

Nr. 14 • juli 2012

MIÐ & MAGN

Føroya Skipara- og Navigatørfelag & Maskinmeistarafelagið



ÚTGEVARI

Maskinmeistarafelagið og Føroya Skipara- og Navigatørfelag geva MIÐ & MAGN út í felag. Blaðið verður sent limunum. 4 útgávur eru um árið.

BLAÐNEVND

Páll Hansen (ábyrgd)
Regin Nónstein
Eyðstein Djurhuus
Jóan Petur Patursson

MASKINMEISTARAFELAGIÐ

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

FØROYA SKIPARA- OG NAVIGATØRFELAG

Jekaragøta 10
Postboks 248
110 Tórshavn
Telefon: 31 69 73
Teldupostur: fsn@fsn.fo

BLAÐHALD

Tey, sum ynskja at halda MIÐ & MAGN, kunnu boða frá hesum í teldupost til: bladhald@midogmagn.fo
Haldara gjaldið er 200,- kr. um árið; t.v.s. 4 bløð.

ENDURGEVING

Tað er loyvt at endurgeva tekst úr MIÐ & MAGN, tá keldan verður upplýst.

MIÐ & MAGN kann heintast í PDF á heimasíðunum hjá feløgnum:
www.mf.fo
www.fsn.fo

FORSÍÐUMYND

Nýggja íslenska verjuskipið Tór

UMSITING

Sp/f MEDIA
info@midogmagn.fo

UMBRÓTING, PRENT OG LIÐUGTGERÐ

Føroyaprent · www.foroyaprent.fo

UPPLAG: 1900



Frálandavinna

Yvirmannafeløgini og Mið og Magn ynskja Supply Service hjartaliga til lukku við nýggju Tórsborg.

Nú fjórða frálandaskipið hjá navnframa reiðarínum í Leirvík er navngivið í Føroyum, er sanniliga nógv at frøast um. Tað ynskja vit reiðarínum hjartaliga tillukku við.

Virksemi hjá vinnulívsmönnum úr heimbygdini Leirvík hevur mangan áður víst á nýggjar leiðir; frá útróðrabátum til línuskip, partrolarar og rækjuskip. Og hava teir nú eisini við hepnari hond flutt virksemi yvir í eina krevjandi frálandavinnu. Lat okkum eisini her nevna, at móguleikarnir, sum reiðarið gevur ungum monnum við „feskari“ útbúgving frá Vinnuháskúlanum, at fáa sit fyrsta vinnubræv, er ein góð skipan.

Fyri 11 árum síðani gjørdur yvirmannafeløgini fyrsta sáttmálan fyri veitingaskip við Reiðarafelagið fyri Farmaskip. Tað sermerkta við hesum sáttmála var, at vit avtalaðu eina fimmára friðarskyldu. Hetta var so mikið skilagott, at seinni er friðarskyldan longd tvær ferðir. Endamáli við hesum var, at veit-

ingaskip skuldu kenna seg trygg í FAS skipanini. Í dag eru fleiri veitingaskip í FAS skipanini; bæði føroysk og norsk. Hetta skapar góðar arbeiðsmøguleikar hjá føroyingum við maritimari útbúgving. Og hava vit góðar vónir um, at her fer at leggjast aftrat. Í lötuni hevur hendan vinnan stóra framgongd, og fleiri reiðari hava ambitiúnir um at vaksa, so tað er ein spennandi tíð vit ganga fram í móti.

Og nú aftur verður borað á føroyskum økið við boripallinum Cosi Pioneer er talan um áttandu royndina á føroyskum øki. Til samanberingar kunnu vit nevna, at norðmenn boraðu 23 hol áðrenn teir raktu við tað, sum nevnt verður „rakstrarverdar nøgdir“. Men vit mugu ikki gloyma, at henda vinnan – í stóran mun – er stýrd av treiskni og vónum. Av hesi orsök er einki til hindurs fyri, at royndirnar, sum verða gjørdar á føroyskum øki í 2012 raka á „rakstrarverdar nøgdir“. Tí hevur tað stóran týðning, at vit hava føroyskan serkunnleika tøkna, um rakt verður við svart gull í føroysku undirgrundini.

Vegna Føroya Skipara- og Navigatørfelag
og Maskinmeistarafelagið
Páll Hansen, ábyrgdarblaðstjóri



4
Hátíðarhald á
Vinnuháskúlanum

Innihaldsývirlit

Hátíðarhald á Vinnuháskúlin, Prógvhandan. 4
 Næmingasögur 6
 Simulatorsigling 7
 Vitjan av ITF 9
 Stórir áhugi fyri Tracer 12
 Nýggja íslenska verjuskipið Tór 13
 Navigatørur fekk dreymastarv á landi 14
 Logos Hope 16
 Brennidepilin 18
 Nýggja havransóknarskipið 20
 Tíðindi frá Skipara- og Navigatørfelagnum. 22
 Eisini rembingar í Íslandi. 23
 Tíðindi frá Maskinmeistarafelagnum. 24
 Eftirlýsing: Hvat bleiv av batchelor. 25
 Føðingardagar 26
 Nýggja pelagiska virkið á Tvøroyri
 Dygdin skal vera í hásæti. 27
 Gravgangur eftir at keypa
 uppsjóvarfisk av Tvøroyri 30
 75 fólk til arbeiðis 33
 Hesi standa á odda 34
 Tríggir Høvuðseigarar 34
 Knørrur – Ein sermerkt feroysk slupp. 36
 Makrelmálið 39

18
Nýggja havransóknarskipið



25
Nýggja pelagiska
virkið á Tvøroyri



15. JUNI

Hátíðarhald á Vinnuháskúlanum

Fríggjadagin 15. juni 2012 fingtu 30 lesandi prógv handað á Vinnuháskúlanum, har eini 250 fólk vóru komin saman til hátíðarhaldið á skúlanum.

Stjórin, Hans Johannes á Brúgv, bjóðaði vælkomnin og Petur Hans Dahl, varaskúlastjóri flutti fram røðu.

Gestarøðari var Andras Joensen, stjóri í Norsk Veritas.

Umboð fyri Maskinmeistarafelagið, Skipara- og Navigatørfelagið, umboð fyri Søfartens Ledere og umboð fyri næmingarnar fluttu fram røðu.



MASKINMEISTARAPRÓGV:

Petur Pauli Christiansen, Bárður Mortensen, Jógvan Holm, Ólavur Øksnadal, Bárður S. Pætursson, Bogi F. Sigurstein, Terji Nón Hans, Erik S. Jensen, Oddmar á Kósini, Fróði L. Hansen

Virðislønir lætnar maskinmeistarunum:

- 1: Petur Pauli Christiansen, fototól frá BANK NORDIK 2: Jógvan Holm, mátitól frá Maskinmeistarafelagnum
3: Bogi F. Sigurstein, gullur frá A. P. Møller.



Karl Eli Samuelsen: Skipara- og Navigatørfelagið lat Karl Eli Samuelsen virðisløn. Hann hevði hægsta miðal-próvtal hjá Navigatørunum. Virðislønin var ein Barografur.

SKIPARAPRÓGV:

Karl Eli Samuelsen, Eyðfinn Ljósstein, Johan Eli Poulsen, Geir G. Johansen, Ingi Kerlok, Heri Rein, Absalon B. Poulsen, Jens Petur Selfoss, Brian J. Poulsen, Jógvan T. Johannesen, Elith Godtfred, Ólavur Danielsen

Virðislønir lætnar skiparum:

Karl Eli Samuelsen, kikara frá P/F Thor Johan Eli F. L. Poulsen, barometur og klokkusett frá Faroe Ship
Ingi Kerlok, barometur og klokka frá Faroe Agency



SKIPSFØRARAPRÓGV:

Osvald Danielsen, Ragnar Helmsdal, Aron J. Berg, Pál Eiríkur Vang, Regin Nicolajsen, Sørin Birgir D. Sørensen, Ólavur Johannesen, Hans Anders Jacobsen

Virðislønir lætnar skipaførarum:

Osvald Danielsen: Gullur frá A. P. Møller Aron J. Berg: Klokkusett frá Tryggingarfelagnum Føroyar
Ólavi Johannesen: Ur, knív og pennasett frá Søfartens Ledere

NÆMINGAR GREIÐA FRÁ

ARON BERG

Skipsføraraprógv á Vinnuháskúlanum

Aron Berg úr Hvalba fekk skipsførara-prógv handað á Vinnuháskúlanum 15. juni.

Hann greiðir frá, at hann er uppvaksin í Nesi, Hvalba.

Hann byrjaði barnaskúlan í 1994 í Hvalbiar skúla, har hann gekk til og við 9. flokk. 10 flokk tók hann á Tvøroyri. Á sumri 2004 fór hann til skips, og sigldi til august 2009, tá hann byrjaði á Vinnuháskúlanum.

Aron hevur siglt við trolarum: 1½ ár við trolaranum Ran, 2½ ár við

Sjagakletti og ½ ár við Breiðanesi. Í summarfrítíðini hevur hann roynt nakrar túrar sum stýrimaður.

Tá vit spyrja hvørja lærugrein hann hevur dámt best á Vinnuháskúlanum, svarar hann, at tað er torført at siga. Men navigatióin og skipsteknikk vóru 2 fak, ið mær dámdi væl.

Um framtíðina sigur Aron, at hann hevur fingið stýrimanskjans við par-trolarinum Breiðanes, sum er heima-hoyrandi í Hvalba; so tað verður har, ið leiðin gongur, skoytir hann uppí.



PETUR PAULI CHRISTIANSEN

Maskinmeistaraprógv á Vinnuháskúlanum

Petur Pauli er føddur og uppvaksin í Tórshavn. Tók studentsprógv í Hoydølum í 1986, og flutti tá til Danmarkar at lesa verkfrøði. Varð útbúgvinn verkfrøðingur innan veiktreyt á Københavns Teknikum í 1991.

Í 2009 fór hann at læra til elektrikara, tók fyrst sveinabræv sum elektrikari á TEC á Frederiksberg sum GVU (Grunduddannelse for voksne).

Petur Pauli greiðir frá, at hann hevur arbeitt sum verkfrøðingur á Føroya Tele í 12 ár. Arbeitt el-arbeiði hjá ymiskum installatørum. Frá 2005

til 2007 koyrdi hann lastbil við krana og treylara- og eisini busskoyring. Í 2004 gjørdi hann sjálvboðið arbeiði í 6 mánaðir hjá missiónsfelagsskapinum Youth With A Mission (YWAM) í Havn.

Petur Pauli hevur verið ein túr við snellu undir Føroyum við Hoyvíkingi, tá var hann 15 ára gamal. Vit fiskaðu upp undir lúkurnar og ísaðu fisk á dekkinum greiðir hann okkum frá.

Við maskinmeistaraprógvum roknar hann við, at tað verður møguligt at finna eitt gott arbeiði.

HERI REIN

Skiparaprógv á Vinnuháskúlanum

Heri Rein er uppvaksin í Tórshavn. Fólkskúlan gekk hann á Venjingarskúlanum. Eftir 10. flokk fór hann til skips; hevur siglt sum dekkari umborð á Norrønu í 3 ár.

Heri hevur gingið á Sjómannsskúlanum í Klaksvík.

Tá vit spyrja hvørjar lærugreinar hann hevur dámt best á Vinnuháskúlanum er hann skjótur at svara, at tað er siglingarlæra og skipatøkni.

Eftir summarfrítíðina fer Heri undir at lesa til skipsførara.



Simulatorsigling

avloysir venjingarsigling



Petur Hans Dahl

Føroya Sjómannsskúli, seinni Vinnu-háskúlin, hevur í mong ár framt venjingarsigling við sínum næmingum. Um vit fara aftur til 1975, so bleiv „Jens Christian Svabo“, sum landið tá brúkti til vaktar- og bjargingarskip, nýttur til endamálið. Ligið varð úti í ein dag frá morgni til myrkurs, har næmingarnir saman við teirra lærara í siglingarlæru vórðu kunnaðir um øll tól, ein tá í tíðini brúkti at navigera við.

Síðani tá og upp til dagin í dag hava føroyiskir navigatørar í útbúgvingini lutikið í hesi venjingarsigling, sum kom í eina fasta legu, tá ið „Ólavur Halgi“ bleiv umbygdur til endamálið eftir at hava siglt á land á Hælinum á Hesti. Tá bleiv, aftrat umvælingararbeiðnum, ein eyka brúgv gjørd til næmingar í leingjan aftureftir av sjálvari brúnni. Her var so eitt eyka sett av øllum viðkomandi tólum, sum næmingar-

nir skuldu nýta í siglingini, og teir vóru eisini til próvtøku í tølunum umborð.

Henda sigling fór fram soleiðis, at heimaskiparar og skiparar vóru hvør sína viku umborð í sigling undir Føroyum. Men skipið virkaði eisini sum vakrar- og bjargingarskip, so tað kom ofta fyri, at næmingar sluppu at luttaka í sleipi av onkrum skipi, sum hevði fingið um skrúvuna. Skipsførararnir sluppu longri leið, við tað at teirra sigling skuldi fara fram í sjóøki við nógvari ferðslu, boyum og trafikksepareringum. Tí varð tá farið niður í Ermasund ella í danskt sjóøki, serliga Stórabelt. Á hesum túrum við skipsførarum bleiv serligt atlit tikið til vaktarhald á brúnni og at gera VTS-meldingar, sum eru fráboðanir, øll skip skulu gera, tá ið tey sigla í sjóøki, har eftirlit er á landi við ferðsluni. Siglingin við „Ólavi Halga“ fekk ein bráðan enda, tá

skipið seint á heysti 1996 bleiv selt beint fyri nøsina av okkum, og har stóðu vit so við ongum venjingarskipi.

Nú vóru góð ráð dýr. Um okkara næmingar, sum vóru til próvtøku undan jólum tað árið, onga sigling fingi, so fingi teir einki prógv. Neyðloysnir vóru gjørdar, soleiðis at sigling fekst í lag við nøkrum næmingum í senn við „Magnusi Heinson“, men hann var ikki serliga væl eignaður.

Ligið var nú væl út á várið 1997, og vit høvdu eina rúgvu av næmingum, sum bíðaðu eftir sigling, ein flokk av heimaskiparum, 2 flokkar av skiparum og 2 flokkar av skipsførarum. Ikki fyrr enn varastjórin á Sjómannsskúlanum hevði havt eina hvassorðaða grein í bløðunum mótvegis myndugleikunum, kom gongd á málið. Avgjørt var at leiga vejingarskipið „Lars A. Kruse“ frá Søfartsstyrelsen. Vit



Petur Hans Dahl, varaskúlastjóri.

høvdu skipið í 6 vikur og fingu sostatt avgreitt allar siglingarnar, 3 undir Føroyum og 2 í Danmark. Fram til ár 2000 vóru „Hans Christian Andersen“ og „Lars A. Kruse“, seinni „Tórsvík“ brúkt.

So kom „Brimil“ í 2000. Hann var m.a. bygdur til endamálið at sigla við næmingum við 16 koyggjuplássum og einum undirvísingarrúmi. Nú lá øll venjingarsigling í eini fastari legu, skipararnir undir Føroyum eina viku og skipsførararnir 10 dagar niður í Stórabelt. Fram til dagin í dag hevur skúlin havt eitt serstakliga gott samstarv við Vaktar- og Bjargingartænastuna. Tað má tó sigast, at ein forðing kom í vegin, og tað vóru teir hækkandi oljuprísirnir. Hetta gjørdi, at vit seinastu 3 árinu hava sent okkara skipsførara-næmingar á Full Mission – skeið í Marstal. Skipararnir hildu tó fram við „Brimli“ undir Føroyum.

