

MID & 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

Eyðstein Djurhuus (ábyrgd).
Regin Nónstein.
Páll Hansen.
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
Haldaragjaldið 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 feløgunum:
www.mf.fo
www.fsn.fo

UMSITING

Sp/f MEDIA
info@midogmagn.fo

PRENT

Spf. Gramar | www.gramar.fo
Prinfovejle | www.prinfovejle.dk

UPPLAG: 1.900



Hví minskar fiskiskapurin?

Fiskidagaskipanin hevur nú verið virkin í nøkur ár.

Í hesum tíðskeiði hevur fiskiskapurin verið bæði góður og vánaligur. Men tað upprunaliga fiskidagatalið er skert munandi, eisini eru onnur víttfevnd tiltøk framd, sum avmarka fiskiskapin nógv.

Fiskidagatalið verður ásett fyri eitt ár í senn; og tað er vorðin siðvenja, at skerja dagatalið á hvørjum ári.

Grundgevingin er, at samalaði fiskiskapurin er minkaður í mun til árið framm-anundan. Um vit á hvørjum ári lækka fiskidagatalið og seta nýggjar økisfriðingar inn, so skulu vit verða klár yvir, at okkara fiskimenn hava færri dagar og verri veiðiøki at royna á. So tað kann neyvan undra nakran, at samlaða veiðan minskar. Núverandi fiskivinnupolitikkur hevur – sum aðalmál – at forða fiskimanninum at sleppa fram at fiskinum. Hetta verður gjørt við at friða bestu leiðirnar, at minka dagatalið og, at avmarka hvar avreiðast kann.

Onkur hevur ført fram, at tøknilig framstig gera tað neyðugt at lækka fiskidagatalið fyri at verja fiskastovnarnar. Øll sum hava fingist við fiskiskap vita, at effektiviteturin hjá hvørjum einstøkum skipi minskar so hvørt sum skipið eldist, og hetta er eisini galdandi fyri væl viðlíkahildin skip. Nýggi skip til fiskarí undir Føroyum, eru sera sjáldsom. Tað munnu vera meir enn tjúgu ár síðan, vit fingi eitt nýtt línuskip.

Hetta seinasta árið vóru tað nógvir fiskidagar, sum ikki blivu brúktir. Tað prógvar, at skipanin er sjálfregulerandi.

Endamálið við lógini um vinnuligan fiskiskap, er júst at verja stovnarnar móti óskynsamari veiðu. Tí kann tað verða torført at skilja, hví summi vilja skerja fiskidagatalið, tí dagarnir verða ikki brúktir allíkavæl. Uppskotið um brúkskyldu leggur upp til, at tann sum ikki brúkar sínar dagar, skal missa teir endaliga. Tíbetur var brúkskyldan vrakað í løgtinginum hesaferð.

Alt tað, vit vita um, hava tað verið góð og vánalig fiskiár. Hetta hevur fiskimaðurin innrættað seg eftir alla ta tíð fiskimenn hava verið her á landi. Tað eigur at bera til at áseta eitt fiskidagatal út frá søguligum veiðihagtølum, sum vinnan so kann tillaga seg til. Vit, sum sigla við skipunum hava ongan áhuga í, at dagatal og skipatal, er so høgt, at eingin fær nakað burtur úr.

Men samstundis mugu vit ávara ímóti hugburðinum, sum sigur at vit skulu bara skerja fyri at skerja.

Núverandi niðrþýning má halda uppat. Tað er sera ómotiverandi, at fáast við fiskiskap, tá politiski málsetningurin er, at tað skal vera so torført sum møguligt, at fáa hendur á fiskinum.

