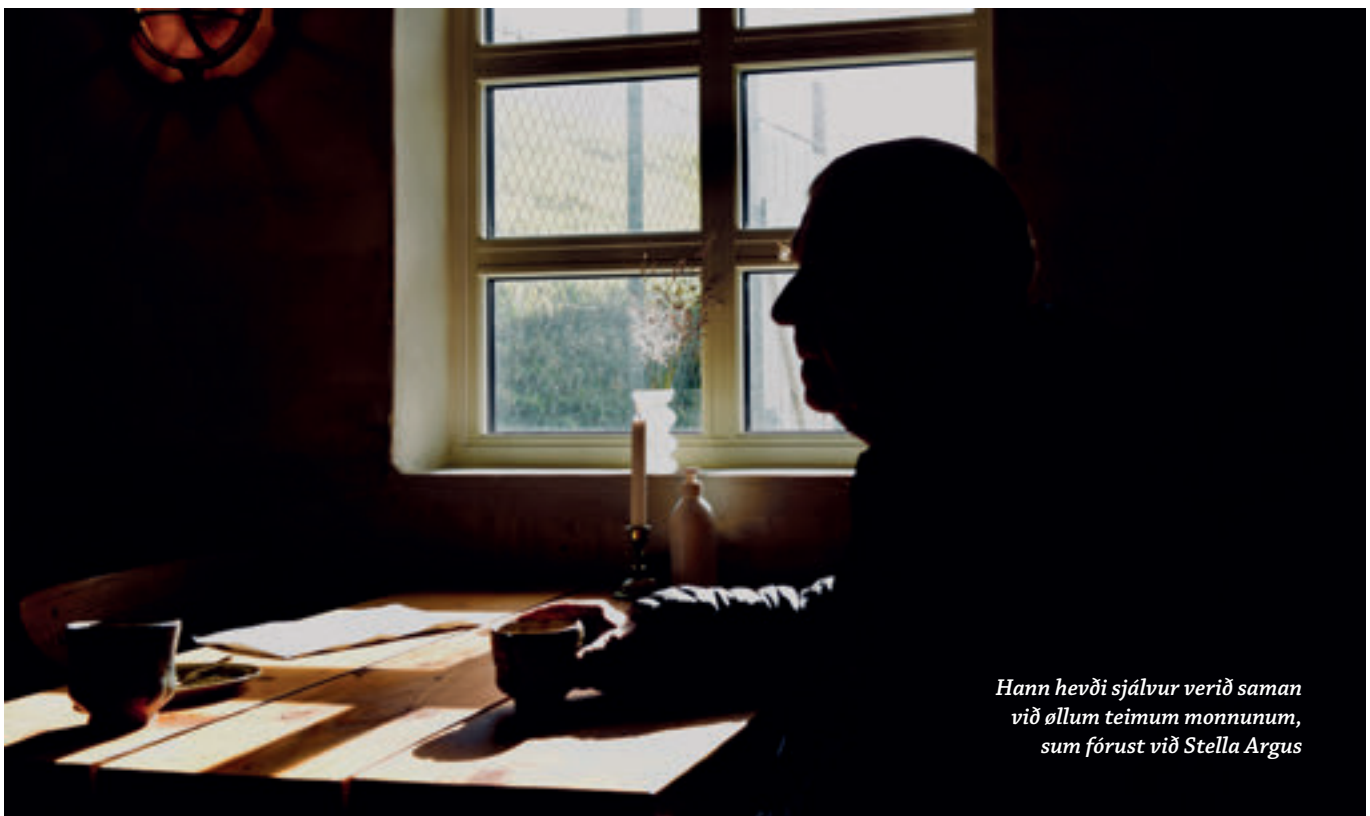
Maskinan á hesum bátinum var ein umleið 1.500 hestakreftir Kromhout, ein hollenskur motorur.

Eftir hetta fór hann við einum báti úr Esbjerg til Grønlands eftir havlaksi. Teir lógu fyri tað mesta sunnanfyri Arsuq og tóku laksin umborð. Tað vóru grønendingar, ið avreiddu til teirra.

Eftir hetta sigldi hann nógv úti, bæði við donskum, norskum og føroyskum farmaskipum. Hann kom ongantíð til Asia, men annars var hann víða um sum maskinmeistari. Hann sigldi millum annað upp á Afrika og Suðuramerika. Ein farleið var úr Liverpool til Brasil við fínunum og kostnaðarmiklum whyski. Teir høvdu eisini eykalutir til bilar og aðrar maskinur við. Siglt var eisini til Paraguai og Uruguai.

– Ein sovorðin túrur plagdi at taka umleið eitt hált ár, so nógv er broytt. Í dag eru menn so lítið umborð, heldur hann.

Eli Hansen legðist uppi á landi sum 76 ára gamal í 2001.



Hann hevði sjálvur verið saman við øllum teimum monnunum, sum fórust við Stella Argus

MASKINRÚMSSIMULATOR



BRÚGVASIMULATOR



HEILSUSIMULATOR



ROYN
TÍNA VITAN Í
VERULEIKA-
KENDUM
UMSTØÐUM

TAK SKEIÐINI TÁ TÚ ERT HEIMA

Vit hava nýggjastu tøkna og bestu umstøðurnar at læra nýtt.

Siglir tú úti ella heima er tað ómakaleyst at taka skeiðið hjá okkum. Vinnuháskúlin hevur í 130 ár útbúgvandi tey bestu av teimum bestu.