Vísandi til altjóða IMO krøv stendur í STCW A-II/1, at venjing kann fara fram annaðhvørt við skipi ella hóskaði simulator, sum skal lúka ávís krøv.

Vit hava nú í vár útbygt okkara siglingarsimulator til at vera ein so-kallaður Full Mission – simulator, soleiðis at okkara næmingar fáa sínar siglingarroyndir her. Tessvegna hava vit slept allari sigling við „Brimli“. Hetta er bæði ein fyrimunur og ein vansi, av tí at sigling við simulatori er ikki veruleiki, og tað fær ongar fylgjur, um okkurt skeivt verður gjørt. Hinvegin kanst tú gera nógv fleiri royndir og skapa fleiri vandamiklar støður, enn tú kanst við venjingarskipi.

Okkara fyrsta Full Mission – skeið var við skipsførarum í apríl í ár. Fyri at koma væl í gongd høvdu vit serkøna hjálp úr Marstal við læraranum Ken Vøge. Síðani hava

vit havt 2 skeið við skiparum, sum kunnu sigast at hava eydnast væl. Vit kunnu hava 12 lutakarar í senn á skeiði, deildir út á 3 skip. Siglingin, vit nýta, er frá Southhamton í Suðurenglandi norður um Skagen til Aabenraa í Danmark og tekur 5 dagar. Frits Thomsen er settur sum leiðari. Siglast kann undir ymiskum umstøðum, t.d. myrkri, toku, regni, kavaroiki, aldu og annars øllum umstøðum, tú kanst koma út fyri á havinum

Nevnast kann eisini, at okkara Full Mission – støð kann nýtast til onnur skeið við fólki uttanifrá. Her verður hugsað um BRM – skeið, sum vit longu fara í holt við hálvan augsut við fólki frá Supply Service í Lørvík. BRM merkir Bridge Research Management.

Flutningsarbeiðarafelagsskapurin ITF í Føroyum



John Canias, deildarleiðari og Estelle Brenthall málsviðgeri hjá ITF skipaðu fyrri seminari á Hotel Føroyum.

Í døgnum 8. – 9. mai 2012 vóru tvey umboð fyrri altjóða flutningsarbeiðarafelagsskapin ITF í Føroyum og hildu eitt seminar fyrri Faroese Maritime Unions, sum er samtøka av manningarfeløgnum í Føroyum.

SJÓMANNADEILDIN HJÁ ITF

Vegna sjómannadeildina hjá ITF, sum hevur høvuðsskrivstovu í London, vóru tað John Canias, deildarleiðari og Estelle Brenthall málsviðgeri, sum luttóku á seminarinum.

Vegna FMU luttóku formenninir

í føroysku manningarfeløgnum Eyðstein Djurhuus, Páll Hansen og Jan Højgaard, sum samstundis eru nevndarlimir í FMU. Afturat teimum luttóku eisini varamenn teirra í FMU og umboð fyrri skrivstovurnar hjá feløgnum.

FLAG OF CONVENIENCE

Skipað varð fyrri hesum seminari í samband við, at alsamt fleiri útlendsk skip verða skrásett í føroysku altjóða skipaskrásetingini FAS, og móguleiki er fyrri, at FMU kann gera sáttmálar fyrri útlensku sjófolkinum, sum sigla við hesum skipum.

Seminarið snúði seg um, hvussu ITF virkar innan sjóvinnu, og um felagskapsins høvuðsendamál, politikk og manngongdir við atliti til sáttmálaviðurskipti hjá sjófolki og harundir serliga, tá ið talan er um skip, sum eru lýst at koma undir FOC (Flag of Convenience).

FAS LÝST SUM FOC

Í november 2011 varð FAS lýst sum FOC og spurningurin um, hvussu FAS kann koma av aftur FOC-listanum varð sjálvandi eisini viðgjørdur.

ITF hevur sum eina høvuðsreglu, at um ikki í minsta lagi helmingurin



av skipunum í einari skráseting kunnu metast at vera ogn hjá reiðarum í viðkomandi landi, so verður flaggið rokna sum FOC-flagg.

Av tí, at flestu skip, sum koma undir FAS verða mett framvegis at hava útlenskar eigarar, ber illa til at halda hesar ásetingar hjá ITF.

HØVUÐSORSØKIN

Høvuðsorsøkin til at FAS er lýst sum FOC er sostatt ikki, at talan generelt er um ov lágt støði viðvíkjandi manningarviðurskiftum ella dygdini á skipunum.

Føroysku manningarfeløginí fáa sjálvandi einki gjørt við ognarviðurskiftini, men tey ynskja tó at vera við til at tryggja, at øll sjófólk, sum

sigla undir FAS hava nøktandi lønar- og arbeiðskor, hóast FAS er lýst sum FOC og tí verður mett, at tað er umráðandi at vera væl kunnaður um sáttmálaviðurskifti innan altjóða sjóvinnu og ITF er ein av høvuðsleikarunum á hesum øki.

SJÓVINNUSTÝRIÐ OG REIÐARAFELAG

Í samband við seminarið varð eisini skipað fyri fundum, har tað umframt FMU eisini vóru umboð frá Sjóvinnustýrinum og Reiðarafelagnum fyri Farmaskip.

Endamálið við hesum var at greiða ITF frá, hvussu myndugleikin á sjóvinnuøkinum virkar og, hvussu sáttmálaviðurskiftini eru hjá sjómmonnum við føroyskum skipum.

Umboðini hjá ITF hava staðfest, at tey sum heild finga eina sera positiva fatan av teimum umrøddu viðurskiftunum innan sjóvinnuøkið í Føroyum.

FMU metir, at við hesum er støði lagt fyri einum góðum og positivum samstarvi við ITF framyvir.



Páll Hansen, Jan Højgaard og Sjørður Heinesen.

Skeiðskema 2012



Nr.	Skeiðnavn	Dagar	DKK	aug.	sept.	okt.	nov.	des.
1	ARPA skeið ARPA AUTOMATIC RADAR PLOTTING AIDS	4	8.900					3
2	GOC (Generelt certifikat sum radiooperatørur) Nýtt GOC GENERAL OPERATOR CERTIFICATE (NEW)	15	14.900					
3	GOC-endurnýggjan GOC GENERAL OPERATOR CERTIFICATE, RENEWAL OF COURSE	7	7.000				19	
4	LRC (Avmarkað radioskeið) LRC LONG RANGE CERTIFICATE	7	8.900					
5	LRC við Inmarsat LRC LONG RANGE CERTIFICATE, WITH INMARSAT	8	9.950					
6	Tankers Safety serskeið fyri olju- gas- og kemikaliutangakip TANKERS SAFETY, SPECIAL COURSE FOR OIL-, GAS- AND CHEMICAL TANKERS	5	6.800		24			17
7	Flutningur av vandamiklum farni TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS IN DRY CARGO SHIPS	3	5.400		3		12	
8	Eftirútbúgving sum sjúkraviðgeri (Heilsulæra) SUPPLEMENTARY TRAINING IN MEDICAL PROFICIENCY	4	7.500					
9	Eftirútbúgving sum sjúkraviðgeri (Heilsulæra). um prógvíð er eldri enn 10 ár SUPPLEMENTARY TRAINING IN MEDICAL PROFICIENCY WHEN CERTIFICATE IS OLDER THAN 10 YEARS	10	12.000					
10	ECDIS (elektroniskt sjókort) COURSE IN ELEKTRONIC CART DISPLAY INDICATION SYSTEM	4	8.900		3	1		10
11	Endurnýggjan av vinnubrævi RENEWAL OF MARITIME TRAINING CERTIFICATE	pr. dag	1.500				5	
12	SSO-skeið COURSE FOR SHIP SECURITY OFFICERS	3	5.400					
13	§ 16-skeið WORKING ENVIRONMENT §16-COURSE	4	5.800					
14	Ketilpassaraskeið. Skeiðið verður 5 fylgjandi fríggjadagar COURSE AS BOLIER TENDER	5	7.500					
15	Eldsløkking umborð á skipi. STCW A-VI/1-2 FIRE FIGHTING ON BOARD SHIPS	3	5.880	20	17			17
16	Endurtøku eldsløkking umborð á skipi. STCW A-VI/1-2 REFRESHER COURSE IN FIRE FIGHTING	1	2.990	23	20	11		20
17	Sløkkileiðsla umborð á skipi. STCW A-VI/3 ADVANCED FIRE FIGHTING	2	4.275					
18	Eldsløkking fyri skipsvirmenn FIRE FIGHTING FOR SHIPS OFFICERS	5	10.160	6 13		29	26	3
19	Sløkkiliðsfólk uttan sløkkibili. STCW A-VI/1-2 & STCW A-VI/3 ADVANCED FIRE FIGHTING FOR SHIPS OFFICERS	5	9.000					
20	Sløkkiliðsfólk við sløkkibili	10	18.000					
21	Brunaumsjónarmenn	7						
22	Venjing fyri sløkkilið	1	1.875					
23	Eldsløkking og bjarging í tunlum	3	7.290					
24	Grundleggjandi eldsløkking. (Fyri virkir, stovnar og einstaklingar)	1	900					
25	Grundleggjandi trygdarskeið fyri sjómenn. STCW A-VI/1-1, A-VI/1-3, A-VI/1-4 BASIC SAFETY TRAINING (NÚ SUM E-LEARNING, SÍ VH.FO)	3	3000	27				
26	Fult trygdarskeið fyri sjómenn. STCW A-VI/1-1, A-VI/1-2, A-VI/1-3, A-VI/1-4 BASIC SAFETY TRAINING	6	10.570					
27	Bátaføraraskeið. STCW A-VI/2-1 PROFICIENCY IN SURVIVAL CRAFT AND RESCUE BOATS	4	4.840		28			
28	Medisinsk fyrstahjálp. STCW A-VI/4-1 MEDICAL FIRST AID	4	6.180					
29	Maritime Legislation. e-learning (Sign up on www.vh.fo) FØROYSK SJÓVINNULÓG. E-LEARNING		5.000					

Vinnuháskúlin treytar sær rætt at avlýsa skeið, um ov fá eru tilmeldað.
Skeiðskema skúlans verður dagført regluliga. Sí heimasíðu Vinnuháskúlans www.vh.fo



Stórir áhugi fyri **Tracer**

Elektronikkfyrirøkan MP Teknik í Klaksvík, ið framleiðir Tracaran til línuveiðu, er nú farið undir veruliga framleiðslu, og áhugin fyri líttla tólinum er rættiliga stórir.

Hann hevur í fleiri umfórur verið frammi í miðlunum, Tracarin hjá MP Teknik, men nú er fyrirøkan í Klaksvík farin undir veruliga framleiðslu av sermerkta, líttla tólinum, og áhugin er rættiliga stórir – ikki bara í Føroyum, men eisini í londunum uttan um okkum.

NÓGVIR FYRISPURNINGAR

– Vit hava fingið nógvar fyrispurningar, serliga úr Noregi og Íslandi. Vanliga eru tað føroyingar, sum sigla við norskum og íslenskum reiðaríum, sum hava spurt seg fyri, men talan er eisini um reiðarí, sum ikki hava tilknýti til Føroyar, men sum hava frætt um Tracaran, sigur stjórin Petur í Gong, sum hevur verið við í arbeiðinum frá byrjan.

– Á heysti í 2011 vóru vit annars á Icefish, fiskivinnusølustevnuni í Kópavogi, har vit vístu Tracaran fram, og seinni hava vit so fingið í lag eitt veruligt sölulið í Íslandi, leggur Petur aftrat. MP Teknik arbeiðir eisini við at seta á stovn sölulið í Noregi, men hevur kortini valt at bíða eitt sindur við hesum marknaðinum.

MENNINGARARBEIÐIÐ

Malvinus í Gong, sum hevur staðið fyri menningararbeiðinum, sigur, at

arbeiðið hevur verið drúgt, og at rættiliga nógvar royndir hava verið gjørdar umborð á føroyskum skipum, áðrenn Tracarin varð koyrdur á marknaðin:

– Vit hava havt Tracaran umborð á nøkrum skipum yvir eitt longri tíðarskeið; skipini hava skrásett hvussu hann hevur virkað, og vit hava so gjørt broytingar so hvørt, sigur Malvinus.

½-LITUR SODAVATNSFLØSKA

Tracarin, sum hann sær út nú, ið hann er farin í veruliga framleiðslu, er minni enn ein ½-litur sodavatnsfløska, tá ið antennan ikki verður roknað við. Malvinus vísir á, at húsin er serliga stoyptur til endamálið, og at hann er rættiliga haldførur: Í IP68-royndini var hann niðri á 100 metra dýpi í 5 tímar uttan at leka, men hann klárar meira, sigur Malvinus, og leggur dent á, at teir hava lagt seg eftir at framleiða eina vøru, sum skal tola eitt sindur av hvørjum.

GÓÐ 400 GRAM

Tracarin vigar góð 400 gram, og verður festur á stongboyuna. Tá ið hann verður settur í gongd, sendir hann neyva position inn á plottaran á brúnni, og hevur skipið fleiri Tracaras, kunnu teir kotast til at koma inn á plottaran við

t.d. numrunum 1-6. Sendiradius er í minsta lagi 3 fjórðingar.

Petur og Malvinus vísa annars á, at teir í MP Teknik hava ment aðrar vørur, eitt nú MP Radio, sum er at finna umborð á skipum og í virkishallum.

FM-SIGNAL

– Upprunaliga fingur vit fyrispurningin frá einum kunda, sum ynskti at fáa FM-signal í eina virkishøll. Vit gjørdu so eina sendieind við útvarpsræsnum, sum kundi móttakast í FM-oyraverjum. Hetta er eisini tann loysnin, sum vit hava gjørt flestar av, men vit fáa eisini fyrispurningar um loysnir við kanska einari útvarpsrás og tveimum internetræsnum, ella einum I-podi, og tað hevur eisini virkað væl, sigur Malvinus, sum er fúsar at átaka sær fleiri menningaruppgávur í framtíðini.



ÞÓR Multi purpose vessel



Forsíðumyndin hesaferð er av íslenska verjuskipinum ÞÓR, sum um miðjan juni lá við bryggju í Havn. Vit finga høvi at vitja umborð, og finga upplýst, at skipið er bygt í Chile, og varð handað íslenskum myndugleikum 29. apríl 2009 á skipasmiðjuni í Chile. Skipið er 93,8 metur langt og 16 metur breitt.

Skipið er sera væl útgjørt. Vit finga hesar upplýsingar um skipið:

The vessel is designed and equipped for the following coastguard duties:

1. Fishery Inspection.
2. EEZ Resource management.
3. Boarder control
4. Search and Rescue Operation (SAR)
5. Helicopter in-ight refuelling (HIFR)
6. On-scene command and coordination platform.
7. Fire Fighting, FiFi-1.
8. Oil Recovery operations (ORO)
9. Salvage operation
10. Towing operations with bollard pull minimum 100 tons.

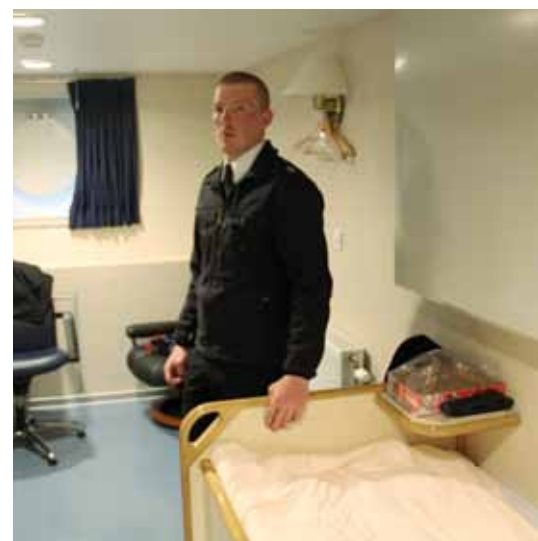
11. 250 ton towing winch and tow pin/shark jaws arrangement.
12. Push bow arrangement.
13. Designed for minimised noise and vibrations.
14. Speed 19.5 knots, good sea keeping performance and overall low fuel consumption.