Vegna Føroya Skipara- og Navigatørfelag og Maskinmeistarafelagið

Eyðstein Djurhuus ábyrgdarblaðstjóri

Innihald



Oljуреinsiskipanin hjá Kaj Joensen s. 5

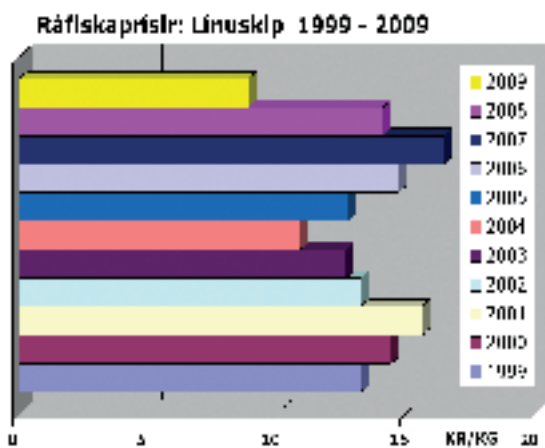


Tólmenni reinsker við vatni s. 10

Hví minskar fiskiskapurin	2
Eykaskattur kann elva til fráflyting	4
Oljуреinsiskipanin hjá Kaj Joensen	5
Nú skal ferð á söluna	7
Vitjan umborð á Tjaldrinum	8
Tólmenni reinsker við vatni	10
Elframleiðslan gerst alsamt grønari	14
Slóðbrótandi skip fingið góða byrjan	20
Master í shipping	24
Fleiri MSC-góðkenningar á veg	26
Partarnir á arbeiðsmarknaðinum	29
Tíðindi frá Maskinmeistarafelagnum	30
Tíðindi frá Skipara- og Navigatørfelagnum	32
Ísfiskalínufлотin í kreppu	34
Í brennideplinum	39



Elframleiðslan gerst alsamt grønari s. 14



Ísfiskalínufлотin í kreppu s. 34



Slóðbrótandi skip fingið góða byrjan s. 20

Eykaskattur kann elva til fráflyting

Ætlanir hava verið frammi um at áleggja sjófólki um DIS-skipanini 5 prosent eyka skatt. Hetta notatið viðgerð spurningin um hvørjar avleiðingar tað hevði fingið um ein partur av manningini hevði flutt bústað sum fylgju av einum tílíkum eykaskatti.

Meiri nágreiniliga vísir útrokningin:

Hvussu stórir partur av DIS'arunum skal flyta bústað – til annað land – áðrenn eykaskatturin á 5 prosent vil geva almennu kassunum minni inntøku enn áður?

Í notatinum verður støðið tikið í tølunum frá 2007, sum er seinasta árið við neyvum hagtalsgrundarlagi.

Grundgevingarnar

Grundgevingin fyri eyka skattinum hevur verið, at sjófólk undir DIS-skipanini ikki gjalda skatt í Føroyum, meðan føroyska samfelagið hevur útreiðslur av fólkunum og teirra familjum.

Her skal tó havast í huga, at sjálvst um sjófólk undir DIS-skipanini ikki gjalda skatt í Føroyum, er tað ikki soleiðis at tey ikki verða afturhildin fyri skatti í teirra inntøku.

DIS-skipanin er ein netto-skipan, tvs. at reiðaríið letur manningini lön eftir skatt. Manningin fær sostatt tað útgoldið í lön, sum hon undir vanligum umstøðum hevði fingið eftir at skattur var goldin.

Tað kann ikki lastast manningini, at danski staturin (og aðrir statir fyri tann skuld) hava valt at innføra eina skipan har reiðaríið fær endurgoldið skattin hjá manningini. Manningin fær framvegis einans útgoldið eina inntøku eins og var hon skattað.

Eyka skattur á 5 prosent

Um landið valdi at seta ein eykaskatt á 5 prosent í gildið hevði tað í 2007 givið almennu skipanini (landið og kommunum) eina beinleiðis eyka inntøku á 6,30 mió. kr. í eyka skattainntøkum, men av tí at umsetningurin í samfelagnum hevði minkað nakað hevði eyka skattainntøkan verið nakað minni – umleið 5,66 mió. kr. Harafturímóti høvdu almennu kassarnir eisini fingið nakað minni inn í avgjöldum – ein minking á umleið 1,89 mió. kr. Til-



Magni Laksafoss

samsams hevði eyka inntøkan verið góðar 3,76 mió. kr.