VIT BJÓÐA ØLL SKEIÐ

- 📄 BRM-skeið
- 📄 ECDIS-skeið
- 📄 GOC-skeið
- 📄 DP-skeið
- 📄 Eldsløkkingar-skeið
- 📄 SSO-skeið
- 📄 ERM-skeið
- 📄 Tecdis-skeið
- 📄 Heilsu-skeið
- 📄 ARPA-skeið
- 📄 Trygdar-skeið
- 📄 Stoppa-skeið

... og nógvar onnur skeið

Finn skeiðsyvirlit og tilmelding á
www.skeid.vh.fo



VINNUHÁSKÚLIN
CENTRE OF MARITIME STUDIES & ENGINEERING

Vinnuháskúlin · Boks 104 · 110 Tórshavn
Tel 350 250 · info@vh.fo · www.vh.fo

Arbeidstíðir á landi og sjógvi mugu javnsetast

At stytta arbeidsvikuna er ekki bara sum at siga tað, tá tað snýr seg um vaktarskipanir á sjónum. Men tað ber ekki til at gera mun í lógargrundarlagnum, sigur formaðurin í Maskinmeistarafelagnum



– Ongin skal ivast í, at eg taki fult undir við, at lógarfesta arbeidsvikan eigur at styttast, men tað má bara havast við, at arbeidstíðin er sera ymiskt skrúvað saman á teimum ymisku arbeidsplassunum, sigur Ólavur Gunnarsson, formaður í Maskinmeistarafelagnum

Mynd: Ingolf S. Olsen

Ingolf S. Olsen – PRESS

Almennu fakfeløgini á landi hava fingið eina kanning gjørda, sum skal stuðla undir lobbyarbeiðið at fáa politikararnar at stytta arbeidsvikuna við lóg.

Ólavur Gunnarsson, formaður í Maskinmeistarafelagnum, leggur dent á, at hóast felagið ikki hevur verið við til at bíleggja kanningina, so stuðlar felagið fult undir øll átøk, sum hava til endamáls at gera arbeidstíð og arbeidsumstøður annars hjá løntakarunum meira liviligar.

Truplar vaktir

Men hann vísir samstundis á, at tað helst ikki er so einfalt at hugsa og rokna eina styttri arbeidsviku eftir einum og sama leisti fyri allan arbeidsmarknaðin. Tí tað eru nógv fólk, sum arbeiða í vaktarskipanum, sum hava við sær eina nógv longri arbeidsviku – eisini longri

*Maskinmeistararnir umborð á Strandfaraskipum
Landsins arbeiða í dag 91 tímar arbeiðsviku aðru
hvorja viku og hava sostatt eina miðalarbeiðsviku upp
á 45,5 tímar – tað er ein avbjóðing, tá málið er at stytta
generellu arbeiðsvikuna úr 40 og niður í 37 tímar*

Mynd: Ingolf S. Olsen



miðalarbæiðsvíku, tá lagt er upp fyrí frívíkunum í hesum vaktarskipanum.

– Tí vil eg mæla politikarunum til at hugsa seg ógvulíga væl um, tá teir fara at pilka við arbeiðsvíkuna, fyrí at tryggja, at tað kemur øllum javnt til góðar. Ongin skal ívast í, at eg taki fult undir við, at lógarfesta arbeiðsvíkan eigur at stytast, men tað má bara havast við, at arbeiðstíðin er sera ymískt skróvað saman á teimum ymísku arbeiðsplássunum, sigur Ólavur Gunnarsson.

91 tímar arbeiðsvíka

Sum dømi nevnrí hann Strandfaraskip Landsins, har límírnir í Maskínmeistarafelagnum arbeiða í vaktum við einari arbeiðsvíku upp á 91 tímar. Teir hava frí aðru hvørja víku, so miðalarbæiðsvíkan er 45,5 tímar – ella fímm og ein hálván tíma longrí enn núverandi lógarfesta 40 tímar arbeiðsvíkan.

– Tá verulíga arbeiðstíðin í sáttmálu- num fer út um teir 40 tímarnar um víkuna, so er tað sjálvandi tí, at tað so ella so verður rínda eyka fyrí tað. Men máti skal vera við. At arbeiða 91 tímar eina víku er nógv og hevur eyka strongd við sær – eisíní sjálv

um tú aftaná hevur frí eina víku – og tá hevur tað enntá eydnast okkum at fáa ta arbeiðsvíkuna stytta við at fáa hvílítíðarásætíngar ínn, tí upprunalíga var arbeiðsvíkan umborð á strandfaraskípunum 98 tímar.

– Eítt høvuðsargument hjá almennu fakfeløgunum fyrí at stytta arbeiðsvíkuna er at økja lívsgóðskuna og mínka um strongdína. Tað taki eg fult undir við. Men tað má samstundís merkja, at tað í sama mun verður galdandi fyrí vaktarskípanir – serlíga har arbeiðsvíkurnar frammanundan eru ógvulíga langar, sigur Ólavur Gunnarsson.

Tíð kostar

Tað hevur so aðrar avleiðíngar við sær, ella ríngvírkíngar, sum kunnu merkja annaðhvørt væl størri kostnað ella verri tænastru, tá tað um almenn arbeiðspláss ræður.

– Ja, tað er greítt, at skal arbeiðsvíkan umborð á til dømis strandfaraskípunum stytast, so skal meira manníng til, um tey skulu sígla tað sama sum nú. Tað kostar sjálvandi, men eg veit íkí, um slíkar støður eru tíknar við í kostnaðarútrókíngarnar í

nýggju káníngíní. Alternatívt kunnu skípní sígla mínní, men tað væntí eg íkí fer at falla í góða jørð ímíllum fólk, sígur Ólavur Gunnarsson.

Tað eru Jan Otto S. Holm, búskapar- og fíggarfrøðíngur, og Regin Berg, stjórnmálafrøðíngur, sum hava gjørt káníngíná, íð varð lögð fram í Smærúnní í Havn 5. október.

Bíligarí enn híldíð

Ein stutt níðurstöða av káníngíní, sum ber heítíð “37 tímar arbeiðsvíka – fyrímúnir og vansar”, er, at tað kostar nógv mínní at stytta arbeiðsvíkuna, enn tað, sum arbeiðsgevarasíðan onkuntíð hevur ført fram.

Í september í fjør skrívaði Helgí Abrahamsen, táverandi landsstýrísmaður í vinnu og umhvørvísmálum, eisíní, at tað fór at kosta trý kvart míllíard krónur at stytta arbeiðsvíkuna níður í 37 tímar.

Sambært nýggju káníngíní er kostnaðurín tó nógv mínní – fyrí tann almenna arbeiðsmarknaðín umleíð 100 míllíonír krónur og umleíð 300 míllíonír krónur fyrí allán arbeiðsmarknaðín.