Main Engines:

2 Rolls-Royce, Bergen B:32:40L9P 4500 kw, 750 RPM. Flexible mounted. Floting frequency 50-60 Hz.

Main Propellers

2 Rolls Royce marine KaMeWa Ulstein Feathering type w/out nozzle. Prop diam: 3600 mm, RPM: 178



Umborð eru bara einmanskømur, vit finga høvi at taka eina mynd av einum vanligum kamari.

Cargo Capacities

Cargo deck free area	300 m ²
Deck load	2,5 T/m ²
Fuel oil	1118m ³
Fresh water	298 m ³
Fuel oil/ORD	268 m ³
ORO	407 m ³
Water Ballast	839 m ³

NAVIGATØRUR

fekk dreymastarv á skrivstovu

Fyri fýra árum síðani skifti Sámal Sivertsen brúnna út við starv í landi.

Góð timing og lutvís tilvild førði hann í starvið sum HSEQ & Crew

Manager hjá Supply Service.

Jón Brian Hvidtfeldt

–Tú kanst siga, at eg var á rætta stað til røttu tíð. Og so helt eg tað eisini vera ergriligt, um onkur annar fekk uppgávuna í boði, og eg ikki hevði ligið framvið.

Tað eru fýra ár síðani, at Sámal Sivertsen hálvavegna bjóðaði seg fram til starvið sum HSEQ & Crew Manager hjá Supply Service. Eitt starv, ið ikki var til, tá hann spurdi eftir tí. Frálandareidarið var nevniliga ikki byrjað at vaksa seg stórt, og bíðaði framvegis eftir sínum fyrsta nýbygningi. Greitt var tó, at skuldi reiðarið gera seg galdandi í frálavinnuni, so fór at vera tørvur á eini slíkari funktión.

Tann tá bert 28 ára gamli klaksvíkingurin hevði bráðliga skift brúnna út við eitt kontór í landi.

–Eg eri í somu bransju og havi dagligan dialog við skip, kundar,

klassan og so framvegis. Og allíka-væl eri eg í landi, í einum starvi við møguleika at byggja nakað upp. So nei, eg angri tað ikki eitt sekund, hóast eg sjálvandi kundi havt sigt meira, áðrenn eg fór í land, sigur Sámal Sivertsen.

DREYMURIN UM BRÚNNA

Uppvaksin í Klaksvík, við einum pápa og báðum abbum sum navigatørar, var tað tíðliga í barnaárunum, at Sámal Sivertsen fór at droyma um at standa á brúnni. Skúlaárin í student á Kambsdali var málið eisini greitt, nevniliga at gerast aspirantur hjá Maersk og sigla á stóru heimshøvunum. Sum nýklaktur studentur mynstraði hann á sumri 1998 fyrstuferð – ikki hjá Maersk, men við flakatrolara í Barentshavið. Summarið eftir fór hann á Kogtved Søfartsskole, ein skúli hjá reiðarín-

um Maersk nærhendis Svendborg. Hann lat seg freista av sonevndu DUAL-útbúgvingini, har til bar at blíva bæði skipsførari og maskinmeistari í einu og somu útbúgving. Eftir fimm mánaðir sum kadettur við Kirsten Maersk skuldi hann á verkstaðsskúla fyri at læra mest grundleggjandi tingini fyri ein smið.

–Hugurin var allatíðina til brúnna, men eg vildi geva maskinrúminum ein kjans eisini. Tíðin á verkstaðsskúlanum, har eg í roynd og veru eftir hálvum ári skuldi sammetast við gamlar maskinmeistarar við fýra ár handverksútbúgving, vísti mær tó, at eg fór at vera alt ov grunnur í handaliga arbeiðinum og fekk alt ov lítið av praktiskum royndum til at gerast ein góður maskinmeistari, sigur Sámal Sivertsen við tonkunum aftur á útbúgvingartíðina í Danmark.

Sámal Sivertsen gavst og flutti



Sámal Sivertsen, 32 ára gamal, ættaður úr Klaksvík og búsitandi í Hoyvík. Hann er giftur Rini Sivertsen, ættað úr Skopun, og saman eiga tey tveir dreingir, sjeý ára gamla Torstein og fyra ára gamla Tóka.

aftur til Føroya. Næsta árið sigldi hann við kubatrolarunum og eisini við Norrønu, áðrenn hann á sumri 2002 fór á navigatørskúla herheima.

– Tíðin í Svendborg gav mær tó eina grundvitan um maskinrúmið, ið sjálvandi er góð barlast, tá man stendur á brúnni, sigur Sámal Sivertsen, sum tí ikki angrar tíðina í Danmark.

Á BRÚNNI

Trý ár seinni, í 2005, stýrði lívsleið hansara aftur á Maersk, hesaferð sum nýútbúgvinn skipsførari, mynstraður sum stýrimaður hjá Maersk Supply Service í Norðsjónum.

– Frálandavinnan var onkursvegna meira tiltalandi og spennandi enn flutningsvinnan. Eitt sindur meira action enn at sigla við farni frá A til B.

Tey trý árin hjá Maersk stóð Sámal Sivertsen á brúnni á Maersk Leader, Maersk Assister og Maersk Fetcher. Men so komu alternativ boð.

–Tey ringdu og fortaldu mær, at

mín profilur passaði sera væl til ein kjans hjá Maersk í frálandavinnu í Nigeria.

Sámal Sivertsen var um hetta mundið giftur maður, og høvdu tey júst fingið yngra sonin. So ein kjansur í til tíðir ófriðarlíga Nigeria, har søgurnar um sjórænarar javnan vóru at hoyra, var ikki júst dreymastarvið tá. Hann skifti til Bourbon Offshore Norway, men lá samtundis framvið at fáa kjans við føroyingum, sum vildu royna seg í frálandavinnu við spildurnýggjum skipum. Tað blivu tí bara til fyra mánaðir umborð á Bourbon Orca, áðrenn Supply Service bleiv arbeiðsplássíð hjá tí tá 28 ára gamla klaksvíkinginum.

– Ja, eg fekk fyrst bjóðað starv sum yvirstýrimaður á Eldborg. Men so var tað, at eg kom til at spyrja Jens Meinhard Rasmussen, um hann ikki manglaði ein mann á kontórinum, og so var leyst og liðugt, sigur Sámal Sivertsen og smílist.

LÍVSLEIÐIN

Hóast uppvøsturin dróg móti at standa sum navigatørur á brúnni og lívsleiðis eisini førði hann tann vegin, so tykist Sámal Sivertsen trívast framúr í starvi sínum. Spurdur, hvat bleiv av dreyminum um brúnna, er Sámal Sivertsen skjótur at svara:

– Í fjør sigldi eg 10 vikur sum stýrimaður, og vegurin aftur á brúnna er stuttur, sigur hann og vísir á móguleikan at loysa av umborð á onkrum av skipunum hjá Supply Service.

Sum útgangsstøði skulu allir navigatørar í landi sigla 12 mánaðir yvir fimm ára skeið fyri at halda pappírini við líka, ella í øðrum lagi sigla triggjar mánaðir síðsta hálvárið av fimm ára skeiðnum. Og tær ásetingar vónar Sámal Sivertssen eisini at klára at halda.

–Jú, eg ætli og vænti eisini at kunna mynstra viðhvørt. Men mítt starv er á kontórinum. Tað er hetta, ið eg vil, sigur hann avgjørdur.



Logos Hope

Logos Hope (gamla Norrøna) bleiv keypt av trúðboðanarfelagskapinum OM í 2004. Árin 2004 til 2009 var hon ígjøgnum eina stóra umbygging, frá ferðamannaskipi til eitt multiskip, ið m.a. húsar heimsins størstu flótandi bókasølu. Skipið hevur eisini stóran týdning sum skúlaskip hjá ungdómum úr øllum heiminum, vanliga virka eini 400 fólk úr eini 50 tjóðum umborð. Skipið fór í tænastrá á várið í 2009 undir slag orðunum „*Bringing knowledge, help and hope to the people of the world*“

Tað bleiv ikki gjørt so nógv við maskinrúmið undir umbyggingini. Kanska var ikki tað rætta fólkíð tókt tá, at standa fyri hesum, og yvir 200 milliónir krónur vóru longu brúktar.

Tá ið skipið fór í drift, var ikki nógv gjørt í maskinrúminum, tó var ein góður brúktur Bergen Diesel ljósmotorur ísettur, og skipið var útgjørt við aircondition.

- Síðan 2009 er tó nógv hent í maskinrúminum m.a.:
- Alt tungolju (IFO80) sytemið er skift út.

- Centrifugur til tungolju og gassolju eru nýggjar.
- Spillolju system við pumpum og rørskipan og ventilum er nýtt.
- Centrifugur til smyrjilju eru høvuðsumvældar og stýring og forvarmarar eru skift út.
- Ketlarnir eru skiftir út.
- Lensi og ballast system eru gjørd av nýggjum.
- Ein skipan til at skilja vatn frá spilloju er gjørd.
- Vatngerari er ísettur.

Skipið hevur altíð brúkt IFO 80 tungolju, ásannandi at hon er ikki so løtt at fáa hendur á úti í heimi, og heldur ikki er so nógv bíligari enn gassolja, tók man fyri 2 árum síðan tað avgerð at uppgradera til IFO180, hetta hevur verið eitt megnar verk, ið frá A til Z er gjørt av manningini og skiftandi project-arbeidarum, millum annað hevur man lagt varmaspiralar í tangarnar og rørsystemi til allar 7 motorarnar er gjørt av nýggjum, føði og booster modul eru skift út og tað sama eru allar eltalvur og stýringar, alt er gjørt umborð ella á høvuðstøðini í

Týsklandi, ikki ein króna er brúkt til arbeiðsløn, bara tilfarð er keypt, og ofta er hetta fingi fyri ein sera góðan prís, arbeiði verður liðugt í summar, tá skulu allir motorarnir koyra við tí nýggja HFO systeminum.

Tilsamans eru 15 km av lensi og ballast rørum skift út, bara síðsta árið, hetta arbeiði er gjørt av einum holdi av ótrúliga dugnaligum sveis-arum frá Sri Lanka, teir eru kontraktaðir og fáa lön fyri sítt arbeiði, men teir eru eisini væl hjálptir av projectarbeidarum og manningini.

Man kundi blivið við, men sam-anumtikið so er maskinrúmið í góðum standi nú, so nú fer man frá byggifasuni yvir til at reka maskinrúmið við tí viðlíkahaldi, ið har til hoyrir. Ein avbjóðing, sum kanska kundi verið áhugaverd, fyri feroyskar maskinmenn, kanska serliga ex-Norrøna maskinmenn, eru høvuðsmotorarnir, 4 x Stork Werkspoor 6TM, teir eru nakað forsømdir í øllum rokinum ið hevur verið av øllum hinum projektunum, og sjálvt um teir ikki koyra nógv, so mugu teir vera í forsvarligum standi, her er upplagt at skipa fyri ferðum til skipið har man steðgar einar 3-4 vikur



og ger viðlíkahaldsarbeiði samstundis sum man lærir frá sær so teir vera førir fyrri at gera hetta sjálvir.

Ein onnur avbjóðing sum stendur fyrri framman, er sokallaða Power Up projekti, tað umfatar at skifta teir skjótt 40 ára gomlu Stork ljósmotorarnir, nýggja høvuðstalvu, og so verður eisini gjord ein „heat recovery“ skipan við m.a útstødsketli. Hetta verður eitt sera stórt framstig, við hesum fær man nytta burtur úr allari orkuni ið annars fer upp ígjøgnum útstøðið, hetta fer at geva eina árliga sparing á kr. 2,5 mill, saman við uppgraderingini til IFO 180 fer hetta at bota munandi um tunga raksturinn av skipinum. Hetta kundi verið áhugavert hjá einum føroyskum maskinmanni at staðið á odda fyrri. Hetta er eitt project uppá 50 mill, motorarnir skulu eftir ætlan setast í umleið apríl 2013.

Ein sólskin søga í tí annars tunga arbeiðinum at savna inn pening til hetta projecti, er at ein amerikanskur stuðul hevur givið tilsøgn um at hann vil stuðla við 1 dollara fyrri hvørjar 2 dollarar sum koma inn, hetta vil hann gera til hann hevur latið 3 milliónir dollarar.

Ein stórir trupulleiki, síðani skipið fór í sigling, hevur verið at fingið kvalifiserað fólk til maskinrúmið. Sum stóðan er í lötuni er óvist, nær skipið fer í sigling aftur, orsøkin er, at ongin maskinstjóri er til skipið, og eingin hevur víst hes-

um starvinum áhuga, eisini sóknast tey eftir einum 1.meistara.

Maskinmenn hanga ikki á trøunum í hesum døgum, teir eru nógv eftirspurdir, og lønin er har eftir, umborð á Logos er ongin løn, men har eru heldur ongar útreiðslur, orsøkin er at teir eru so mikið eftirspurdur at man kann gera avtalu um ikki at gjalda fyrri uppíhald, so samanumtikið er man nokkso privilegieraður. Man kemur víða og vitjar nógv eksotisk støðuttan nakað stress við flúgvarum og viðføri og hotellum, í august er annars meiningin at vitja í Indonesia, eitt av vakrastu plássum í heiminum. Hetta er fyrsta vitjanin av einum OM skipið í 20 ár, eftir hetta er Tailand og Cambodia á skránni.

Viðvíkjandi tí andaliga lívinum, so eru góðir møguleikar at røkja tað andaliga umborð, har eru nógvir góðir bíbliulærarar/talarar og hartil koma ofta gestatalarar/lærarar at vitja í eitt tíðarskeið, eisini er nógvur góður sangur.

Fólkið, sum virka umborð, koma úr øllum heimsþortum, so har eru nógvir kristnar samkomur umboðaðar.

Til ber at koma at umborð sum einstaklingur, men eisini eru nógvir barnafamiljur umborð. Góður skúli er fyrri børn upp til 13-14 ára aldur, grundaður á ensku skipanina, og eisini er barnagarður og spælipláss. Dentur verður lagdur á at mammurnar fyrst og fremst taka sær av

børnunum, og hava kanska smáar uppgávur afturat.

Til ber eisini at koma sum projekt arbeiðari í longri ella styttri tíðarskeið, til dømis vóru 15 maskinmenn og smiðir úr Føroyum og tóku Bergen KRG8 høvuðsljósmotorin í botn, hetta var í februar og mars.

MASKINMENN TIL ARBEIÐIS UMBORÐ MEÐAN SKIPIÐ LÁ Í MANILA

Mong eru umborð í fleiri ár og onnur í styttri tíðarskeið. Tú lærir nýggj fólk at kenna umborð, og kemur í samband við fólk ið á plássunum skipið vitjar, fært innlit í hvussu onnur menniskju liva og sært nakað av teirra mentan.

Tíðin umborð er lærurík fyrri bæði børn og vaksin, og nakað tú fert at minnst alt lívið.