Um roknað verður við, at uttanlands-sjóinntøkur eisini skulu hava botnfrádrátt á kr. 30.000, eins og flest onnur í Føroyum, høvdu tøluni verið ávikavist ein eykaskattur á 5,64 mió. kr., sum hevði minkað niður í 5,06 mió. kr. orsakað av minni nýtslu, sum aftur hevði givið eina minking á 1,69 mió. kr. í avgjöldum og harvið hevði netto-eykainntøkan verið umleið 3,36 mió. kr.

Kundi elvt til fráflyting

Tað er væl hugsandi at ein eykaskattur á uttanlandssjóinntøkurnar kundi elvt til

fráflyting av sjófólki.

Spurningurin er, nær break-even er – tvs. nær ein fráflyting hevði elvt til størri inntøkumiss fyrri almennu kassarnar enn 5 prosent eykaskatturin hevði givið í eykainntøku.

Útrokningar vísa, at ein fráflyting á 6,9 prosent hevði givið almennu kassunum ein inntøkumiss um eingin botnfrádráttur var.

Verður roknað við botnfrádrátti hevði ein fráflyting á meiri enn 6,2 prosent elvt til inntøkumiss.

Sostatt kann staðfestast, at ein fráflyting á millum 6 og 7 prosent hevði upp- vigað ein eykaskatt á 5 prosent til landskassan.

Oljureinsiskipanin hjá Kaj Joensen

Nú eru nøkur ár liðin síðani vit fyrstu ferð frættu um oljuskiljuskipanina, sum Kaj Joensen í Vági hevur uppfunnið. Tjaldrið var fyrsta skipið, sum slapp at royna eina slíka skipan. Í hesum sambandi vitjaðu vit umborð. Jarmund Berthelsen maskinstjóri hevur bert góð orð at bera oljuskiljaranum hjá Kaj í kjølinum á Tjaldrinum.

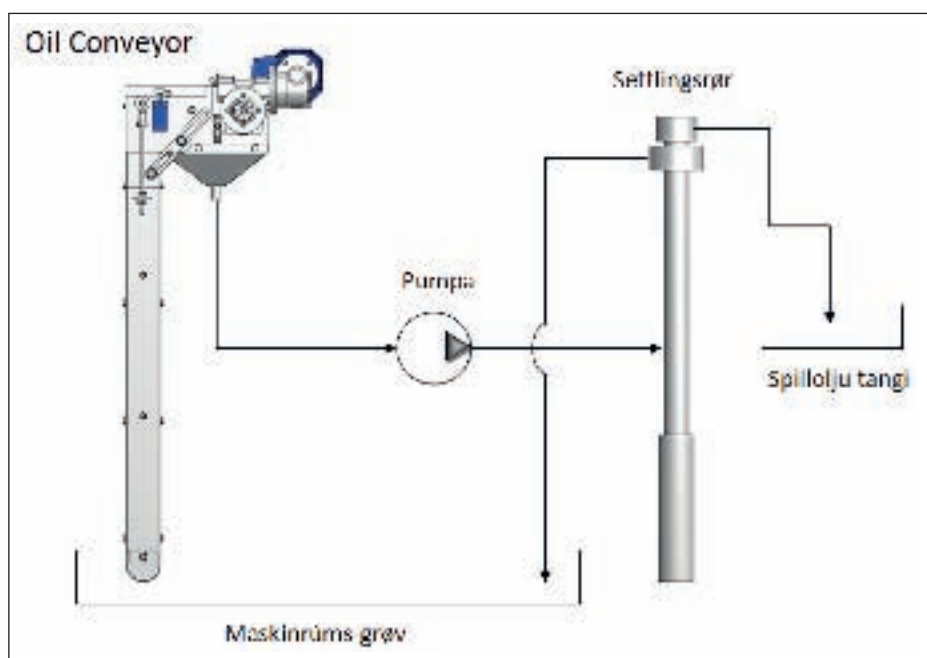


Jarmund Berthelsen maskinstjóri umborð á vaktar- og bjargingarskipinum Tjaldrinum er ikki í iva um, at hansara arbeiðspláss er betrað eftir at oljuskiljarin hjá Kaj Joensen varð settur í Tjaldrið. Hann mælir øllum at fáa slíka skipan ísetta.