Lønarbrøkurín er avgerandi

Ingolf S. Olsen – PRESS

Tað verða sjálvandi nógvær praktískar avbjóðíngar at loysa, um lógarfesta 40 tímar arbeiðsvíkan, sum útrokíngargrundarlag undir øllum sáttmálu- num, skal stytast níður í 37 tímar, men lagt er upp fyrí hesum í útrókíngunum í káníngíní “37 tímar arbeiðsvíka – fyrímúnir og vansar”, sum teir báðír Jan Otto S. Holm, búskapar- og fíggarfrøðíngur, og Regin Berg, stjórnmálafrøðíngur, hava gjørt.

- Vít hava einfalt gjørt tað upp á tann mátan, at sama um tú gongur á vakt, ella tú arbeiðir klókkan 8-17 ella eítt

annað fast tímatal um dagín, so er tað lønarbrøkurín – setanarbrøkurín – sum er avgerandi, sígur Jan Otto S. Holm.

Skoríð ínn á beín merkír tað, at nevnránn í lønarbrøkínunum fyrí allán arbeiðsmarknaðín verður broyttur frá 40 til 37.

- Verður arbeiðsvíkan stytst, so snýr tað seg um, hvørt tú varðveítir brøkín og fert upp í løn, ella tú varðveítir lønnína og tískíl fert níður í arbeiðstíð. Tá tú rokíar soleíðís, er tað líka míkíð, hvussu ítókíligá arbeiðstíðín hjá tí einstaka er skróvað saman – tí ta er lutfallíð, brøkurín, sum hevur týdning, sígur Jan Otto S. Holm.

KOM OG ARBEIÐ SAMAN VIÐ OKKUM

GÓÐAR UMSTØÐUR OG GÓÐAR TREYTI

STARVSFÓLK TIL SMÍÐJUNA OG BEDINGINA

Á KSS hava vit úr at gera, og okkum tørvar røsk starvsfólk – bæði faklærd og ófaklærd. Okkum tørvar maskinsmiðir til alt vanligt smiðju- og motorarbeiði. Og okkum tørvar ófaklærd fólk at vera við til at taka skip upp, trýstspula, skifta zink, mála við meira.

Vit vænta av tær, at tú ert ágrýtin og ikki bangin fyri at bretta upp um armar í einum umhvørvi, har nógv er at gera, og har ting til tíðir henda skjótt.

Tú ert eisini vælkomín at søkja, um tú kundi hugsað tær eitt arbeiði í eitt ár ella so.

SØLUFÓLK

Talan er um uppsøkjandi sølu á B2B-marknaðinum við sølu til skip og virkir.

Vit vænta av tær, at tú hevur royndir sum sölufólk, hevur árræði og ert ágrýtin, ert samstarvs- og framtakssinnað/ur, ikki bangin fyri at bretta upp um armar, og at tú dugir at samskifta á føroyskum, norðurlendskum og enskum.

Afturfyri bjóða vit tær ein fjølbroyttan gerandisdag í einum umhvørvi, har nógv er at gera, og har ting til tíðir henda skjótt.

UM STØRVINI

Felags fyri størvini er, at tú kanst byrja skjótast gjørligt, men vit bíða eisini fegin eftir tí rætta. Um hetta er nakað fyri teg, send so eina umsókn til starv@kss.fo í seinasta lagi 3. desember 2021.

Meira fæst at vita um størvini við at venda sær til Esther Dahl, HR-leiðara, á telefon 232043 ella á esther@kss.fo

Um KSS

KSS er ein nútímans fyrirtøka við langum traditiónum. Vit gera vanligt smiðju- og viðlíkahaldsarbeiði fyri bæði skip og virkir alt samdøgrið, og vit leggja okkum eftir at veita eina dygdargóða tænanstu, júst tá kundinum tørvar tað.

Við sínum uml. 70 starvsfólkum er KSS eitt av størstu arbeiðsplássunum í Norðoyggjum.

Odmar Færø, solumaður hjá KSS:
"Eg trívist væl, og KSS er eitt gott, fjølbroytt og spennandi arbeiðspláss"



Les meira á kss.fo

 **KSS**
KLAKSVÍKAR SLEIPISTØÐ

Súni Selfoss:

Ivaspurningar um vaktarskipanir kunnu loysast

Formaðurin í Starvsfelagnum ásannar, at viðurskiftini hjá ávísimum lóntakarabólkum skulu lýsast nærri í sambandi við eina stytting av arbeiðsvíkuni, so eisini hesir starvsbólkar fáa meira frítíð

Ingolf S. Olsen – PRESS

Súni Selfoss, formaður í Starvsfelagnum, ásannar, at arbeiðstíð og arbeiðsumstøður hjá ávísimum starvsbólkum skulu lýsast nógv betur, um tað eydnast at fáa politikararnar at stytta arbeiðsvíkuna.

Tað var Starvsfelagið, sum saman við Føroya Pedagogfelag, Akademikarafelag Føroya, Felagnum Føroyskir Sjúkrarøktarfrøðingar, Føroya Lærarafelag, Havnar Arbeiðskvinnufelag, Heilshjálparafelag Føroya og Heilsumráðgjafafelagnum bílegði kanningina “37 tímar arbeiðsvika – fyrimunir og vansar”, ið Jan Otto S. Holm, búskapar- og fíggjarfrøðingur, og Regin Berg, stjórn málafrøðingur, hava staðið fyri.

Meira frítíð til øll

Í Starvsfelagnum eru 50-60 siglandi limir, ið arbeiða sum dekkarar, tænastrálar/cateringstarvsfólk og kokkar umborð á skipunum hjá landinum – tað er hjá Strandfaraskipum Landsins, Vørn og Havstovuni – og sum eisini arbeiða í vaktum við skiftivís samankroystum arbeiðsvíkum og frívíkum.

– Eg má geva formanninum í Maskinmeistarafelagnum rætt í, at viðurskiftini, hann er inni á, helst ikki eru liðugt umrødd. Vaktarskipanirnar eru



- Um generella arbeiðsvíkuna verður stytt niður í 37 tímar, og tú bara kompenserey tey, sum sigla í vaktarskipunum, tað meira í pengum, so fáa tey ikki tann ágóðan í betri lívsgóðsku og meira frítíð, sum er málið. Tað, haldi eg ikki, er nøkur gongd leið, sigur Súni Selfoss, formaður í Starvsfelagnum

Mynd: Ingolf S. Olsen

ein avbjóðing í øllum hesum. Spurningurin hjá okkum og politikarunum at svara er so, hvussu vit tryggja, at sjálvt málið við einari styttri arbeiðsviku verður rokkið fyri allar starvsbólkar – og málið er minni arbeiðstíð og meira frítíð.