Skipið hevur verið í dokk í Subic Bay á Filipinunum síðan fyrst í apríl mána, ætlanin var at fara í sigling aftur síðst í juni, hetta er fyrbils útsett til í august, tað eru nógvir orsøkir til hetta m.a. væntandi kvalifisera arbeiðsmegi, tað verður dúva nógv uppá handverkarar úr m.a. Evropa sum koma umborð at arbeiða í nakrar vikur, áhugin hevur ikki verið so stórir hesa fer, og eisini er nógv óvænta komi uppí, nógv stál er skift og eisini nógv rø, hetta varð avdúka undir klassasýninum.



Jákup Jacobsen í Brennideplinum

FØDDUR:

7. august 1960.

ÚTBÚGVING:

Útlærdur sum rørsmiðjur á sumri 1981. Tók maskinistprógv til jóla 1981. Útlærdur maskinmeistari á sumri 1983 og var tá 22 ára gamal.

VERANDI STARV:

Sigli sum maskinmeistari hjá Fiskiveiðieftirlitinum, og eri í lötuni við Tjaldrinum.

HJÚNARFELAGI:

Ebba

BØRN:

Fríðjon 1983, Eyðfinn 1986, Ragnar 1991 og Erla 1993.

ABBABØRN:

Ebba, Dánjal Jákup og Fróði.

FYRSTI TÚRUR TIL SKIPS:

Í november 1983 fór eg sum maskinmaður við laksabátinum Turid úr Klaksvík.

LONGSTI TÚRUR TIL SKIPS:

Mynstraði sum maskinmeistari við Sólborg yvir í í Bay Roberts 4. oktober 1998.

Vit fiskaðu rækjur á Flemis Cap, og komu aftur á Havnina 6. januar 1999.

HVØRJUM SKIPUM HEVUR TÚ VERIÐ VIÐ:

Laksabátinum Turid, Vaktar og Bjargingarskipunum Tjaldrinum, Ólavi Halga, Brimli og Spógvanum, ferðamannaskipinum Norønnu (gomlu), rækjubátinum Sólborg, svartkalvabátinum Borgaranum, trolbátinum Dýrindal, Ólivant og Karin, útróðrabátunum Jógvan S, Kunoyinni og øðrum.

HVAT ER STØRSTA AVBJÓÐINGIN HJÁ EINUM MASKINMEISTARA:

Tað er øll tann nýggja tøkkin og alt tann nýggja, ið kemur fram. Tað hevur stóran týðning at fylgja við tí nýggju tíðini. Dagføra øll skeiðini tú hevur, og taka tey skeið, sum eru neyðug. Ikki vera bangin fyri at taka tær avbjóðingarnar, sum koma. Halda seg til og vera jaligur innan títt arbeiði.

FRÍTÍÐARÍTRIV:

Eg havi fingist við seyð alt mítt lív, so tað fáist eg nógv við. Mær dámar væl kariatúr og fáist eisini við seyðahundar. Fáist eitt sindur við tónleik, og havi yrkt eini 150 sangir. Í lötuni arbeiða vit við at seta ein minnisvarða norðuri á Skarði, og skal hann standa liðugur á sumri 2013, tá 100 ár eru liðin síðan Skarðsbáturin gekk burtur. Skaðadagurin 23. desember 1913 gjørdi, at bygðin Skarð varð avtoftað.

Eg arbeiði eisini við at staðfesta øll staðarnøvn á Kunoyinni, bæði við at leggja knattstøður, og myndir inn av staðarnøvnum, og fáa alt inn á kort. Gongutúrar og gøtur skulu eisini leggjast inn. Hetta er ógvuliga áhugavert, og ein kann tíverri síggja at fleiri staðarnøvn er blivin burtur. Vit hava nógvar móguleikar at finna staðarnøvnini, og her mugu vit ikki gloyma Christian Matras, sum í tríatiárunum gav bók út um staðarnøvn í Norðoyggjum.

Mær dámar ógvuliga væl, at fást við at varðveita tað gamla, og her hugsu eg um øll tey gomlu amboðini og alt, sum tey gomlu arbeiddu við. Finna fram til hesi og fáa søguna sum hoyrir til. Í hesum sambandi hava vit í Haraldssundi stovnað eitt fornminnisfelag, sum

eitur Bríkin. Mín meining er tann, at allar bygdir eiga at hava eitt slíkt savn, tí tað er ikki pláss til øll hesi tingini suðuri í Havn. Við hesum kunnu vit síggja, hvørji amboð hava verið brúkt í teimum ymsu byggunum í Føroyum. Her skuldi tað almenna sett meira pening av, so alt tað gamla í Føroyum kom til haldar. Vit eiga nógvar eldsálir í Føroyum, og um tær ikki vóru, var nógv farið fyri skeyti.

BILUR:

Kia Ceed.

TELDA:

Ein Dell fartelda.

BESTA BÓKIN:

Veit ikki, men mær dámar best síðsøguligar bókur.

BESTI SANGUR:

Eg dugi ikki at velja burturúr, men mær dámar best lættan, góðan tónleik. Harmoniku og harmonikutónleik dámar mær væl.

HVAT KANN GLEÐA TEG Í DAGLIGDEGNUM:

At tað gongur væl hjá mínum nærmastu, fyri gott arbeiðspláss, og fyri góðar starvsfelagar. Tað gleðir meg, tá ein hoyrir um rættvísi. Og best av øllum er at arbeiða saman við jaligum persónum, hitt kann ikki brúkast til nakað.

HVAT KANN ØSA TEG:

Fáfongd, óreiðilgheit, órættvísi, fólk sum er neilig, og fólk sum halda seg vita betri enn onnur, og ongantíð halda seg hava gjørt nakað skeivt.

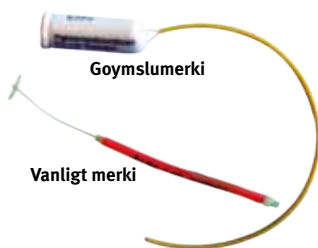
Merktur fiskur virðismikil



Tað er sera umráðandi at vita, hvussu fiskur ferðast. Ein máti at kanna ferðingina er við at merkja fisk. Tí er ein fiskaður, merktur fiskur virðismikil, bæði so og so.

Upplýsingar

Saman við merkinum ynskir Havstovan upplýsingar um fiskidato, positiún, fiskalongd, skip, innsendara og bústað. Best er, um fiskurin eisini verður latin inn.



Goymslumerki

Vanligt merki

Finningarløn

Vanligt merki: kr. 50,- og 1 lutaseðil

Vanligt merki og fiskur: kr. 50,-, kg-prísur og tríggi lutaseðlar

Goymslumerki: kr. 125,- og 1 lutaseðil

Goymslumerki og fiskur: kr. 375,-, kg-prísur og tríggi lutaseðlar

Toskur

Í fleiri ár á rað hevur Havstovan merkt tosk kring Føroyar. Íalt eru 31.855 toskar merktir síðani 1997. Av hesum eru fleiri enn 9.800 fiskaðir aftur og latnir Havstovuni.

Havtaska

Síðani summarið 2005 eru 491 havtaskur frá gønum merktar undir Føroyum. 58 eru fingnar aftur.

Sum eitt beinleiðis úrslit av havtaskumerkingunum (við goymslumerkjum) vita vit m.a. nú, at ein vaksin havtaska ferðast djúpt um veturin (> 200 m) og grunt um summarið.

Onnur fiskasløg

Í 2009 og 2010 varð kalvi merktur undir Føroyum. Og í 2011 varð svartkalvi eisini merktur undir Føroyum.

Íslendingar hava síðani 2003 merkt kongafisk í Íslenskum sjögvi. Fleiri av hesum eru fingnar aftur á Íslandsrygginum, nær føroyska sjómarkinum.

Finningarløn og lutakast

Eitt innsent merki gevur eina ávísa krónuupphædd og ein lutaseðil. Verður fiskurin latin inn saman við merkinum, verða tríggi lutaseðlar og kg-prísur latin fyri fiskin. Hetta er galdandi fyri allar merktar fiskar.

Seint á heysti hvørt ár verður drigið millum innsent fiskamerkir. Vinningurin er kr. 12.500,-. Lutakastið fer fram á einum almennum fundi, har fólk frá Havstovuni greiða frá áhugaverdum granskingsúrslitum.



Torfør uppgáva – einføld loysn

Hetta var niðurstøðan eftir, at liðugt var at sniðgeva nýggja havrannsóknarskipið, soleiðis sigur Leon Smith verkfrøðingur um nýggja skipið.

Søgan um nýggja skipið byrjaði í desember 2007, tá varð ein arbeiðsbólkur settur á Havstovuni við tí endamáli at gera eina kravspecifikation til eitt nýtt havrannsóknarskip.

Arbeiðsbólkurin varð settur í evstu stund, tí longu tann 21. apríl 2008, tá ICES-arbeiðsbólkurin FTFB helt fund í Tórshavn, kunngjörði táverandi landstýrismaður í fiski- og tilfeingismálum, Torbjørn Jacobsen, í fundarsetanarrøðu síni, at Føroyar fóru at byrja bygging av nýggjum havrannsóknarskipi í 2009.

PROJEKTERING Í 2008

Arbeiðsbólkurin var tá komin væl áleiðis í sínum arbeiði, og tá pengar endaliga vóru játtaðir til projektering tann 31. mai 2008 varð arbeiðið boðið út, og inn komu 6 tilboð.

Samband var tikið upp við Finn Christiansen frá Atlantic Marine Surveyors (AMS), at hjálpa okkum í tilgongdini.

Tikið var av tilboðnum frá MEST, og projekteringsarbeiðið byrjaði av álvara í september 2008.

At tekna skip er ein spennandi uppgáva. Serliga tá skipið ikki er eithvørt skip, men eitt skip við heilt serligum krøvum.

HAVRANNSÓKNIR

At arbeiðsgongdirnar umborð á Magnusi Heinasyni eru tær eina mest effektivu, tá tað snýr seg um havrannsóknir, gjörði tað lætt at seta krøv til nýggja skipið.

Umframt at røkja tær uppgávur, sum Magnus Heinason røkir í dag, setti Havstovan krav um, at nýggja skipið skuldi hava førleikar, sum kunnu sammetast við nýggjastu skipini rundan um okkum, hóast nýggja skipið skuldi vera væl minni.

At skipið skal vera minni, er serliga við rakstrarkostnaðinum í huga. Kravið var, at nýggja skipið ikki skal kosta meira at reka enn Magnus Heinason, helst minni.

Serlig krøv eru til hesi skip. Eitt krav er, at sniðið er soleiðis háttað, at sum minst av gangi fer út í sjógvin. Hetta fyri ikki at órógva akustiskar mátingar av fiski, sum eru nær skipinum.

KRØV

So krøvini, sum sett vóru teknistovuni hjá MEST, vóru stór.

Olivur Holm, sum starvaðist í mong ár á Tórshavnar Skipasmiðju, hevði eina greiða fatan av, hvør størsta avbjóðingin er, tá ein fæst við at

tekna skip. Hann plagdi at taka til at „Øll skip eru ov smá“. Henda sannroynd hevur helst ongantíð verið meira røtt, enn tá krøvini til nýggja havrannsóknarskipið hjá føroyingum vóru samanhildin við krøvini til støddina á skipinum.

At gera eitt havgangandi rannsóknarskip við somu førleikum, sum nýggjastu havrannsóknarskipini kring okkum hava, hóast at tey eru helvtina størri.

Skipað var fyri fundi í Tórshavn við Dr. Egil Ona og Hans Petter Knudsen frá IMR (Havforskningsinstituttet) í Noregi, har hesir greiddu samlaða arbeiðsbólkinum frá royndunum við G.O. SARS, sum er friðaligasta havrannsóknarskip í heiminum í dag.

Samlaði arbeiðsbólkurin var tá bjóðaður til Noregs umborð á G.O. SARS at hyggja at skipinum sjálvum.

ØKSASTEVIÐ

Ásannað varð beinanvegin, at ikki bar til at tryggja okkum eitt valaverkuttan at gera teldusimuleringar og modellroyndir av nýggja skrokkinum. Vit vendu okkum tí til FORCE í Lyngby, um at gera modellroyndir av skrokkinum.



Sniðið á skrokkinum varð so lagað til saman við verkfrøðingunum á FORCE.

Fyrst vóru teldusimuleringar gjørdar, og tá tær vístu góð úrslit, vóru endaligu linjurnar fastlagdar, og modelið bygt.

Skrokkurin er sermerktur. Tað, sum flest fara at leggja til merkis, er **øksastevnið**, sum, saman við linjunum aftanvert stevnið, ger, at skipið fer at bera seg sera væl í aldu.

UNDIR VATNLINJUNI

Undir vatnlinjuni er skrokkurin aftur ímóti skrúvuni sera mjáur, soleiðis at góð tilstreyming er til stóru skrúvuna, sum skal dríva skipið fram. Jú betri tilstreyming, jú minni gangur frá skrúvuni.

Modellroyndirnar vístu, at skrokkurin leyk øll krøv og vísti sera góða sjódygd, tá alduroyndirnar vórðu gjørdar.

Ein stór avbjóðing var tó eftir, og tað var at innrætta skipið. Krøvini til pláss eru stór á einum nútímans

skipi, serliga til liviumstøður hjá manningini.

Í apríl 2009 gekk kabálin upp og innrættingin av skipinum var upp á pláss. At skipið ikki hevur ein vanligan skipsmotor ger, at maskinrúmið kundi innrættast lágt. Tað gav rúm fyri einum eyka dekki, soleiðis at kravið til pláss kundi nøktast.

DIESEL- ELEKTRISKA FRAMDRIFT

Nýggja skipið fer at hava diesel- elektriska framdrift, og eru tað bert javnstreymsmotorar, ið skjalfest hava kunnað verið so kúrrir, sum kravið er til eitt skip av hesum slag. Umborð verður eitt elverk, sum skal nøkta orkutørvin hjá motorum og spølum.

6 dieselmotorar skulu nýtast at gera kraft frá 500 kW upp til 2.999 kW.

Við atliti til orku, er skipið framtíðartryggjað soleiðis, at tá nýggir orkuberar t.d. vetni ella methanol,

skulu roynast, tá er lag á manni at royna nýggju tøkna umborð á nýggja havransóknarskipinum.

SLÓÐBRÓTANDI Á MANGAN HÁTT

So tekningarnar av nýggja skipinum eru slóðbrótandi á mangan hátt. Hóast skipið bert er 8 metrar longri enn Magnus Heinason, er plássíð umborð næstan 3 ferðir størri.

Og hóast skipið er væl breiðari og eitt sindur longri, fer skipið at brúka væl minni av olju í tí vanligu driftini í mun til Magnus Heinason.

Arbeidsbólkurin er sera væl nøgdur við avrikið. Tí at loysnin á hesi torföru uppgávu sær so sera einföld út.

Á Havstovuni eru vit fegin um at hava verið við til at flutt hátøkniliga vitan frá praktisku vísindini yvir í føroyskan skipasmiðjuídnað, og fegnast samstundis um fyrimyndarliga samstarvið við teimum so sera dugnaligu fólkunum frá MEST og AMS.



TÍÐINDI FRÁ SKIPARA- OG NAVIGATØRFELAGNUM

BROT ÚR DAGBÓK



Eyðstein Djurhuus, formaður felagsins

16-04-2012:

Fyri triðju fer letur FSN inn viðmerkingar til lógaruppskot um pensjónsreform. Men heldur ikki hesaferð eydnast at fáa uppskotið lagt fram í Løgtinginum.

17-04-2012: Vinnunevndin

FSN er biðið um at siga sína hugsan um trý lógaruppskot frá andstøðuni um fiskivinnumál. Javnáðarflokkurin hevði skotið upp, at ein treyt fyri fiskiloyvi skuldi verða, at sáttmálarnir vóru hildnir. Tíverri varð uppskotið ikki samtykt.