Tjaldrið hevur havt oljuskiljaran síðan januar mánaða í ár, og manningin á Tjaldrinum hevur bert gott at bera uppfinningini hjá Kaj Joensen.

Talan er um ein lutfalsliga einfaldan og lítið plásskrevjandi útbúnað, sum stútt og spakuliga skilur oljuna úr kjarlavatninum. Vatn er altíð í kjølinum á skipum, og tað slepst ikki undan, at ikki eisini olja kemur í hetta vatnið.

Uppfinningin hjá Kaj Joensen er eitt flutningsband av serligum fipurtilfari, sum



sýgur vætu upp fyri síðani at koyra væt-una gjøgnum eina skipan, ið skilir olju frá vatninum.

“Sleikjarin”

Maskinstjórin á Tjaldrinum greiðir soleiðis frá:

– Vit kalla hetta fyri “sleikjaran”, tí hann sleikir oman av vatnskorpunum í kjølinum. Tað er jú har, sum oljan liggur, tí hon er lættari enn vatn. Við tað at skipanin koyrir alla tíðina, verður kjalarvatnið allatíðina reinsað fyri olju.

– Og eg eri ikki í iva um, at maskinrúmið á Tjaldrinum er vorðið eitt tryggari stað at arbeiða í, síðan henda skipanin varð ísett í januar mánaða. Við tað, at eingin olja er í kjølinum, eru heldur eingin oljudampur í maskinrúminum. So har eru færri kemisk evni í innandingarluftini, og hartil eru vit nógv minni útsettir fyri eldvanda, sigur Jarmund Berthelsen.

Størri “avreiðingarvirði”

Maskinstjórin sær eisini aðrar stórar fyrimurir av skipanini:

– Tá oljan verður skild frá kjalarvatninum, kann kjølurin lensast uttan at dálka. Tí meini eg, at øll skip skuldu havt slíka skipan.

– Áðrenn vit fingur skiljarn í kjølin “avreiðdu” vit rættiliga nógv vatn til IRF at brenna. Tað er eingin meining í. Umframt, at mongdín, sum verður avleverað til IRF er nógv minni nú, so er eisini talan um reina olju, sum kann brennast uttan



Jarmund Berthelsen maskinstjóri til arbeiðis.

trupulleikar. Tað er jú eingin meining í at senda vatn og sápurestir í flótandi líki til

IRF at brenna, heldur Jarmund Berthelsen. Tekstur: Ingi Samuelsen

FAROE MARITIME TECHNIC

Oljuskiljuskipanin, sum Kaj Joensen hevur uppfunnið og ment, er nú roynd og góðkend av

International Association of Classification Societies.

Tel: +298 374757 - mobil: +298 229216 - Fax: +298 374857

mail: fmt@fmt.fo - www.fmt.fo

Nú skal ferð á söluna



Kaj Joensen við modeli av oljuskiljaranum á sölustevnu í Danmark.

Nýskapandi oljuskiljingarskipanin hjá Kaj Joensen stóð royndina – nú verður farið undir miðvíst söluarbeiði

- Eg havi trúð upp á hetta alla tíðina. Men vit mugu hava tey neyðugu góðkenningarstemplini áðrenn vit kunnu fara undir eitt miðvíst söluarbeiði av okkara oljuskiljara.

Soleiðis sigur Kaj Joensen, maskinmeistari úr Vági, sum nú í trý ár hevur arbeitt miðvíst við at menna eina oljuskiljingarskipan, ið sleikir olju oman av vatni, og er serliga ætlað at hava standandi í kjølinum á skipum.

Í fjør varð felagið Faroe Maritime Technic í Vági stovnað saman við íleggingarfeløgnum Framtak og Royndini. Síðan hevur verið arbeitt við at fáa neyðugu stemplini, sum prógva, at skipanin riggar sum hon skal.