– Tá tú samanlagt arbeiðir meira enn 40 tímar um vikuna eftir galdandi reglum, so fært tú løn og vaktargjöld/yvirtíð, sum viga upp ímóti tí. Men um generella arbeiðsvikan verður stytta niður í 37 tímar, og tú bara kompensera tey tað meira í pengum, so fáa tey ikki tann ágóðan í betri lívsgóðsku og meira frítíð, sum er málið. Tað, haldi eg ikki, er nøkur gongd leið, sigur Súni Selfoss.

Strongd og vaktararbeiði

Formaðurin í Starvsfelagnum vísir á, at tað eisini eru fleiri av hansara limum á landi, sum arbeiða í rættliga krevjandi vaktum.

– Vit hava limir, sum eru til arbeiðis átta tímar um dagin, tá tey hava vakt, men hinar 16 tímarnar í samdøggrinum hava tey so tilkallivakt. Tað merkir, at tey í roynd og veru eru bundin av arbeiðnum alt samdøgrið, tá tey hava vakt. Hjá teimum eins og teimum á sjónum er tað ein viðbrekin spurningur at loysa, hvussu vit kunnu leysgeva meira frítíð til hesar starvsbólkar, uttan at vaktarskipanirnar detta sundur, sigur Súni Selfoss.

– Her skulu vit eisini hava í huga, at arbeiði í vaktarskipanum er strongd-elvandi í sær sjálvum. Í dag siga vit, ok, tey arbeiða skeivar arbeiðstíðir og hava eina eitt sindur longri miðalarbeiðsviku enn 40 tímar, so vit kompensera við løn, yvirtíð og vaktargjöldum. Men verður lógarfesta arbeiðsvikan stytta niður í til dømis 37 tímar, so arbeiða tey ikki longur bara eitt sindur meira, men nógv meira, um onki verður gjørt, sigur hann.

Meira fólk

Um tænaustøðið skal haldast nøkulunda, har tað er nú, og arbeiðstíðin samstundis skal niður hjá tí einstaka, so krevur tað meira fólk.

Hvussu nógv tað kostar fyri seg at innrokna eina styttri arbeiðsviku í ymisku vaktarskipanirnar framgongur ikki greitt í kanningini “37 tímar arbeiðsvika – fyrimunir og vansar”, men Súni Selfoss vísir á, at tað kortini er lagt upp fyri tí í samlaðu myndini (sí greinastubban “Lønarbrøkurin er avgerandi”).

– Í mun til samlaðu arbeiðsstyrkina er tað avmarkað, hvussu nógv fólk hetta snýr seg um, men tað er greitt, at hetta eru sera viðkomandi ivamál, sum sjálvandi eisini verða loyst í sambandi við politiska arbeiðið at fáa arbeiðstíðina niður og frítíðina upp, sigur hann.

EYKALUTIR

24/7 TÆNASTA – RING +298 79 11 00

www.mest.fo
MEST
SHIPYARD



Lætt at bíleggja umvegis telefon ella teldupost



24/7 tænasta



Størsta og besta goymsla í landinum



Sølubúð/goymsla í Havn, Runavík og á Skála



Vit koyra kring alt landið



Álftandi tænasta

MEST P/F · J.C. Svabosgøta 31 · P.O. BOX 65 · FO-110 Tórshavn · tel: +298 301100 · sales@mest.fo

Herd krøv raka javnt

Herðingin av MARPOL-sáttmálanum er ein stór avbjóðing fyri farmaskipaflotan, men krøvini raka tíbetur altjóða handilsskipavinnuna javnt, og tí verður kappingarstøðan ikki skeiklað. Tað staðfestir Jens Meinhard Rasmussen, formaður í Reiðarafelagnum fyri Handilsskip, sum eisini væntar, at henda og aðrar herðingar fara at skunda undir eina útfasing av teimum elstu skipunum



Norrøna er eitt av føroysku skipunum, sum kemur undir nýggju, herdu ásetingarnar um útlát. Skipið er nýliga umbyggt og umvælt fyri nógvar pengar, og stjórin á Smyril Line roknar ikki við, at neyðugt verður við kostnaðarmiklum átøkum at fáa skipið at lúka nýggju krøvini

Mynd: Smyril Line

Ingolf S. Olsen – PRESS

Umleið 20 føroysk handilsskip verða beinanvegin rakt av herðingini av MARPOL-sáttmálanum, tí tey tey næstu fýra árinu skulu hava minkað sítt CO₂-útlát í minsta lagi 16 prosent.

Tað er ein stór avbjóðing, ásannar Jens Meinhard Rasmussen, formaður í Reiðarafelagnum fyri Handilsskip. Hann er eisini stjóri í bæði reiðarínum Skansi og Smyril Line.

Nýggjasta herðingin kom tó ikki óvart á hann.

– Hetta hevur verið gongdin í nógvar ár, og seinastu árinu hevur eisini alsamt meira verið strongt á at fáa eina reinari skipaferðslu. So hetta var væntandi. Men øll skip í altjóða sigling skulu lúka krøvini, so í so máta raka nýggju krøvini javnt. Tí verður kappingarstøðan ikki skeiklað av hesum, og tað er gott, sigur Jens Meinhard Rasmussen.

MEPC 76-avtalan, sum førði til herðingina av MARPOL-sáttmálanum røkkur bara fram til 2026, so longu tá kunnu nýggj og uppafgur strangari krøv væntast – sí greinina "Herd krøv um útlát frá skipum" aðrastaðni her á síðunum.

Útreiðslur og sparingar

Formaðurin í Reiðarafelagnum fyri Handilsskip sær tó ikki bara forðingar í strangari avmarkingum av útláti frá skipum, og hann hevur eisini forstáils fyri, at tað er neyðugt.

– Upp á nógvar mátar eru herdu krøvini ein vinningur, tí vit í vinnuni hava sjálv bara áhuga í at minka okkara útlát og okkara oljunýtslu so nógv sum møguligt, sigur hann.