19-04-2012: Advokatskrivstovan

FSN og Fíggjarmálaráðið royna at finna eina loysn á drúgvu trætuni um lønina hjá tænastráðgjafum hjá Fiskiveiðieftirlitinum. Nú sær munandi betur út, og vón er fyri eini semju.

23-04-2012: Jarðfeingi

Nevndarfundur í Maritimum Forum. Lítið og onki virksema hevur verið seinasta árið, men ætlandi verður okkurt tiltak í heyst.

24-04-2012: FSN nevndarfundur

Til viðgerðar var millum annað at vera við til at keypa LÍV.

26-04-2012: Hafnia

Det Norske Veritas skipar fyri fundi um orkusparing umborð á skipum. Í komandi tíðum fer hybridtøkni at kunna spara munandi um oljunýtsluna hjá skipum. Við hesi skipan verður elorka kombinera við van-

liga motororku. Umleið 50 fólk vóru til hetta áhugaverda tiltak.

08-05 og 09-05-2012: Hotel Føroyar

Tvey fólk frá ITF skipa fyri seminari fyri manningarfeløginum um ITF sáttmálarnar. Fundur var eisini við Sjóvinnustýrið og Reiðarafelagið Fyri Farmaskip um, hvussu vit sleppa av aftur listanum yvir hentleikafløgg.

09-05 og 10-05-2012: Fiskimálaráðið

Fiskivinnuráðið ger tilmæli viðvíkjandi lógaruppskoti og kunngerð um makrelfiskiskapin í 2012

16-05-2012: Fíggjarmálaráðið

Samráðingarfundur um nýggjan sáttmála fyri Strandferðsluna. Hóast partarnir hava flutt seg nakað, so manglar enn nakað í, til at gera semju.

22-05-2012: Vinnunevndin

Manningarfeløginu siga sína hugsan um lógaruppskotið, sum viðvíkjandi makrelveiðini í 2012.

25-05-2012: Dómhúsið

Eitt mál um manglandi uppsagnarhýru kemur fyri í Føroya Rætti.

28-05 til 31-05-2012: Norrøna

Skeið fyri nevndarlimum og starvsfólki hjá fakfeløgum um starvsfólkarætt og lønarkrøv. 35 luttakarar vóru við frá 7 ymiskum feløgum.

01-06-2012: Fíggjarmálaráðið

FSN, MF og Antares hitta Jørgen Niclasen, tosað varð um skatting

av pensjónum hjá útisglarum og broytingar í § 25B í skattalógini (uttanlandsinntøka).

05-06 og 06-06-2012: Akureyri

Norðurlenska Navigatørkongressin heldur fund. Frágreiðing um støðuna varð lögð fram frá øllum londunum.

07-06-2012: Reykjavík

FSN hittir Felag Skipstjórnanna til at umrøða fiskiskipasáttmálarnar og sosialu skipanirnar fyri fiskimenn. Seinni um dagin varð mótmælifundur uttan fyri Altingi. 2.000 sjómenn og flakafólk vóru komin saman at mótmæla ætlanum um eitt stórt tilfeingisgjald á fiskivinnuna.

13-06 til 15-06-2012: Keypmannahavn

Altjóða felagsskapurin fyri skipstjórnararfeløg IFSMA hevur ársfund. Tað vóru tvey høvuðsmál til umrøðu, sjórán í Adenvíkini og økta fyrisitingarlaga arbeiðsbyrðan hjá skiparum.

14-06-2012: FSN

Søfartens Ledere hevur limafund í FSN húsinum.

18-06-2012: Smyril

FSN, MF og Starvsmannafelagið hitta leiðsluna hjá Strandferðsluni til at umrøða herdu hvíldarreglurnar, sum væntandi verða kunngjørdar í næstum.

Eisini rembingar í Íslandi



Umboð fyri FSN á fundi í Íslandi.

FSN hefur verið á fundi við íslenska navigatørfelagið (Felag Skipstjórnanna) í Reykjavík. Vit umrøddu fiskiskipasáttmálarnar og sosialu trygdina hjá fiskimonnum.

Teirra sáttmáli er ein reinur brutto sáttmáli við ongum felagsútreiðslum. Men hann hefur eina áseting um, at ein ávísur prosentpartur av söluvirðinum ikki verður býttur, sum kompensatióin fyri høga oljuprísir. Hetta verður ásett í mun til lutfallið millum olju- og fiskapris. Í lötuni er hetta gjald 30 % av söluvirðinum og kann ikki gerast hægri enn tað. Viðmerkjast skal, at býtisprosentini eru nakað hægri enn hjá okkum.

Sáttmálin varð uppsagdur fyri 17 mánaðum síðan. Reiðararnir

krevja, at ein enn størri partur skal fara til hækkandi oljuútreiðslurnar. Nú er semingsmaðurin komin uppí samráðingarnar.

Ein annar grundleggjandi munur er, at skipaeigarin garanterar eina minstuløn. Uppsagnartíðin er meira lík tí, sum er galdandi í farmaskipaflotanum. Hetta merkir at skipsvirmenn hava upp til 6 mánaðar uppsagnarfrest. Reiðarin skal eisini gjalda lön undir sjúku.

Sambært íslenskari lóg hava arbeiðsgevarar ikki loyvi at lona fólki minni enn teir kollektivu sáttmálarnir áleggja. Eisini hava teir skyldu at rinda fakfeløgnum tey gjøld sum sáttmálin áleggur. Hetta er millum annað gjøld til ymiskar grunnar. Hesir veita stuðul undir

longri sjúku, eftirútbúgving og ymisk frítíðartilboð. Fakfeløgini umsita hesar grunnar.

Heilt stóra málið í hesum døgum er, at tilfeingisgaldið á 0,50 kr. skal nú trífaldast. Eisini skal eitt nýtt gjald krevjast av øllum fyrirkomum í fiskivinnuni bæði á sjógvi og landi. Hetta kann verða upp til 70 % av netto rakstraravlopinum (EBITA). Sum hetta ikki er nokk, so ætlar stjórnin nú at inndraga øll fiskiloyvi, fyri síðan at leiga kvoturnar útaftur.

Fiskivinnan í báðum londunum hava somu avbjóðingar og vanda-mál at stríðast við. Tað er umráðandi, at navigatørfeløgini bæði tosa saman, og stuðla hvørjum øðrum í torførum tíðum.



TÍÐINDI FRÁ MASKINMEISTARAFELAGNUM

BROT ÚR DAGBÓK

27-03-2012: Nevndarfundur

Umrøtt bleiv seminar, sum fólk frá ITF koma at halda fyri teimum, sum fáast við hetta arbeiði; hetta fyri at bøta um viðgerðina framyvir.

Fleiri mál vóru á skránni m.a. ferðing til og frá aðalfundi fyri limir, sum koma langvegis frá. Sáttmálaviðurskifti við FVE.

Meritútbúgving av maskinistum; eisini bleiv tosað um at fáa junior meistarar umborð á skip í FAS.

29-03-2012: Hotel Hafnia

Møtt á fundi vóru flest øll fakfeløg, til umrøðu var eventuelst keyp av LÍV. Umboð fyri LÍV og fakfeløginu greiddi frá. Semja var um at velja ein arbeiðsbólk at arbeiða við hesum máli og, at tey størstu feløginu í LÍV skuldu umboða hendan arbeiðsbólk. Størstu feløginu í LÍV í dag:

- Starvsmannafelagið, Selma.
- FHS, Henry.
- Pedagogfelagið, Maud.
- S&K, Pætur.
- MF og FSN, Páll.

Hesi komu at manna arbeiðsbólkin.

11-04-2012: Starvsmannafelagnum

Arbeiðsbólkurin greiddi fakfeløgunum frá sínum kanningararbeiði um møguligt keyp av LÍV. Nógv feløg vóru møtt.

13-04-2012: MF

Fundur í FMU um vitjan frá ITF í mai mánað. Eisini bleiv tosað um junior-meistarar. Semja varð um at kunnað teir svensku reiðararnar betur, um okkara útbúgvingar kontra aspirant útbúgving.

17-04-2012: Vinnunevndin

Kortar viðmerkingar um broytingar í lógini um vinnuligan fiskiskap.

20-04-2012: MF, Nevndarfundur

7 mál á skránni, millum annað meritútbúgving á Vinnuháskúlanum. Nevndin samtykti ikki at taka undir við, at farið verður undir merit útbúgving.

26-03-2012: NMF, Sekretariatsmøte

NMF fundur í København á skránni vóru 11 mál. Millum málinu vóru: Landarapporter, trygdarmannin og skipsleiðsla.

30-04-2012: Starvsmannafelagið

Arbeiðsbólkurin helt kunningarfundur fyri hinum fakfeløgunum.

02-05-2012: MF

Nevndarfundur, millum annað stóðutakan til óbindandi tilboð uppá LÍV, hettar fyri at fáa rætt til at kanna LÍV nærri. Onnur mál vóru FAG sáttmáli, manningarskjal, Svitzer, Gaia, frávik frá byggireglum, Tórsborg.

02-05-2012: FSN Blaðfundur

Eftirmeting av blað nr. 13 og greinar til komandi blað.

8 & 9-05-2012: Hotel Føroyar

ITF helt skeið fyri manningarfeløgunum, um Mexico City Policy, FOC Campaign og ITF Agreement.

16-05-2012: Vinnuhúsið

Undirskriva sáttmála millum FAG og MF. Talan er um tvey ára sáttmála við eini lønarhækking á 3,02% yvir tvey ár.

22-05-2012: Vinnunevndin

Manningarfeløginu greiddu frá sínum sjónarmiðum um sáttmálar nú makrelveiðan fer at byrja.

24-05-2012: MF, Nevndarfundur

Á hesum fundi bleiv kunnað um keyp av LÍV, og tosað bleiv um evnið generelt.

28-31-05-2012: Norrøna

Frá mánaðegi 28. mai til hósdeg 31. mai 2012 vóru vit á fakfelagsskeið umborð á Norrønu.

Hesi evni vóru viðgjørd á túrinum: Starvssetan, rættindi og skyldur á arbeiðsplássinum, uppsøgn, burturvísing og lønarkrøv í breiðari merking o.a.

04-06-2012: Norðurlandahúsið

LÍV og framtíðin:

Nevndarlimir hjá teimum 23 fakfeløgunum, sum ætla at keypa LÍV vóru møtt til evnisdag. Endamálið var at geva eitt betri innlit í LÍV, sum møguligan føroyskan pensjónskassa. Víst varð á fyrimunir og vansar í hesum sambandi.

05-06-2012: Figgjarmálaráðið

Fundurin snúði seg um eftirlønarviðurskifti hjá útisiglarum. MF umboðaði Dansk Maskinmesterforening á hesum fundi.

12-06-2012: Lønardeildin

Fundur millum umboð fyri MF, Lønardeildina, og Arbeiðseftirlitið um tilkallivakt.

13-06-2012: Almannaverkið

Fundurin snúði seg um samanlegging

av Almannastovuni og Nærverkið. Hetta var ein sera áhugaverdur fundur, sera positivt at hoyra, hvussu stóran dent leiðslan leggur á at kunna og hoyra allar viðkomandi partar.

14-06-2012: Havnar Arbeidskvinnufelag

Stuttur kunningarfundur fyri teimum 24 fakfeløgum, sum hava ætlanir um at keypa LÍV.

15-06-2012: Vinnuháskúlin

Próvhandan á Vinnuháskúlanum har 10 maskinmeistarar, 8 Skipsførarar og 12 Skiparar fingi handað prógv. Sum altíð til próvhandan, ein sera hugnalig og hábærslig løta. Andras Joensen stjóri í DNV helt gestarøðuna, og umboð fyri Maskinmeistarafelagið, Skipara- og Navigatørfelagið góvu næmingunum nøkur góð orð við á ferðini.

15-06-2012: Fiskimálaráðið

Endurskoðan av lógini um vinnuligan fiskiskap. Fiskimálaráðið hevur tikið stig til at fara undir arbeiðið at dagføra og einfaldgera fiskivinnulóg-gávuna, og vil hava tætt samskipti og samstarv við vinnuna

18-06-2012: Smyril

Umboð fyri manningarfeløginu møttu leiðsluni fyri SSL fyri at tosa um tær nýggju reglurnar um hvíldartíð.



Páll Hansen handar virðisløn á Vinnuháskúlanum.

EFTIRLÝSING:

Hvat bleiv av bachelor

Man hevur líka síðan Maskinmeistaraskúlin og Navigasjonsskúlin blivu lagdir saman undir felags navninum Vinnuháskúlin tosað um bachelorstøði.

Ein av grundgevingunum fyri samanlegging var, at so var lættari at koma yvir til bachelor.

Fleiri ferðir hevur ljóða frá Mentamálaráðnum, at nú skal byrjast.

Eitt nú í 2011 og í august 2012 og av núverandi mentamálaráðharranum broytt til august 2013 og vit fara allarhelst eisini at hoyra, at tað verður í 2014 og so framvegis og so framvegis.

Væl vita vit, at broyting frá núverandi útbúgving til bachelor verður ein kollvelting, men hettar fer eisini at geva betri atgongd til víðari lestur.

Fyrrverandi mentamálaráðharrin Helena Dam á Neystabø tók stig til at seta arbeidsból og fylgiból, at

gera tillagingar fram ímóti bachelor, sat sjálvur í fylgibólkinum. Fari varð til arbeiðis og fundir vóru hildnir.

Síðani bleiv løgtingsval, og nýggjur mentamálaráðharrin kom fram, sum kunngjordi, at bachelor skuldi verða í Havn og, at restin av Vinnuháskúlanum skuldi flytast til Klaksvík.

Við øðrum orðum at varðveita tær gomlu útbúgvingarnar í Klaksvík og hava bachelor í Tórshavn, hava bæði í posa og sekk í Klaksvík og tóman pengapung í høvuðsstaðnum.

Mær vitandi hendur onki á hesum øki í lötuni, og tað er spell.

Ongin tillaging ella kunning, hvussu man kemur frá læruplássi ella SIT yvir til miðnám.

Tað hóvar kanska mentamálaráðnum best, at onki hendur á bachelor leið á hesum øki.