Tvey fólk eru knýtt Faroe Maritime

Technic. Umframt Kaj Joensen, er talan um Napoleon Danberg, verkfrøðing úr Vági.

Delta-roynd

Vánirnar fyri framtíðini eru serstakliga góðar eftir at Kaj Joensen og Napoleon Danberg í september vóru í Danmark við nøkrum oljuskiljarum, sum vórðu royndir hjá framkomnu royndar- og ráðgevingarfyrirkuni Delta í Hørsholm.

- Talan var um royndir á ógvuliga høgum støði. Oljuskiljararnir vórðu millum annað úsettir fyri ristingum, dampi, hita og kulda, ja øllum, ið kann hugsast at koma fyri í einum maskinrúmi. Og royndirnar gingu heilt væl. Einki var galið við bandinum og moturunum. Okkurt smávegis var við eini pumpu, men eftir at vit

settu eitt nýtt beslag á hana, virkaði hon eftir ætlan, greiðir Kaj Joensen frá.

Kaj Joensen sær stórar møguleikar nú endaligu góðkenningarnar frá Delta eru á veg.

- Delta er umboð fyri ikki færri enn 10 klassar, so við teirra góðkenning, eru øll ivamál um tann mekaniska partin av projektinum beind til vikis, sigur Kaj Joensen.

Bíða eftir tølum

Tað, sum nú verður arbeitt við at prógva, er at sjálv oljuskiljingarskipanin virkar eftir ætlan, tað vil siga, at hon reinsar vatnið sum lovað.

- Vit hava gjørt fleiri royndir, eitt nú í tøttum samstarvi við Heilsufrøðiligu Starvsstovuna, og eg veit at hon riggar. Men enn eru tey vísundaligu prógvini – øll tøluni – ikki komin upp á pláss. Tað arbeiða vit framvegis við.

Hóast tað enn ikki er endaliga prógvað og kannað hvussu effektivur sjálvur oljuskiljingarskipanin er, er Faroe Maritime Technic nú til reiðar at royna at selja skipanina á altjóða marknaðinum.

Startskotið til altjóða söluarbeiðið var altjóða DanFish fiskivinnumessan, ið varð hildin í Aalborg í døgnum 7. til 9. oktober.

Spennandi tíð

Kaj Joensen ásannar, at tað hevur verið ein spennandi tíð at menna oljuskiljaran.

- Tað var sum at vera til eksamiu, tá vit í eina heila viku vóru hjá Delta og útsettu skiljaran fyri ymsar ávirkanir. Vit hava bíðað við úrslitunum av testunum við stórum spenningi. Tú kanst siga, at úrslitið av testunum var avgerandi um stríðið hjá okkum skuldi blíva til nakað.

- Tað er jú ikki nóg mikið hjá mær at siga, at skipanin riggar, og at eg sjálvur havi havt gleði av henni í mínum arbeiði sum maskinmeistari. Vit mugu hava góðkendar myndugleikar við áðrenn vit kunnu tilláta okkum at fara út at selja skipanina.

- So nú síggja vit ljóst upp á framtíðina, sigur Kaj Joensen.

Enn er tó bert tað eina anleggjið selt, tað, sum hevur staðið umborð á vaktarskipinum Tjaldrinum síðan í januar mánaða í ár.

Vitjan umborð á Tjaldrinum



Tjaldrið við bryggju.



Eyðbjörn Lervig skipari og Jarmund Berthelsen maskinstjóri.



Eyðbjörn Lervig og Ellintur Abrahamsen skiparar.

Myndin niðanfyri: Dorius Frederiksen, kokkur, uttast høgromegin. Andras Vinter, yvirstýrimaður, fremst vinstrumegin. John Kjærbo Eystan á, bátsmaður, innast vinstrumegin. Karstin Frederiksen, annar meistari, innast høgromegin. Dan Magni Petersen, dekkari, fremst høgromegin.



»Framtíðin
er tryggjað«

Eín trygg framtíð við Lív

Hjá Lív gert tú eitt trygt innskot í tína framtíð. Hetta er tí, at hjá okkum er tað styrkin í felagskapinum, ið gevur tær møguleikar og fitt av peningi um hendi, tá ið tú røkkur eftirlønaráldri.