Tað fer at kosta pengar at gera skipaferðsluna reinari, men krøv um minni útlát merkja eisini sparingar við minni oljunýtslu og rasjonaliseringum.

– Fyri flestu skipini fara nýggju krøvini at merkja, at tey mugu sigla spakuligari ella so hóvliga, sum til ber, tí skalt tú minka oljunýtsluna og harvið útlátið, so ber ikki til at liggja á rutunum og sigla við fullari ferð. Og reiðariini mugu eisini fara at hyggja upp á siglingarætlanir fyri at útnytta kapasitetin best møguligt.

– Alt hetta hevur rakstrarsparingar við sær, men kortini setir herdi MARPOL-sáttmálin so stór krøv til optimeringar, at tað fyri summi skip fer at kosta nógv – summi eldri skip ella skip við gomlum motorum, hava so trupult við at lúka krøvini, at tað loysir seg ikki at royna. Tá loysir tað seg kanska betri at skifta mortor ella byggja nýtt skip, sigur Jens Meinhard Rasmussen.

Útfasing

Tí væntar hann eisini, at nýggjastu krøvini og tey, ið væntast kunnu fram eftir, fara at skunda undir eina útfasing av teimum elstu skipunum á heimshøvunum.

– Hjá nógvum gomlum skipum við gomlum motorum, ber ikki til at røkka málini uttan við ógvusligum átøkum, niðurplombing av motorinum og annað. Tá kann niðurstøðan skjótt verða, at tað loysir seg betri at byggja nýtt, sigur formaðurin í Reiðarafelagnum fyri Handilsskip.

Hann leggur dent á, at tað er so ymiskt, hvussu herdu krøvini raka tað einstaka skipið, at hann ikki enn fær sagt so nógv um avleiðingarnar fyri alla tann føroyska handilsflotan – øll reiðari eru nú í ferð við at greina sínar flotar í so máta.



- Upp á nógvar mátar eru herdu krøvini ein vinningur, tí vit í vinnuni hava sjálv bara áhuga í at minka okkara útlát og okkara oljunýtslu so nógv sum møguligt, sigur Jens Meinhard Rasmussen, formaður í Reiðarafelagnum fyri Handilsskip

Mynd: Ingolf S. Olsen

Lúka krøvini

Men Jens Meinhard Rasmussen er sjálvur stjóri í bæði Skansa og Smyril Line. Skipini hjá Skansa eru ikki so stór, at tey koma undir nýggju MARPOL-ásetingarnar. Men tað gera skipini hjá Smyril Line.

Smyril Line eigur ferðafólka- og farmaskipið Norrønu og farmaskipini Mykines, Akranes, Eystnes og Hvítanes. Umframt hesi hevur reiðarið leigað sær farmaskipið Mistral.

– Vit vilja liva upp til øll tey nýggju

krøvini, eisini um okkurt skip skuldi ligið undir støddarmarkinum fyri herdu krøvini, og tí ikki hevði havt fyri neyðini at gera nakað serligt. Vit eru í ferð við at analysera upp á tingini, men tær fyrstu ábendingarnar siga, at tað ikki verður neyðugt við ógvusligum inntrivum sum til dømis niðurplombing av motorum og sovorðið hjá okkum. Kanska okkurt skip skal gera onkrar tekniskar tillagingar, men annars rokni eg við, at vit klára tað mesta við skynsamari tilrættalegging, sigur Jens Meinhard Rasmussen.

Tíðindaskrivið frá Sjóvinnustýrinum: **Herd krøv um útlát frá skipum**

Krøvini í MARPOL-sáttmálanum um avmarking av útláti verða nú munandi herd. Hesum boðaði Sjóvinnustýrið frá í tíðindaskrivi 20. oktober, og niðanfyri er tíðindaskrivið endurprentað:

Altjóða krøvini til handilsskipafлотan um útlát verða munandi herd næstu árin.

Tað er ein beinleiðis avleiðing av IMO-ráðstevnuni MEPC 76, sum varð hildin í juni, og sum broytti og herdi sonevnda MARPOL-sáttmálan, ið skal verja ímóti dálking av havumhvørvinum, sum stavar frá skipum ella øðrum virkseimi á sjónum.

Fyri Føroyar merkja avleiðingarnar av MEPC 76, at umleið 20 skip bygd áðrenn 2013 í føroyska handilsflotanum næstu árin – og innan 2026 – skulu hava minkað teirra útlát av kolsúrevni, CO₂, munandi, í minsta lagi 16 prosent. Fyri nøkur skipasløg eru krøvini munandi hægri.

Talan er í høvuðsheitum um skip bygd fyri 2013 við einari bruttotonnasju oman fyri 5.000 tons.

Fyri at røkka málinum og lúka ásetingarnar verður helst neyðugt við bæði tækniligum broytingum umborð á skipunum – tað kann til dømis vera niðurplombing av motorum fyri at tryggja, at ferðin og harvið nýtslan av brennievni og CO₂-útlátið verður minkað – og at sjálvur raksturinn av skipunum verður tillagaður.

IMO (International Maritime Organization) er altjóða siglingarfelagsskapurin undir Sameindu Tjóðum, ST, og MEPC (Marine Environment Protection Committee) er havumhvørvisnevndin undir IMO.

MEPC 76 var 76. ráðstevnan hjá umhvørvisnevndini, sum vegna IMO tekur



avgerðir um átøk og reglur at bøta um umhvørvisviðurskipti, her undir útlát.

Henda yvirskipaða ætlanin verður síðan so líðandi fullfíggað við nágreiniligum ásetingum, samtyktar av MEPC. IMO hevur samtykt, at samlaða útlátið frá altjóða skipaferðsluni í 2050 skal verða minkað við 50 prosentum í mun til útlátið í 2008.

IMO-reglur verða samtyktar og settar í gildi í semju. Men onki er í vegin fyri hjá einstøku limunum at fara eitt stig longur. Tað ger Evropeiska Samveldið, ES, ofta og herðir sínar reglur samanborið við IMO.

Fer ES at herða sínar reglur enn meira samanborið við IMO, verður tann herðingin sannlíkt eisini sett

í gildi í Føroyum, hetta tí føroyska handilsskipavinnan er virkin á ES-marknaðinum og tískil eisini bundin av ES-reglum.