FØÐINGARDAGAR

Skipara- og Navigatørfelagið og Maskinmeistarafelagið

SKIPARA- OG NAVIGATØRFELAGIÐ: FØÐINGARDAGAR

Karlot Poulsen	9. august 1932	80 ár
Sámal Jacobsen	15. september 1932	80 ár
Danial Lydersen	26. juli 1942	70 ár
Sigurd S. Simonsen	2. august 1942	70 ár
Dánjal Johan Godtfred	15. september 1942	70 ár
Tórur A. Andreassen	26. september 1942	70 ár
Zacharias Bech	29. september 1942	70 ár
Árni E. Joensen	4. juli 1952	60 ár
Kári Poulsen	13. juli 1952	60 ár
Elinbert Djurhuus	28. august 1952	60 ár
Poul N. Danielsen	13. september 1952	60 ár
Tórur Johannesen	3. juli 1962	50 ár
Bjartur Brattalið	17. juli 1962	50 ár
Albert Abrahamsen	19. juli 1962	50 ár
Kristjan Larsen	26. juli 1962	50 ár
Jógvan Ziska Dahl	27. juli 1962	50 ár
Jan Suni Petersen	15. august 1962	50 ár
Árni Zachariasen	24. august 1962	50 ár
Ragnar Ó. Johannesen	25. august 1962	50 ár
Thorfinn Johansen	29. august 1962	50 ár
Magni Næs Nattestad	8. september 1962	50 ár
Jógvan Pauli Berglið	19. september 1962	50 ár
Hans Edmund Olsen	23. september 1962	50 ár
Hilmar Johannesen	30. september 1962	50 ár
Emil Petersen	31. juli 1972	40 ár
Dávur P. Jacobsen	16. august 1972	40 ár
Henry á Reynatrøð	21. august 1972	40 ár
Eyðun Gullaksen	31. august 1972	40 ár
Tummas P. Davidsen	12. september 1972	40 ár
Páll Hammer	16. september 1972	40 ár

MASKINMEISTARAFELAGIÐ: FØÐINGARDAGAR

Karsten R. Frederikberg	4. august 1942	70 ár
Eyðun Jespersen	15. juli 1952	60 ár
Jacob H. Isakssen	7. august 1952	60 ár
Rasmus Magnussen	25. august 1952	60 ár
Leivur Müller	13. september 1952	60 ár
Marnar Olsen	17. september 1952	60 ár
Heðin Mortensen	31. juli 1962	50 ár
Jóhan Simonsen	13. august 1962	50 ár
Sølvin Rasmusen	17. august 1962	50 ár
Poul Janus Mikkelsen	21. august 1962	50 ár
Poul Jacob Magnussen	12. september 1962	50 ár
Jørgin Pauli Johannesen	18. september 1962	50 ár
Hans M. Johannesen	26. september 1962	50 ár
Tórður Símun Nielsen	19. august 1972	40 ár

Bogi Jacobsen, sum hevur verið skipari á Finni Fríða, verður stjóri á Varðanum Pelagic á Tvøroyri.

Dygdin skal vera í hátsæti

Á nýggja uppsjóvarvirkinum á Tvøroyri er hvør smálutur gjørdur soleiðis, at vøran verður fyrsta floks og í summum førum hevur tað verið neyðugt at serframleiða útgerð til virkið

– Tað, sum er slóðbrótandi við hesum virkinum er, at alt virkið sum tað er, er bygt upp við teirri fortreyt, at tann lidna vøran skal vera fyrstafloks.

Tað sigur Arni Carlsen, sum er projektleiðari á nýggja uppsjóvarvirkinum, sum tey nú hava bygt á Tvøroyri og sum fer undir veruliga framleiðslu fyrsta dagin.

– Vit hava tey bestu uppsjóvarskipini, ta bestu køliskipanina, bæði á skipunum og á virkinum og eitt virkið, har tað bara ganga nakr-

ir fáir minuttir frá tí, at fiskurin kemur úr skipinum, til hann verður frystur.

Og tá hevur ongin mannahond nert við hann, tí alt er automatiskt.

Tað einasta, sum ger, at tað er neyðugt hjá arbeiðsfólki at røra fiskin, er vissi sorteringin ikki rættiliga klárar at sortera, kanska tí støddirnar eru ov ymiskar.

Tað merkir, at heilt frá tí at fiskurin kemur í trolíð til hann er á marknaðinum, hava tey hugsað um, hvussu framleiðslan kann optimer-

ast niður í minstu smálutir fyri at talan skal vera um eina fyrstafloks vøru.

– Tað byrjar longu á feltinum, at vit hava tikið eina nýggja pumpuskipan nýtslu, sum nakrir ungir mans á Varðanum hava ment og sum pumpar fiskin livandi úr trolinum.

Og tað heldur fram tá ið fiskurin verður pumpaður inn á virkið og fer ígjøgnum alla skipanina.

– Í øllum kørunum á virkinum á Tvøroyri, har fiskurin er, liggur



Arni Carlsen, projektleiðari á uppsjóvarvirkinum á Tvøroyri, vinstrumegin, í práti við Ingólf Árnason, stjóran á Íslenska virkinum Skaginn, sum hevur leverað ein stóran part av maskinunum.

hann í ískrapa frá tí, hann kemur á virkið, til hann fer í frystingina.

Tað merkir, at tað er altíð ísur rundan um fiskin.

– Tað, sum oyðileggur fiskin, er hiti og tískil eru folarar allan vegin í framleiðsluni, sum syrgja fyri, at fiskurin er nóg kaldur, heilt frá tí at hann verður fiskaður, til hann endar í frystarínum, sigur Arni Carlsen.

Eisini flutningurin av framleiðsluni í frystaríð er sjálvvirkandi eftir einum tokvogni á skinnarum ígjøgnum virkið. Í hesum sambandi kann eisini nevnast, at vit á virkinum á Tvøroyri eru flakamaskinur, sum klára at skera 300 makrelar um minuttin.

– Ein skipan, vit hava knýtt upp í, nú í síðstu løtu, er at seta motorar á flutningsbondini, so koma vit í eina støðu, har vit skulu broyta framleiðslu bráðliga, er bara at trýsta á nakrar knøttar, so flyta bondini seg og so fer fiskurin til eina aðra framleiðslu.

Samstundis kunnu allir smálutir á virkinum skrásetast. Eitt nú ber til at síggja, hvussu nógvan streym, virkið brúkar akkurát beint lötuna, hugt verður eftir.

– Tað hevur stóran týdning at vita alla tíðina, hvat kostnaðurin av eini framleiðslu er og tískil kunnu vit hava „Real Time“ skráseting av allari nýtslu, nær tað skal vera.

Og ovast uppi hava tey gjørt eina brúgv við telduskermum, har tað ber til at hava fult yvirlit yvir alla framleiðsluna á virkinum.

SERFRAMLEITT VEKT

Vektin, sum fiskurin verður vígaður inn á virkið á, mátti serframleiðast til virkið, tí leiðslan setti sum krøv, at vektin skuldi skipast soleiðis, at fiskurin ikki verður kleimdur.

– Tá ið fiskur verður kleimdur, er vandi fyri at hann brotnar og við so stórar framleiðslu, sum er á virkinum, hevði tað merkt, at brotna

nakrir fiskar, hvørja ferð, vígað verður, gongur tað útyvir dygdina, og sostatt eisini prísir og so missur virkið pengar.

Á frystarínum er ongin fyllitíð og ongin tømítíð.

Vanliga verður eitt frystarí fyllt og so verður fryst. Tá ið tá skal tømast aftur, verða plátturnar drignar sundur, fiskurin tikin úr og plátturnar settar saman aftur.

– Tað merkir, at nógva orka skal brúkast at køla niður.

Á virkinum á Tvøroyri er skipanin, at tá ið trýggir blokkar verða trýstir inn, fara trýggir blokkar samstundis út á goymslu.

Samstundis fara lúkur fyri og frá alla tíðina og tí er orkunýtslan nógva minni, eins og tað bara tekur nakrar heilt fáar tímar at frysta, kanska fýra tímar í longsta lagi, har tað vanliga tekur háltannað samdøgur.

Fyri at gera virkið so umhvørvisvinarligt, sum gjørligt, hava tey gjørt stórar ílögur í eina reinskipan.

Í henni eru eisini mátarar, sum vísa neyvt, akkurát, hvørji evni eru í frárenslinum.

Somuleiðis er dentur lagdur á at brúka so orkusparandi skipanir, sum gjørligt. Eitt nú brúka frystararnir á hesum virkinum helvtina minni orku enn frystarar á øðrum virkjum og allur avlopshitin verður brúktur at hita virkið við, so oljunýtslan verður lítil og ongin.

FREMST Í EVROPA

Virkið, sum tey byggja á Tvøroyri, er eitt tað størsta uppsjóvarvirkið í øllum heiminum

– Hetta virkið er áleið tvær ferðir so stórt sum tað størsta uppsjóvarvirkið í Íslandi, sigur Arni Carlsen.

Men hann leggur afturat, at tekniska útgerðin er tann fremsta og mest nýmótans, sum yvirhøvur er til, og endamálið er, at hetta virkið skal vera fremsta uppsjóvarvirkið í øllum Evropa,

Og ætlanin er at brúka hesi næstu trý árin til at røkka endamálinum.

Hesa fyrstu tíðina er ætlanin at finna fótafestið av álvara og at fáa framleiðsluna í rættlag og at menna framleiðsluna av hjávørum.

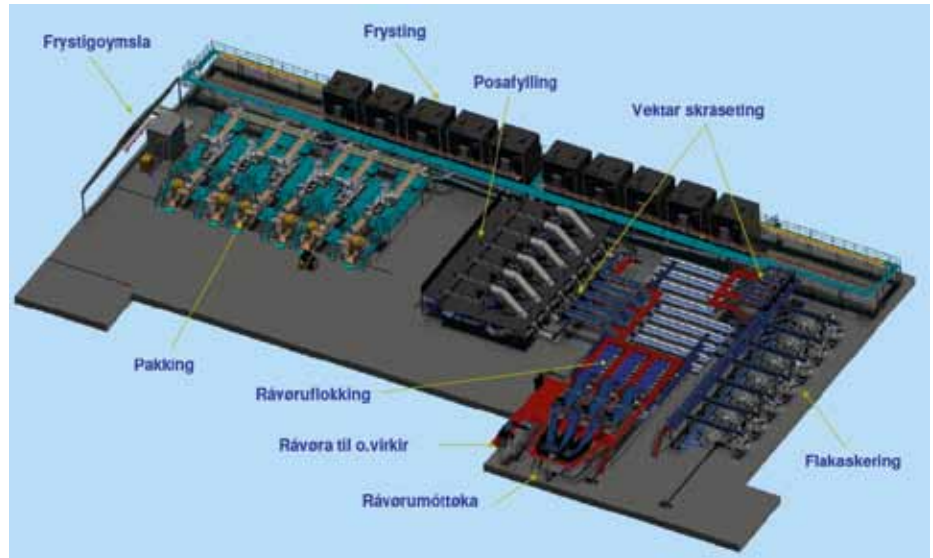
Næsta ár og 2014 skulu brúkast til at byggja eina rættiliga söludeild upp og at byggja framleiðsluorkuna út til at klára 1000 tons um dagin.

Og í 2015 er ætlanin, at vøruúrvalið og söludeildin skal verða ment enn meiri og at virkið skal vera ímillum tey allarfremstu hvat fiskiskapi, framleiðslu og sølu av matvørum úr uppsjóvarfiski viðvíkur.

– Tað er eitt stórt mál at seta sær, men eg ivist ikki í, at tað verður rokkið, sigur Arni Carlsen.

SERA SKJÓTT

– Vanliga tekur tað háltannað ár at byggja eitt virkið, sum hetta, men vit høvdu skund, so vit hava



klárað tað upp á eitt hálv ár, segði hann. Ein orsök til, at tað ber til, at byggja so skjótt, er, at sjálvt virkið er longu bygt, tí uppsjóvarvirkið verður í bygninginum hjá gamla flakavirkinum á Tvøroyri, tó at tað verður munandi broytt og bygt út. Bogi Jacobsen heldur, at eitt slíkt virkið liggur serstakliga væl fyri á Tvøroyri. – Tað er stytsta leið at sigla av fiskileiðunum og tí kundi tað valla liggið betri, siga teir. Hóast Varðin eigur fleiri skip, sum fara at avreiða til virkið, verður avgjørt ikki bara dúva upp á tey. Ætlanin er nevniliga eisini at keypa fisk frá bæði norskum og íslenskum skipum. – Vit liggja sera væl fyri at keypa fisk frá bæði norskum og íslenskum skipum, tí avreiða tey til okkara, spara tey eina rúgvu av siglingstíð, sigur Bogi Jacobsen, stjóri. Hann leggur eisini dent á, at landa skip fisk, sum ikki er líka góður sum tann, ið skipini hjá Varðanum landa, fer virkið á Tvøroyri sjálvandi eisini at selja tað sum eina aðru, ella triðjafloks framleiðslu og so verður prísurin har eftir.

Tað er fyri at forða fyri, at virkið kemur í ringt orð, tí viðskiftafólk skulu vera púra trygg við, at keypa tey eina vøru fyri at vera fyrsta floks vøra, skal hon eisini vera fyrstafloks.

Summi hava hildið, at talan

næstan verður um eitt makrelvirkið burtur av, men tað verður meiri fjøltáttá enn so. Virkið kann eisini taka ímóti makreli, men tað tekur eisini ímóti øllum øðrum uppsjóvarfiski. Í veruleikanum verður meiri hugsa um at taka ímóti svartkjafti, tí tær kvoturnar eru uppeftirgangandi ímeðan ongin veit rættiliga, hvussu verður við makrelinum. – Vit liggja mitt í svartkjaftinum, sigur Bogi Jacobsen

Niðanfyrri eru trýggjar leinkir til Youtube, har tvær vísa, hvussu nýggja pumpuskipanin virkar, tá ið partrolað verður eftir makreli. Tað sæst týðiliga, at fiskurin er sprellivandi.

Tann triðja er frá nú ein dagin, teir royndu maskinurnar, ikki við fiski, men við ísi og tað riggaði alt av fínasta slag, siga teir

http://www.youtube.com/watch?v=-WV6k0NQ0Gw&feature=player_embedded

<http://www.youtube.com/watch?v=qLZDEQJ1JXA>

<http://www.youtube.com/watch?v=7uo1UQPvRWA>

Gravgangur eftir at keypa uppsjóvarfisk av Tvøroyri



Flokkaraskipan, ið stóðdarflokkar fiskin.

Longu áðrenn nýggja uppsjóvarvirkið á Tvøroyri er farið undir framleiðslu, er sera stórir eftirspurningur eftir vøruni úr alskyns londum.

Tað er sera stórir áhugi fyri at keypa tað lidnu framleiðsluna av nýggja uppsjóvarvirkinum á Tvøroyri.

Tað staðfestir Bogi Johannesen, söluleiðari á Varðin Pelagic.

Longu áðrenn markinurnar vóru startaðar, eru heilt nógvir fyrispurningar komnar úr alskyns fremmandum londum um at keypa lidnar vøkur frá virkinum.

Umboð fyri Virkið hevur verið á fiskivinnustevnu í Brüssel og har var sera stórir áhugi fyri virkinum.

– Vit hava longu fingið afturmeldingar frá einum 100 keyp-

arum, sum eru áhugaðir í okkara vørum.

– Talan er mest um lond uttanfyri Evropa, leggur hann afturat.

Söluleiðarin sigur, at spurt verður allari møguligari framleiðslu, heilt frá botnum fiskum og avskurum til agn, yvir til djóraføði og til tann besta fiskin.

– Tað verður kanska meiri logistikkurin, sum setir markið og, hvussu nóg, vit klára at sortera, leggur hann afturat.

Men prísir kann hann einki siga um.

– Prísir er hampuligur. Men øll eru á einum máli um, at í fjør var prísir nakað høgur og tað hevur elvt til, at makrelur liggur enn á goymslu runt umkring.

– Men er fiskurin góður og prísir passaligur, stendur ikki á at sleppa av við alt, sum framleitt verður til lond í Afrika og aðra staðni.

Hinvegin eru japanesarar sinnadur at rinda væl betri prísir fyri tann góða fiskin.

– Tað er ógvuliga ymiskt, hvat teir ymsu keypararnir vilja hava og,

hvat teir eru sinnaðir at rinda og tískil er vónleyst at siga nakað um ein ávísan prís.

– Prísurin broytist eisini alt eftir, hvussu árstíðin er, tí makrelurin er betri longur út á árið og tað sæst aftur í prísinum.

EIN PLATTUR ANNANHVØNN MINUTT

Men virkið á Tvøroyri dúvar ikki bara upp á makrel og sild.

– Vit taka allan uppsjóvarfisk, eisini lodnu, svartkjaft og gullaks.

Annars verður høvuðsmarknaðurin lond í Vesturafrika, Russland og gomlu, russisku lýðveldini.

Men marknaður er eisini í Kina og í Japan.