Sum kundur hjá Lív ert tú í tryggum hondum. Vit geva tær eina dygdargóða og skilagóða ráðgeving, sum tekur stóði í júst tínum tørvi.

www.liv.fo

Innlit í útlit



SENDISTOVAN

Eftirløn er einki at bíða við

Tað er lætt at rokna, hvat tú fært útgaldið í eftirløn. Setur tú null inn, fært tú null út. Men stovnar tú eftirløn í dag, fært tú hægstu innlánsrentu bankans, skattavinning og at enda eitt stórt útgjald, tá tú ert vorðin 60.

Á foroya.fo kanst tú rokna tína eftirløn. Tosa við okkum, og vit hjálpa tær at finna rætta inngjaldið og bestu møguleikarnar fyri størri avkasti. Eftirløn er einki at bíða við.

0
+ 0

= 0

FÓROYABANKI

SENDISTOVAN

Tólmenni reinsker við v



Føroyingur hevur ment eina teldustýrda skipan, sum reinsker fiskafløk við nógv størri úrtøku enn, tá ið skorið verður við hond

Komandi seks mánaðirnir verða eitt spennandi tíðarskeið fyri Páll Fagraberg og lítlu fyrirtøku hansara Visulect Food Processing Ltd. Nú skal tað vísa seg um hansara uppfinning gerst tann kollveltingin innan flakavinnuna, sum hann trýr hundrað prosent uppá.

Í stuttum handlar tað um ein robott – eitt tólmenni – ið avloysir so at siga alt tað arbeiðið við flakalinjurnar, ið higartil hevur verið gjørt av reinskerarum.

Lurtar tú eftir Páll Fagraberg, meðan hann greiðir frá kollveltandi skipanini, so

brúkar hann nógv tíð upp á at „avmystifisera“ tað, hann hevur gjørt.

– Nú kalla vit tað ein robott, men hetta er ikki meira hátøkniligt enn so, at talan er um ein standard ídnaðarskannara og ein mekaniskan arm við seks DC motorum og seks gearum, ið kann gera nær-um somu rørslur, sum manna-armurin kann.

– Eg havi ikki gjørt annað enn at keypt nakrar hillavørur ella standardvørur, laga tær til okkara tørv og so gjørt eitt forrit, ið fær hesar hillavørur at gera júst tað, sum

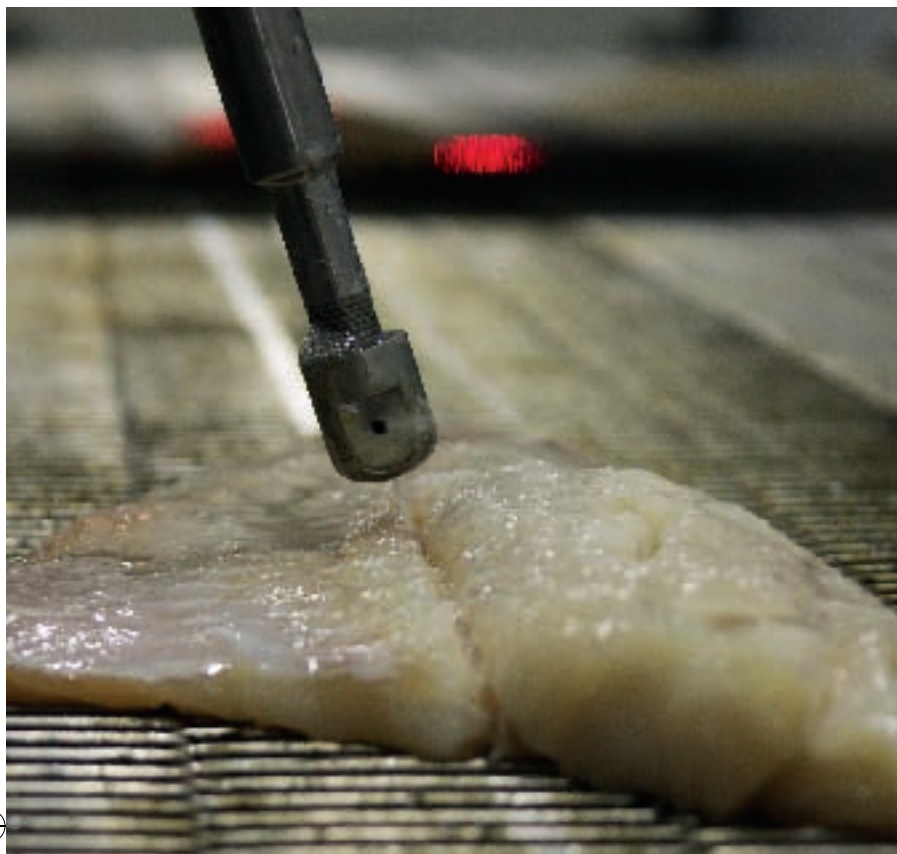
eg vil hava tær at gera.