MEPC 76-avtalan røkkur bert fram til 2026. Tá má ein nýggj avtala gerast fyri, hvat síðan skal henda.

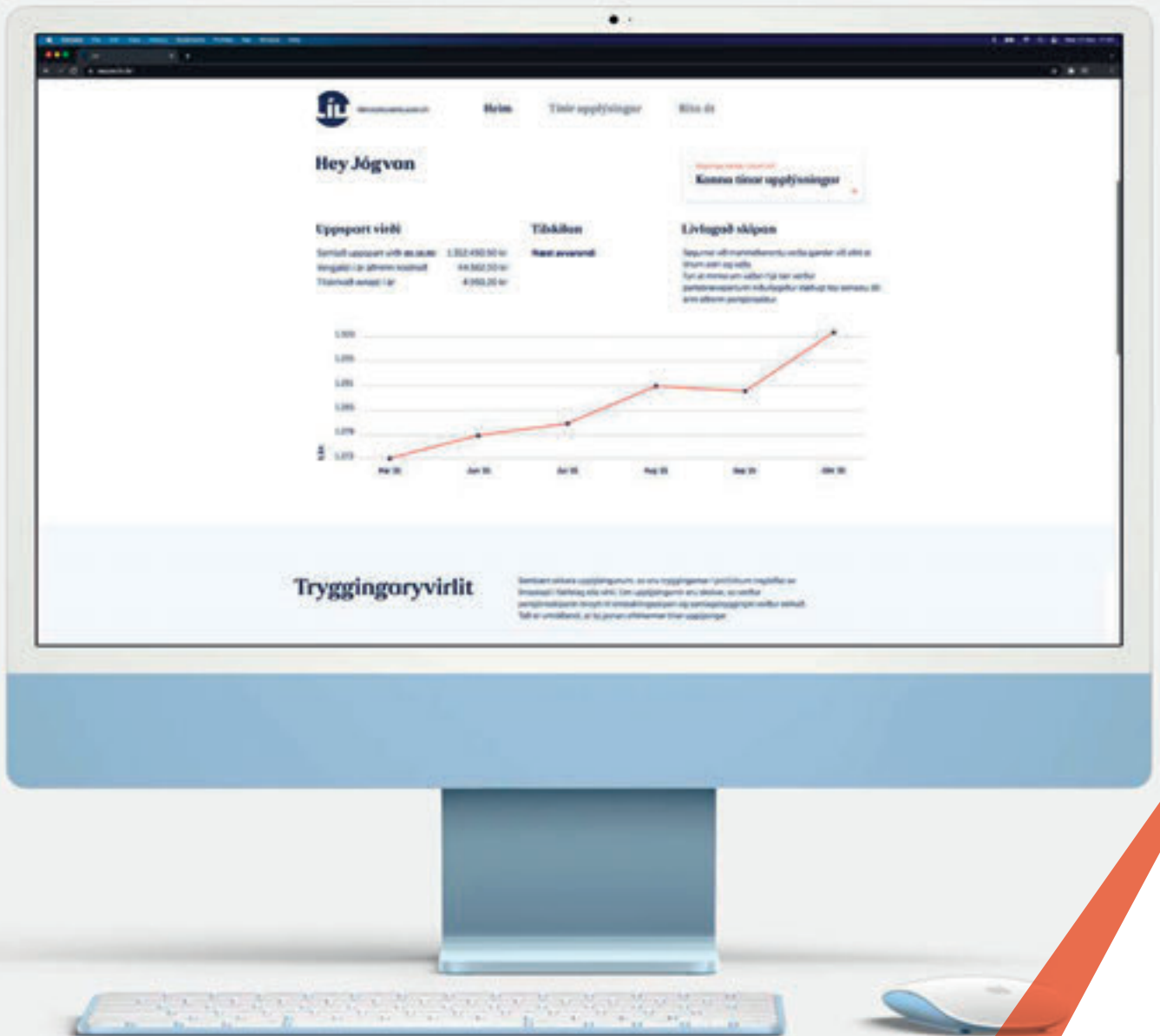
Men til ta tíð skal kortini nógv gerast. Avtalan fær gildi 1. november næsta ár, og 1. januar 2023 skulu øll skipini liva upp til nýggju krøvini og hava gjørt eina ætlan fyri, hvussu tey ætla at røkka málinum. Henda ætlanin skal góðkennast av myndugleikunum.

Tá MEPC 76-avtalan verður sett í gildi um stívliga eitt ár, verða nýggju reglurnar eisini settar í gildi í Føroyum.

Kundaportalurinn

Nýggi kundaportalurinn er nú klárur.
Fá innlit í tínar uppsparingar og tryggingar.

liv.fo



Sjey nýggir maskinmeistarar



Á hátíðarhaldi 24. juni fingu sjey nýklaktir maskinmeistarar síni prógv handað. Nýggju maskinmeistararnir eru: Jóannes Jacobsen, Jamin Linduson Zhang, Levi Anthoniussen, Oddur Friði Joensen, Pætur Dahl, Elias Fagra og Pól Enok Hansen. Virðislønir: 1. Oddur Friði Joensen, grindakniv frá SEV. 2. Elias Fagra, mátitól frá Maskinmeistarafelagnum. 3. Pætur Dahl, kikara frá Norðoya Sparikassa. Ídnisvirðisløn: Oddur Friði Joensen, lummaur frá Skansa Offshore

Ólavur Gunnarsson: Maskinmeistarar eru eitt serligt fólkaslag

Í síni røðu til nýklaktu maskinmeistararnar segði Ólavur Gunnarsson søguna um lagnutúrin hjá DFDS-skipinum Phønix at lýsa, hvussu týðningarmikið tað er fult og heilt at hugsavna seg um uppgávuna

Tekstur: Ingolf S. Olsen – PRESS
Myndir: Maria Lava Jacobsen

Sum siður er, helt formaðurin í Maskinmeistarafelagnum røðu fyri nýklaktu maskinmeistararnum.

Ólavur Gunnarsson greiddi millum annað frá fjøltáttaðu arbeidsmøgu-

leikunum, ið liggja fyri framman hjá nýútbúnum maskinmeistarum.