Hinvegin verður ikki dúvað upp á ES marknaðin, tí hann er ógvuliga óvissur, nú ES hóttir við at boykotta føroyskar fiskavørur.

Men kemur hann afturat seinni, verður sostatt ein móguleiki afturat.

– Tað er merkisvert hvussu stórus

áhugin er at keypa makrelin og tað er eisini týðiligt, at hann er høgt í metum.

– Ein keypari í Taiwan vildi hava nágreiniliga at vita, hvussu vit hagarreiða makrelin, tí tað er „a very delicate fish“.

Í skrivandi stund verður eisini arbeitt við at finna eina loysn fyri avskurði.

– Ein loysn er at avskipa tað til Havsbrún at verða malið til mjøl og lýsi, men ein móguleiki er eisini at frysta tað í blokk og at selja tað til djórføði.

– Hinvegin leggja vit fyrst og fremst dent á at brúka fiskiorkuna til vøru, sum skal brúkast til matna.

Hinvegin hava tey eisini vekt í móttøkuni, so at tað ver til at viga fiskin beinleiðis út aftur til onnur virki, sum so kunnu virka makrelin meiri, kanska niðursjóða hann o.s.fr.

– Hevði onkur í Føroyum funnið útav at gjørt eitt virki, sum kundi virka niðursjóða uppsjóvarfisk ella

hávirka hann á annan hátt, hevði tað verið eitt frambrot.

Bogi Johannesen sigur, at nógvur fiskur, tey selja, fer kortini á virki uttanlands, har hann verður hávirk-aður og niðursjóðaður o.s.fr.

Tað er eisini greitt, at framleiðslan á Varðin Pelagic verður stor, at skal alt seljast, fer tað at krevja eitt neyvt arbeiði.

– Í fyrstuni er virkið sett upp at virka 600 tons um samdøgurið, men kapasiteturin er annars 1000 tons.

– Vit hava frystarar sum klára 600 tons um samdøgurið og fyri at koma upp á 1000 tons um samdøgurið, krevst bara, at nakrir frystarar verða settir upp afturat.

Annars er alt frammanfyri frystararnar, tvs móttøkan, sorteringin, pakkingin o.s.fr, er gjørt til eina framleiðslu upp á 1000 tons um samdøgurið og tað er alt aftanfyri frystararnar eisini.

Og tá ið gongd er komin á framleiðsluna fer ein plattur av lidnari



Hetta er síðsti steðgur, áðrenn lidna vøran verður fryst. Her verður fiskurin pakkaður, sjálvvirkandi, og hvør framleiðsla hevur hvør sín lit.

– Høvuðsendamálið er at framleiða eina vøru, sum er so góð, at tá ið tað trongist saman um á marknaðinum, skal okkara vøra vera tann fyrsta, sum marknaðurin spyr eftir og vil keypa, sigur Bogi Johannesen, sum er söluleiðari á Varðin Pelagic á Tvøroyri.



Føði/kølistípan til vigiskípan, til at deila fiskin javnt út til baadermaskinurnar í skera fiskin t.d. til flak.

framleiðslu av virkinum annan-
hvønn minutt.

Tað merkir so eisini, at hvørt
samdøgur framleiði virkið upp í 24-
40 fullar bingjur um dagin, alt eftir,
hvussu nógv ferð er á.

Hetta merkir so eisini, at næstan
hvørja einastu viku skal fult skip av
lidnari vøru avskipast á marknaðin.

Vit skulu avskipa 4000 tons um
vikuna, skuldu vit ført liðugvøruna
við Bliki ella Lómi, høvdu vit fyllt
fýra skip um vikuna.

FYRSTAFLOKS

Á varðanum Pelagic leggja tey seg
eftir at hava fyrsta floks vøru.

Tann tann hagreiddingin byrjar
longu úti á fiskigrunninum.

Skipini fara at fiska parvís, har ein
trolari togar, men so er ein pumpa í
trolinum, sum pumpar fiskin upp í
tangar á einum trolara, sum siglur
beint aftanfyri.

– Tað merkir, at so hvørt fiskurin
kemur í trolíð, verður hann
pumpaður spillivandi upp í tang-
arnar á trolaranum aftanfyri.

Ella sum tey siga: fiskurin svimur
sjálvur í lastina.

– Tað ganga bara 45 sekund frá
tí at fiskurin sæst á myndatólinum í
trolinum, til hann liggur í kølitang-
anum á skipinum.

– Sostatt verður fiskurin ongan-
tíð kleimdur, tí hann er bara í trol-
inum eina líttla løtu og verður ikki
kleimdur í tímavís í einum trolposa
við hundradtals tonsum í.

Men akkurát, hvussu teknikkurin
virkar, er eitt handilsligt loyndarmál.

– Tá ið hann er komin í tangarnar
á trolaranum verður hann frystur
niður upp á nakrar fáar minuttir.

Vanliga pumpa skipini eini 20
tons um minuttin og tað klára tang-
arnir ikki at køla.

Tískil tekur tað einar átta-níggju
tímar at køla fiskin niður í minus
1-1,5 stig.

Men tá ið vit toga, sum vit fara at
gera og pumpa fiskin úr trolinum,
so hvørt, verða eini 100 tons pump-
að í kølitangarnar um tíman.

– Tað merkir at tað tekur bara
ein hálvan tíma at køla fiskin niður
á minus eitt stig.

Bogi Johannesen sigur, at hetta
hevur sera stóran týdning fyri
dygdina.

Frystingin á virkinum er eisini í

serflokki, tí hon frystir fiskin upp
á fýra tímar, sum er minni enn
helvtin av tíðini, eitt vanligt frystari
brúkar.

Tá ið liðugvøran verður avskipað
er eisini endamálið at brúka góð
skip.

– Vøran er ov dýrabar til at
hon skal spillast umborð á einum
farmaskipi, sum ikki klárar at halda
kølingina allan vegin, sigur Bogi
Johannesen.

– Í øllum okkara virkseimi hava
vit lagt dent á at klára tær kritisku
processirnar skjórtari enn vanligt.

Hann vónar, at hetta fer at síggjast
aftur í prísinum, sum frálíður.

Men tað er í veruleikanum ikki
fremsta endamáli at leggja so stóran
dent á dygdina.

– Høvuðsendamálið er at verða
í fremstu røð, tá ið marknaðurin
viknar. Tá ið tað trongist samanum,
skal okkara vøra hava so gott orð á
sær, at hon verður tann fyrsta, sum
verður keypt á marknaðinum, sigur
søluleiðarin á Varðanum Pelagic.



*Innvigingskipan og fœðing
av flokkara. Her verður allur
fiskur vigaður inn á virkið.*

75 fólk til arbeiðis

Tá ið full framleiðsla er á nýggja uppsjóvarvirkinum á Tvøroyri, verða eini 75 fólk knýtt at virkinum, tá ið arbeiðsfólk, sölufólk, leiðsla og umsiting, eru tald við.

Tá ið full framleiðsla er á nýggja uppsjóvarvirkinum á Tvøroyri, verða eini 75 fólk knýtt at virkinum, tá ið arbeiðsfólk, sölufólk, leiðsla og umsiting, eru tald við.

Og tá ið rættilig gongd er komin á, verður arbeitt alt samdøgurið.

Tann størsti parturin av arbeiðsfólkunum verður teknisk starvsfólk, elektrikarar, maskinfólk o.s.fr., sum skulu passa maskinur og tekniska útgerð.

Í øllum fœrum skulu tey, sum arbeiða á virkinum, ikki ræðast teknikk, sigur Arni Carlsen, projektleiðari.

– Eitt, sum er dýrt fyri eitt virki, sum hetta, er, at steðgur kemur í

framleiðsluna, eisini hóast talan bara er um eina lítla løtu.

– Tað eru nógvir mátarar og fœlarar á virkinum og kemur døgur á ein fœlara, fyri at nevna eitt dømi, hevur tað stóran týdning, at arbeiðsfólkið skilir, hví eitt brek uppstendur og fær rætta tað sum skjótast.

Men á virkinum eru fleiri linjur og tað er eisini fyri at tryggja, at steðgur ikki kemur í framleiðsluna, tí hóast brek er á einari linju, kunnu hinar halda gongd í framleiðsluni.

Men tær nógv linjurnar gera eisini, at tað er skjótt og ómakaleyst at skifta framleiðslur.

Tilsamans kostar uppsjóvarvirkið á Tvøroyri 180 milliónir og tað

væntar stjórin, fer at síggjast aftur í Suðuroy.

– Sum onkur hevur orðað tað við meg. Í Suðuroy fara tey nú undir eina nýggja tíðarrokning: Fyri og eftir Varðin Pelagic.

Seinastu tíðina hava yvir 100 fólk arbeitt at gera virkið klárt.

Fleiri íslendingar eru í sambandi við, at tað er íslenska virkið Skaginn, sum hevur leverað maskinurnar.

– Bara frá Skaginn í Islandi eru 87 bingjur av útgerð og maskinum komnar á Tvøroyri og tilsamans eru einar 200 bingjur av útgerð og tilfari flutt á Tvøroyri hesa tíðina.

Men annars er nógv bygt upp



Føðiskipan til vigiskipan, har tað verður vigað í portiónir, t.d. 15 kg sum ein miðal blokkur fer at viga.

rundan um lokala arbeiðsmegi og tað er ein hópur av handverkarum í Suðuroy, sum hava verið í sving.

– Vit hava eisini havt í huganum, at alskyns virkseimi kann verða avleitt av hesum virkinum, sigur Arni Carlsen.

– Tískil hava vit eina skipan, har tað ber til at fiskur, sum akkurát er vigaður inn á virkið, kann vigast beint út aftur, áðrenn hann er komin í framleiðslu.

– Eru tað onnur virki, ið hava hug at keypa rundan fisk frá okkum, er sostatt onki í vegin fyri tí.

– Tað er als ikki óhugsandi, at onkur smærri virki reisa seg rundan um okkara virki, eitt nú okkurt virki, sum niðursjóðar, ella marin-erar fisk í blick ella gløs.

– Vit vænta eisini, at hetta fer at elva til nógv avleitt virkseimi, eisini

av skipum, sum koma til virki at landa ella eftir lidnari vøru, tí tey hava brúk fyri bunkring, provianti, smiðjum o.s.fr.

– Hugsa bara um, hvussu nógvir pakningur og, hvussu nógvir plattar skulu til at herberga eini framleiðslu upp á upp ímóti 1000 tons sum um dagin, fyri at nevna eitt dømi.

Fleiri maskinur á virkinum eru royndar og tað hevur gingið betri enn væntað.

Mánadagin 2. juli vóru allar maskinurnar royndar í eini samkoyring og stjórin væntar, at tá ið hálvur juli er farin aftur um, er verulig gongd komin á framleiðsluna.

Í hesum sambandi hava níggju fólk frá Varðanum Pelagic verið á einum virkið í Íslandi og lært seg teknikkini fyri at lætta um startin á Tvøroyri.

Hesi standa á odda

Tey, sum manna leiðsluna í nýggja uppsjóvarvirkinum eru:

Nevnd: Jógvan Hentze, sum er nevndarformaður, og nevndarlimirnir, Tummas Thomsen, Tórheðin Jensen, Egil Olsen, Gudmund Mortensen, Marner Lisberg og Poul Hansen.

Stjóri: Bogi Jacobsen.

Framleiðsluleiðari: Ólavur Bjarkhamar.

Tekniskur leiðarar: Jón Tórir Holm/ Jens Eli Johansen.

Søluleiðari: Bogi Johannesen.

Góðskuleiðari: Eyð Eidesgaard.

Fíggarleiðari: Dánjal Thomsen.



Tríggir høvuðseigarar

Tað eru tríggir høvuðseigarar í nýggja uppsjóvarvirkinum á Tvøroyri.

Og teir eru alt annað enn tilvildarliga samansettir.

Ein høvuðseigari er Varðin í Gøtu, sum hevur sera drúgvur royndir, hvat fiskiskapi eftir uppsjóvarfiski viðvíkur. Varðin eigur eisini nøkur av mest framkomnu uppsjóvarskipum yvirhøvur og er størsta uppsjóvar-útgerðarfelag í landinum.

Varðin er eisini eitt felag við stórarí fíggarligari megi.

Ein annar høvuðseigari er Delta Seafood á Tvøroyri, sum hevur drúgvur royndir at framleiða fiskavørur.

– Teir eru sera dugnaligir at framleiða og hava eina ta størstu framleiðsluna av fiskavørurum í landinum við trimum virkjum, sigur Bogi Jacobsen, stjóri í Varðin Pelagic.

Hann sigur, at tað var serliga tað, at Delta-menninir hava prógvað sín dugnaskap innan framleiðslu, sum gjørdi, at avgerðin varð tikin um at byggja nýggja virkið á Tvøroyri.

Triði høvuðseigarin er Bacalao/ Kimbil, har Poul Hansen stendur á odda.

– Hann hevur verið nevndarformaður í Havsbrún í 16 ár og har hevur hann ognuð sær stóra vitan um uppsjóvarvinnuna.

Fá eitt ríkt lív

Lív hjálpir tær at fáa tað fíggjarliga í tryggja legu



Persónlig eftirløn

Lívið lagar seg ymiskt fyri okkum øll. Tí hava vit eisini tørv á ymiskum eftirlønnum. Sum Føroya størsta og royndasta eftirlønarfelag, veitir Lív tær eina persónliga eftirløn. Vit hjálpa tær at laga tína eftirløn til tað lív, tú vilt liva og til ta framtíð, tú hevur útlit til.

Kom inn á liv.fo og fá innlit í, hvør eftirløn hóskar best til tín.



Innlit í útlit

KNØRRUR

Ein sermerkt slupp



Knørrur varð bygdur sum minustrúkari í Quebec í Kanada í 1919; og hevði kanóndekk, tá havnarmaðurin Jens Andreassen, vanligi nevndur Jens í Dali, keypti skipið í Skotlandi í 1925.

Knørrur varð bygdur sum minustrúkari í Quebec í Kanada í 1919; og hevði kanóndekk, tá havnarmaðurin Jens Andreassen, vanligi nevndur Jens í Dali, keypti skipið í 1925. Fyrst í tríatiárunum seldi Jens í Dali Knørr til brøðurnar Kristoffur og Niels Jákup Nielsen á Strondum. Skipið hevði ikki aðrar eigarar í Føroyum.

KNØRRUR SUM ROYNDARSKIP

Tað er ikki ov nógv sagt, at Knørrur er í eini serstøðu í føroyskari fiskivinnusøgu. Í hesum sambandi eiga vit at nevna, at Jens Pauli í Dali,

sonur Jens í Dali, gjørdi tríggar væl fyrireikaðar fiskirannsóknir undir Vesturgønlandi við Knørr. Tað er onki at ivast í, at Jens Pauli hevur dugað at sæð, at ríkir fiskiveiðimøguleikar vóru undir Grønlandi, og at tað hevði týdning – skjótast gjørligt – at fáa føroyingar at gera skipaðar royndir á hesum øki. Tað vil siga, hvar frægast var at royna og hvør útgerð var frægast at royna við v.m. Tað hevði eisini týdning, at menn høvdu kunnleika til náttúruviðurskiftini, serliga ísin, sum kundi vera vandamikil fyri tann, sum ongan kunnleika hevði.

Fyri at kunna onnur um sín-

ar royndir skrivaði Jens Pauli frágreiðingar, sum hann lat prenta í tíðarritinum Varðin. Fyrstu frásøgnina finna vit í bindi nr. 6, (hefti 1-2 og 7-8), útgávuár: 1926. Framhald er í bindi nr. 7 (hefti 1-2 og 7-8) útgávuár: 1927 og bindi nr. 8 (hefti 1-2) útgávuár: 1928.