Páll Fagraberg hevur fyrr verið inni í einum projekti, har teir arbeiddu við eini líkari skipan í Íslandi. Páll er ikki longur í tí projektinum. Sambært honum, er munurin á tí fyrra projektinum og hesum, at tá settu teir sær fyri at uppfinna alt av nýggjum. Royndirnar hava víst, at tað als ikki er neyðugt, tí tá vørurnar kunnu keypast, er alt annað tíðarspilla.

Sett upp á virki

– Henda nýggja skipanin er ikki nøkur

vatni



Flak, ið verður reinskorið við vatni.



Páll Fagrberg, ið hevur ment tólmenni, ið reinsker við vatni.

upppfanning, sum so. Talan er um vørur, sum ein og hvør kann keypa. Avbjóðingin hevur verið at tillaga vøruna, og at fáa hana at uppføra seg sum eg vildi, greiðir Páll Fagrberg frá.

Tað er langt síðan, at roynt varð at reinskera flak við vatnstrálum á fyrsta sinni, so hugskotið er heldur ikki nýtt.

– Hóast tað eru gingin heilt nógv ár síðan hetta fyrstu ferð varð roynt í Føroyum, ber enn ikki til at keypa eina skipan, ið kann avloysa tey fólkini, sum standa við reinskerilinjurnar og trimma fløkini fyri bein og fjaðrar. Men nú verður tað, sigur Páll Fagrberg.

Skipanin, sum hann hevur ment, hevur verið roynd í eina tíð. Nú verður prototypan sett upp á einum flakavirki, og skal standa sína roynd í einum veruligum framleiðsluumhvørvi. Hetta skal roynast í eitt háltv ár áðrenn vissa er fingin fyri um tummilin vendir upp ella niður.

Nógv betri úrtøku

– Skipanin riggar, sigur Páll avgjördur. Hann roknað við, at tað verða nakrar innstillingar, sum skulu gerast í royndartíðini, men hann er vissur í, at tað fer at virka so mikið væl, at “upppfanningin” fer at kollvelta flakavinnuna.

– Tólmennið arbeiðir skjótt og álfandi. Størsti fyrimunurin er tó, at úrtøkan hjá flakavirkinum batnar munandi. Vanliga verður roknað við, at 12 prosent av flakinum verður skorið burtur og fer til slógv. Hesin parturin kann við nýggju skipanini minkast heilt nógv, sigur Páll Fagrberg.

Í teimum seinastu royndunum hevur verið roynt við einum kíla, sum ikki er meira enn 4 millimetrar tjúkkur, og úrslitini siga, at tað riggar. Hóast kílin bert er 4 millimetrar, eru eingi bein eftir í flakinum.