“Maskinmeistarin er við sínari framúrskarandi og breiðu útbúgving førur fyri at seta seg inn í og taka sær av so at siga øllum avbjóðingum innan tekniska yrkið. Ein av styrkjunum við júst hesari útbúgvingini er møguleikin

at skifta ímillum störv á sjógv og landi, alt eftir hvussu viðurskiftini nú einaferð laga ser. Felags er tó, at her eru altíð onkur áhugaverd og gevandi störv at bjóða seg fram til.

Men eitt er sjálvt prógvið, eitt annað er tað veruliga lívið. Her má ein sjálvandi eisini gera sær greitt, at ein

Í stóran mun byrjar av nýggjum, nú tann teoretiski lestrarfórningurin skal umsetast til veruliga arbeiðslívið. Tá er altíð vert at hava sær fyri eyga, at maskinmeistarar eru eitt serligt fólkaslag, ja nærur ein stætt fyri seg, hvørs eyðkenni er, at tað altíð er sjálvt fakið og ikki ein sjálvur, sum er í miðdeplinum”, segði hann millum annað.

Tá Phønix fórst

Síðan treiv Ólavur Gunnarsson í søguna um DFDS-damparan Phønix at lýsa hetta serliga fólkaslagið – maskinmeistararnar.

Phønix sigldi í fastari postrutu ímillum Danmark, Føroyar og Ísland og fórst í Faksaflogvanum í Íslandi 31. januar 1881 av yvirising og illveðri.

Ólavur Gunnarsson greiddi soleiðis frá í síni røðu (eitt sindur redigerað):

“Skipði bleiv fullkomiliga yvirsað, og fekk av hesum eina ógvusliga slagsíðu, sum gjørdi siglingina út av lagi ringa. Skiparin bað maskinstjóran um at gera alt fyri at halda ferðini uppi, so skipið ikki koppaði. Hetta var ikki lætt undir truplu umstøðunum, men teir í maskinuni gjørdi sum altíð alt tað, teir kundu.

Sum tíðin leið, fekk manningin í maskinrúminum frænir av, at stóðan var so hættislig, at deks- og brúgvarmanningin gjørdi seg til reiðar at fara í bátarnar, og hildu partar av maskinmanningini tí eisini, at nú var upp á tíðina at bjarga sær uppá dekkið.

Maskinstjórin, ið kallaðis Friis, var tó hvørki at høgga ella stinga í, boðini, teir høvdu fingið, vóru at halda ferðini uppi, og so leingi tey boðini stóðu við, skuldu tey haldast. Tá ið ágangurin um at sleppa upp ikki helt uppat, gav hann øðrummeistararnum boð um at taka burtur allar leytararnar, sum førdu upp á dekkið.

Seinni brotnaði fremra masturin, og tá ið veðrið samstundis gjørdist heldur betri, sá út til at vera sloppið. Men ólukkutíð bar skipið við eitt sker,



Ólavur Gunnarsson, formaður í Maskinmeistarafelagnum, lýsti serliga lyndiseyðkenni hjá maskinmeistarunum við at siga søguna um ótroymtliga stríðið hjá maskinmanningini at halda ferðini uppi, tá postdamparin Phønix í 1881 bleiv yvirsaður í ódnarveðri í Faksaflogvanum í Íslandi – eitt stríð, sum gjørdi, at øll manningin uttan ein, slapp frá skipbrotinum á lívi

og fór at leka. Heldur ikki hetta fekk maskinmanningina at geva upp, og loksins eydnaðist tað at sigla skipið at landi og uppá turt, soleiðis at manningin fekk bjarga sær í bátarnar og róð til lands, har teir funnu sær skjól í einum helli.

Hóast útlúgvaðir hildu tveir av manningini beinanvegin avstað eftir hjálp.

Hettar skipbrotið endaði við at kosta einum manni lívið orsakað av nógva kuldunum. Men um Friis maskinstjóri ikki hevði hildið høvðið kalt og verið

fokuseraður uppá sjálva uppgávuna, sum var at halda ferðini uppi, so skipið ikki koppaði, so hevði neyvan nakar umborð borið boð í bý.

Hóast hendingin fór fram fyri nógvum árum síðani, er hon framvegis aktuell, tí hettar er bara maskinmeistarin í einum nøtuhyllki. Hann er bara har, ger sítt arbeiði, einki meira roks og fjas. Eydnuma finnur hann ikki við at seta seg sjálvan í miðdepilin, men harafturímóti í tí fakliga nøgdseminum, tá ið hann hevur gjørt alt sítt, og uppgávan er útførd til punkt og prikkka.”

TÍÐINDI frá Maskinmeistarafelagnum

18. mai 2021

Fundur við limir í KOB á Hjalla.

20. mai 2021

Nevndarfundur í Faroese Maritime Unions.

25. mai 2021

Fundur í Sjóvinnuráðnum.

27. mai 2021

Fundur við Betri Trygging um ymisk tryggingarviðurskipti.

28. mai 2021

Nevndarfundur á skrivstovuni. Á skrá vóru fimm mál til støðutakan umframt kunning um átta onnur viðurskipti.

31. mai 2021

Vitjan og fundur á Brennistøðini hjá IRF á Hagaleiti.

1. juni 2021

Blaðfundur við Press á skrivstovuni.

1. juni 2021

Fundur við KAF um flokking av starvi hjá Tórshavnar kommunu.

2. juni 2021

Starvsfólkaútfærð saman við Krabbameinsfelagnum. Túrurin varð gjørdur til Bøsdalafoss og Trælanýpuna.

4. juni 2021

Fundur við lim um fastlønarávtalu umborð á uppsjóvarskipi.

10. mai 2021

Fundur við lim í fiskivinnuni um ógreið setanarviðurskipti.

17. mai 2021

Fundur í Trygdargrunninum.

18. mai 2021

Nevndarfundur á skrivstovuni. Á skrá vóru seks mál til støðutakan umframt kunning um sjeý onnur viðurskipti.

21. mai 2021

Fundur í Sjóvinnuráðnum.

22. juni 2021

Fundur við lim um serlig arbeiðsviðurskipti.

23. juni 2021

Luttøka í paneli hjá Blue Faroe Island. Á skránni var grøna umleggingin.

24. juni 2021

Prógvhandan á Vinnuháskúlanum, har sjeý maskinmeistarar finga handað prógv.