Tað var soleiðis, greiðir Jens Pauli frá í Varðanum, at í árunum 1922, 1923 og 1924 var ein norskur hvalaskjótari „Vavaele Kari“ í Grønlandi fyri vestan. Hin tiltikni skilamaðurin og besti veiðumaður í Noreg, Johan Olsen førði skipið, og var øll árin varugur við ørgrynnu av fiski – eitt nú á Fyllabanka.

17 DAGAR OG FULLA LAST

Hetta var orsøkin til, at norska fiskiskipið Faustina gjørdi fiskiroyndir undir Grønlandi á sumri 1924. Á heimferðini var Faustina á Havnini við fullari last.

Skiparin greiddi forvitnum havnarmonnum frá, at teir høvdu roynt undir Vesturgrønlandi í seytjan dagar, og lat tí sjálvandi væl at fiskiskapinum.

Jens Pauli var umborð og hugdi at fiskinum, og skrivar, „... at tá gjørdi eg av við meg sjálvan, at eg á ári skuldi fara til Grønlands, um eg fekk far til tess. Eg tosaði so við pápa um at fáa Knørr at føra, og var tað leyst og liðugt alt í einum ...“ skrivar Jens Pauli. Og 21. juni 1925 leggur hann frá landi við Knørr.

Í Varðanum greiðir Jens Pauli nágreiniliga frá, hvussu gekst skipi og manning á túrinum; hvar og hvat teir fiskaðu og hvussu líkindini vóru. Hann skrivar javnan nágreiniliga um veðrið: Ætt, vindferð, sýni, avfall, hita í sjónum (á botni og uppi í sjónum).

VÆL FYRIREIKADUR

Út frá tí Jens Pauli skrivar sæst, at hann ikki er farin úr Føroyum uttan fyrireikingar. Tá hann legði leiðina vestur í hav hevði hann holla vitan um grønlandsk náttúruviðurskifti, veðurlag og ísviðurskiftini.

Í frásøgnini eru nøvn á bókum og tíðarritum nevnd t.d. Meddelelser om Grønland og Tidens Tegn. Hann nevnir eisini Johan Hjort, professara, sum hann hitti á heysti 1924 Norðuri við Áir. Til stuttleika nevnir hann, at Johan Hjort hevði sagt honum, at “Farvandet ved Kap Farvel er et blæsehul”. Tað sæst, at Jens Pauli eisini hevði góðan kunneleika til geografi og staðarnøvn í Grønlandi. Hann nevnir eisini fleiri vísindaligar

fiskirannsóknir og fiskirannsóknarskip.

LÍNA ELLA SNØRI

Í frásøgn síni greiðir Jens Pauli frá, at hetta árið fiskaðu nógv norsk skip undir Vesturgrønlandi; tey royndu við línu. Í einum broti skrivar hann soleiðis: Vit sóu nú hópinn av norskum skipum, og teir fiskaðu allir við línu. Tað er ein royndur lutur her í Føroyum, at har ið línubruk er fyri, fæst lítið við snøri. Okkara menn hildu tí, at kundu vit fáa 1.400 á snøri millum línurnar, so fingur vit – í hvussu var – annað slíkt við línu. Eg eftirlíkaði teimum, og línurnar vóru gjørdar til, og skjótt gekk í hondum, tí vit høvdu rørt húkarnar á leiðini yvir. Vit varpaðu upp, og báðir bátarnir settu hvør sína línu, sum vóru egndar við saltsild, fugli og fiskaagn. Tríggjar tunnur av saltsild høvdu vit við úr Føroyum, tí hetta var agnið norðmenn høvdu brúkt árið fyri. Meðan bátarnir vóru úti stóð kokkurin og fiskaði við snøri, og fekk hann væl av fiski. Men tá ið bátarnir komu aftur at borði, høvdu teir tilsamans nakrar og fjóruti, og tá hevði kokkurin veitt 60. Annar av bátunum var komin á tal við bát av einum norskum skipi, og søgdu norðmenninir, at nú fekst ikki longur fiskur við línu, men í fyrstuni, tá ið fiskurin kom á grunnin, o.u. ein mánað síðani, tá tók hann væl línu, og fingur teir nógvan fisk, men teir noyddust kortini at halda á við línubrukunum, tí skip teirra dugdu ikki til snørisbruk.

Í frásøgnini verður greitt frá fleiri føroyskum sluppum, sum eisini gjørdur royndir undir Vesturgrønlandi. Hann greiðir frá, at skipararnir vitjaðu umborð hjá hvørjum øðrum. Fyrsta frásøgnin í Varðanum endar við hesum orðum: Vit komu heim aftur til Føroya í

øllum góðum 13. september, og ikki eru kenslurnar tær somu, tá ið ein fer út um Høvdan, sum tá ið ein kemur inn um aftur av langari ferð.

Tá seinnu túrarnir vórðu gjørdir tyktist Jens Pauli at hava verið eitt sindur betur útgjørdur. Vit kunnu nevna, at hann t.d. hevði við sær radio og fototól. Hetta var ikki hvørs mans ogn um hetta mundið. Við fototólinum varð hann betur førur fyri at greiða frá viðurskiftunum við Grønland; fleiri myndir frá túrunum eru prentaðar í Varðanum.

KRISTOFFUR OG NIELS JÁKUP

Fyrst í tríatiárunum seldi Jens í Dali Knørr til brøðurnar Kristoffur og Niels Jákup Nielsen á Strøndum. Teir royndu við honum í Grønlandi og undir Íslandi, á Eystur-, Vestur- og á Suðurlandinum.

Undir seinna krígnum sigldi Knørrur millum Ísland og Aberdeen við fiski. Nakrar túrar til Hull og Fleetwood. Knørrur gjørdi 17 slíkar túrar.

Eftir kríggið var Knørrur eisini á sildaveiðu undir Íslandi og við Føroyar.

Um Knørrur hevði motor, tá ið Jens í Dali keypti hann í 1925 er óvist, men Kristoffur og Niels Jákup Nielsen hava greitt frá, at Knørrur hevði haft tveir motorar, ein 25 hk. 2 cyl. og ein Hundested 65-72 hk.

Síðani hesar fiskiveiðuroyndir vórðu gjørdar er so ómetaliga nógv broytt. Fiskiflotin seinastu 70 árin er nógv mentur, fiskiveiðuútgærðin og kunneleikin er betur. At stóðan er batna á øllum hesum økjum er tætt knýtt at teimum nýbrotum og ítøkiligum royndum, sum menn hava gjørt seinastu 100 árin. Teir fyrstu vóru Trappubrøðurnir úr Havn, sum keyptu sluppina Fox í 1872, t.v.s. fyri júst 140 árum síðani.

Clean Agent FS49C2®



Eldslökking, sum loysir av Halon 1301

FS49C2®eldslökkiskipanir við kemiskum, kondenseraðum gassi verða settar upp í motorrúm, kontrollrúm og í serligar innleggingar.

FS49C2® varð upprunaliga ment til at loysa av Halon 1301, og hevur tí somu eyðsýndu fyrimunir - tó uttan at fara illa við umhvørvinum. Trýstið í fløskunum er lágt, og tí er ikki neyðugt við serligum rúmi til gassgoymsluna.

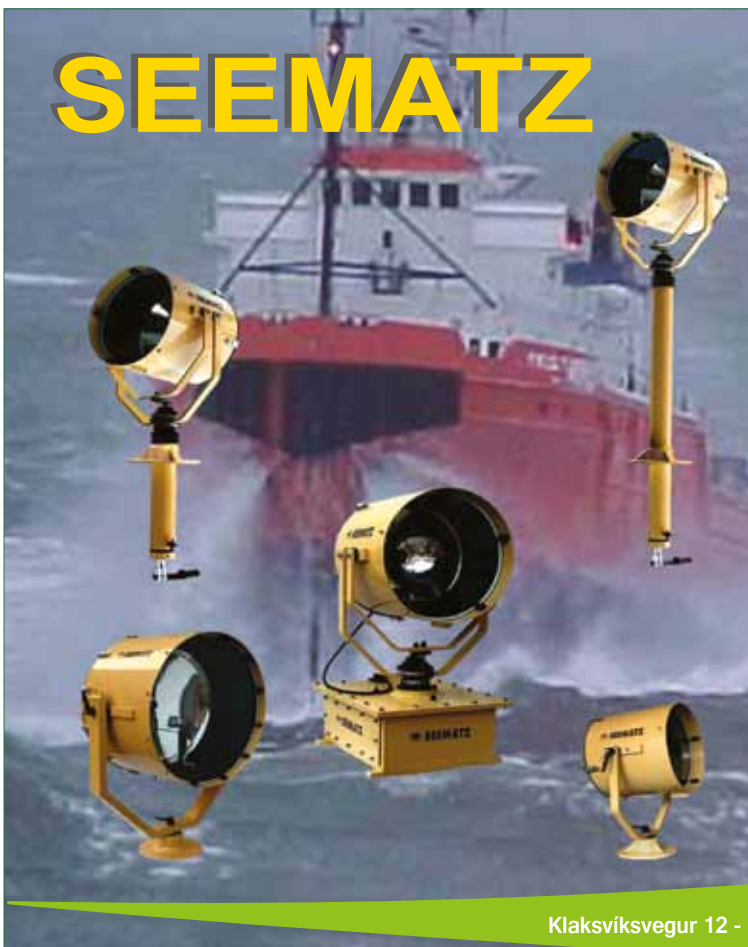
Av tí at skipanirnar eru líkar, kann vera lætt at fara frá gomlu skipanini til ta nýggju, og í besta føri kann FS49CS® latast í verandi Halon 1301-skipan.

FS49C2® verður mettt at verða besti valmøguleiki til nýggjar innleggingar, ella tá ið verandi skipan skal dagførast: Sløkkir og tær spilla ikki umhvørvið. Gassið tærir ikki útbúnaðin, og onki er at sópa upp ella skava av, um so er at skipanin er loyst út. Av tí at skipanin virkar skjótt og effektivt, er skaðin vanligi lutfalsliga avmarkaður, og arbeiðssteðgurin verður styttri.

Klaksvíksvegur 12 - Klaksvík - tlf. 459089 - mpt@mpt.fo - www.mpt.fo

MP

SEEMATZ



Ljósastarar til skip og bátar

Ljósastararnir frá Seematz eru harðførir: Súla og húsi eru úr serligum aluminium, sum tolr væl sjógv, og parabolurin er úr poleraðum aluminium, sum ikki eivar. Rúturin er úr "bi-vetralum" glasi, so hann betri skal tola trýst og sløg.

Seematz leggur seg eftir, at gera eina vøru, sum varar, sum er lætt at seta upp og ikki minst lætt at arbeiða upp á. T.d. kunnu lásini til lúkuna aftan loysast skjótt uttan amboð, og haðani er góð atgongd til peruna.

Ljósastararnir frá Seematz fáast í rættiliga mongum typum, sum standard fæst alt frá smáum 12 V til smábátar til 4000W xenon, sum røkkur góðar 31.000 metrar IES - men teir fáast eisini upp í 7000W.

Ring til okkara og hoyr meira um ljósastarar ella um sólir og viskarar frá Seematz.

Klaksvíksvegur 12 - Klaksvík - tlf. 459089 - mpt@mpt.fo - www.mpt.fo

MP



Frá manningarfelögum

Lógin um makrel fiskiskap 2012, ið nevnir hýrusáttmála, broytir ikki rættarstöðuna millum manningarfelögini og reiðarar. Tí kunnu fiskimenn einans mynstra eftir sáttmálunum, sum eru galdandi á føroyska arbeidsmarknaðinum nú. Um reiðari kemur við ólógligum sáttmála, eigur manningin at vísa til manningarfelögini. Um reiðari, sum hevur sáttmála við manningarfelögini, ikki heldur sáttmálan, verður hann stevndur fyri Fasta Gerðarrættin. Um reiðari sigur seg ikki vera fevndan av nøkrum sáttmála, og harvið roynir at sleppa undan sáttmálanum, vera faklig tiltøk sett í verk. Til hetta fáa vit stuðul frá fakfelögum á landi, so alt virksema hjá hesum reiðara verður rakt á landi og sjógvi.

Vegna Manningarfelögini

*Eyðstein Djurhuus
Páll Hansen
Jan Højgaard*

Skriv handað vinnunevndini

Undir viðgerðini av lögtingsmálið 193/2011 í § 3 um manningargjald hava fleiri ført fram, at skipaeigarar sjálvir avgera um teir ynskja at avrokna manningina eftir galdandi kollektivu sáttmálunum.

Sum kunnugt eru sáttmálar bindandi fyri sáttmálapartarnar og limirnar í feløgnum bæði á løntakarasíðu og arbeidsgevarasíðu, og hetta er uttan mun til um tað eru útlendingar, sum koma inn á føroyska arbeidsmarknaðin at arbeiða.

Viðvíkjandi spurninginum um hvørjir sáttmálar eru galdandi í sambandi við, at føroysk skip veiða makrel í føroyskum sjóøki, so skulu vit gera vart við, at á føroyskum skipum eru føroysku sáttmálarnir galdandi, og hetta uttan mun til um tað eru føroyingar ella útlendingar, sum manna hesi skip. Hetta hevur eingin nakrantíð sett spurnartekin við.

Um arbeidsgevari/reiðari ikki vil vera limur í reiðarafelag og tí sigur seg ikki vera bundnan at fylgja galdandi sáttmálum, so er amboðið boykott (lógligt fakligt stig, tá eingin friðarskylda er galdandi), har felögini nokta limum sínum at taka upp nakað arbeiði hjá hesum reiðara.

Vit halda tí, at orðaskiftið er farið av sporinum, og vilja tí mæla vinnunevndini til, í álitið sínum, stutt og greitt at staðfesta, at føroyskir sáttmálar eru galdandi, tá talan er um makrelveiðu.

Ásetingin um manningargjald tekur støði í upprunanum hjá manningini. Hetta halda vit ikki verða virðiligt í okkara lóggávu. Um endamálið er at tryggja føroyskum fiskimonnum javnbjóðis møguleika til størvini, so er hetta ikki rætta leiðin. Vit mæla heldur til, at krav verður sett um, at manningarnar skulu lønast eftir núgaldandi sáttmálum, ella javnbjóðis treytum.

Manningarfelögini hava einki ímóti at útlenskir fiskimenn eru við føroyskum skipum, um teir bert mynstra uppá somu treytir sum okkara sjófolk. Føroyskir sjómenn hava altíð kunna tikið hýru í útlondum. Vit vita ikki um, at føroyskir sjómenn hava arbeiðt fyri lægru hýru enn tað, sum er galdandi í landinum har skipið er skrásett.

Um Løgtingi framhaldandi ynskir at áseta eitt manningargjald so er umráðandi, at hetta er so mikið høgt at hetta veruliga forðar fyri sosialari dumping á okkara arbeidsmarknaði.

Fiskimannafelagið *Jan Højgaard.*

Maskinmeistararfelagið *Páll Hansen.*

Skipara- og Navigatorfelagið *Eyðstein Djurhuus.*



Fá upp til 32% í avsláttari

Betri pensjón tryggjar tær eina munagóða samansparing, sum leggur lunnar undir eina framhaldandi vælferð, tá ið tú fert frá fyrri aldur.

- ↳ Vit samanseta pensjón og tryggingar eftir tínum tørvi
- ↳ Vit umsita tína pensjón við størsta vinningi fyrri eyga
- ↳ Umvegis Netpensjón hevur tú fult gjøgnumskygni

Savnar tú tryggingar og pensjón hjá okkum, kanst tú fáa upp til 32% í avsláttari.