25. juni 2021

Fundur við limir um møguliga tilgongd við umflokkning.

28. juni 2021

Fundur í Smæruni um møgulig tiltøk vegna politiska íblandan í verkfallið hjá pedagogunum.

1. juli 2021

Fundur í nevdini fyri Fasta Gerðarrættin.

2. juli 2021

Vitjan umborð á Farmaskipinum Vármland, sum lá í Hvalvík.

19. juli 2021

Nevndarfundur á skrivstovuni. Á skránni vóru sáttmálasamráðingarnar við Polar Seafood.

20. juli 2021

Í samráðingarørindum í Keypmannahavn. Samráðingarnar vóru við Polar Seafood og fóru fram í Industriets Hus.

21. juli 2021

Samráðingarnar við Polar Seafood hildu fram í Industriets Hus.

22. juli 2021

Samráðingarnar við Polar Seafood hildu fram í Industriets Hus.

11. august 2021

Teams-fundur við umboð fyri GE. Fundurin var liður í sáttmálasamráðingunum, sum vera í oktober í ár.

11. august 2021

Fundur, har gingið var ígjøgnum gamla APK-sáttmálan. Fundurin var liður í sáttmálasamráðingunum, sum vera við GE í oktober í ár.

13. august 2021

Fundur saman við FSN og lögfrøðingi um sáttmálaósemju.

20. august 2021

Teams-fundur við umborð fyri GE. Fundurin var liður í sáttmálasamráðingunum, sum vera í oktober í ár.

25. august 2021

Teams-fundur við umboð fyri GE um APK-sáttmálan. Fundurin var liður í sáttmálasamráðingunum, sum vera í oktober í ár.

26. august 2021

Fundur í FMU, har avtala um Hav Saga varð undirskrivað.

27. august 2021

Nevndarfundur á skrivstovuni. Á skránni vóru níggju mál til støðutakan umframt kunning um sjeý onnur viðurskipti.

31. august 2021

Fundur við lim og Sókn-advokatar um sakarmál móti reiðaríi.

2. september 2021

Fundur í Trygdargrunninum.

3. september 2021

Blaðfundur við PRESS á skrivstovuni.

8. september 2021

Fundur í Sjóvinnuforum. Fundurin var í hølum hjá FMA.

10. september 2021

Á veðurlagsráðstevnu.

13. september 2021

Fundur saman við hinum manningarfeløgnum og umboðum fyri Føroya Reiðarafelag. Fundurin varð hildin í Vinnuhúsinum.

24. september 2021

Nevndarfundur á skrivstovuni. Á skránni vóru fýra mál at taka støðu til umframt kunning um 10 onnur viðurskipti.

24. september 2021

Fundur í Fasta Gerðarrættinum, har semingsfólk vórðu vald.

27. september 2021

Kravhandan í sambandi við sáttmálasamráðingarnar við GE. Samráðingarnar vera í Keypmannahavn í døgnum 18. til 20. oktober.

30. september 2021

Nevndarfundur í P/F Fakfelag. Fundurin varð hildin í hølum hjá Samverk (S&K-felagið).

FØÐINGARDAGAR

Maskinmeistarafelagið



Navn	Føðingardagur	Bygd/býur	Aldur
Viggo Christiansen	29/9-1951	Skáli	70 ár
Birgir Rasmussen	25/11-1951	Tórshavn	70 ár
Bergur Jacobsaen	12/12-1951	Tvøroyri	70 ár
Kristian Hentze	19/9-1961	Sandur	60 ár
Jónsvein Samuelsen	27/9-1961	Svínáir	60 ár
Terji Holm	11/10-1961	Nólsoy	60 ár
Fríolvur Lervig	21/10-1961	Leirvík	60 ár
Marner Joensen	3/11-1961	Oyri	60 ár
Petur Samuelsen	17/11-1961	Hoyvík	60 ár
Alberg Müller	7/12-1961	Kvívík	60 ár
Jarmund Berthelsen	20/12-1961	Innan Glyvur	60 ár
Solberg Jacobsen	17/8-1971	Vágur	50 ár
Hallur Petersen	23/8-1971	Sørvágur	50 ár
Bárður Jacobsen	30/12-1971	Syðrugøta	50 ár
Kári Jacobsen	30/12-1971	Streymnes	50 ár
Áslakk Jacobsen	6/8-1981	Norðragøta	40 ár
Jákup í Garðinum	28/8-1981	Tórshavn	40 ár
Jóhan Mørkøre	6/10-1981	Leirvík	40 ár
Jógvan Hovland Petersen	9/10-1981	Tórshavn	40 ár
Adrian Ólason Johannesen	1/11-1981	Hvalba	40 ár
Jim á Horni	12/11-1981	Fuglafjørður	40 ár
Símun Olsen	15/12-1981	Tórshavn	40 ár
Henning Lamhauge	31/12-1981	Glyvvar	40 ár
Brynleif Filipsson Hansen	25/8-1991	Leirvík	30 ár
Sigurd Jónsson Nielsen	3/9-1991	Sørvágur	30 ár
Magnus F. á Rógvi Simonsen	6/9-1991	Sandavágur	30 ár
Hans Joensen	29/10-1991	Oyri	30 ár
Sjúrdur Rúnason Nielsen	4/12-1991	Vestmanna	30 ár



TRYGDINA FYRST

Tá alt kemur til alt snýr tað seg um trygd. Trygd hjá manning, ferðandi, farmi og skipi. Havið er eitt vandamikið arbeiðspláss, men óhapp henda eisini inni við land.

Lat okkum minka um vandarnar og venja okkum við regluliga at eftirkanna og brúka trygdarútgærð og bjargingarútgærð umborð.

Sjóvinnustýrið skipar og umsitur galdandi lógir og reglur á økinum. Vit leiðbeina feigin um ivamál eru.

Tá óhapp hendir umborð á færoyskum skipi, skal skiparin ella reiðarin boða Sjóvinnustýrinum frá hesum skjótast til ber.

Vakttelefonin hevur (+298) 33 31 98



SJÓVINNUSTÝRIÐ

FAROESE MARITIME AUTHORITY

www.fma.fo / fma@fma.fo / (+298) 35 56 00