Roynt hevur verið við teimum mest vanligu fiskasløgunum, toski, hýsu og upsa. Eisini hevur skipanin verið roynd til

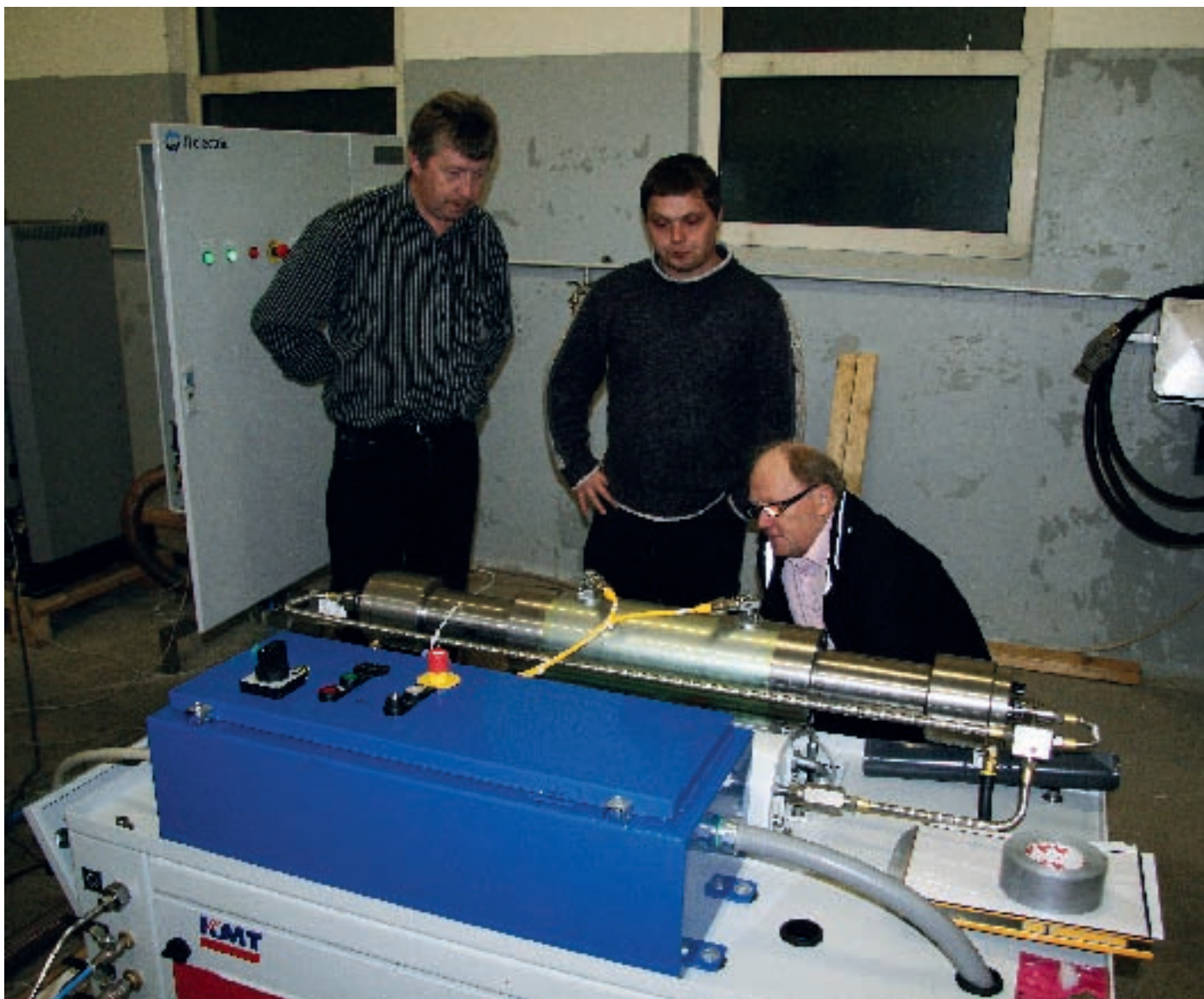
at trimma brosmu- og longufløk við góðum úrsliti. Skipanin kann eisini viga og portiónsskera. Ein roynd at portiónsskera saltað flak hevur eisini víst seg at virka væl.

Næsta uppgávan verður at kunna brúka tólið í sambandi við laksaframleiðslu.

Flakið er unikt

Um skipanin skal útgreinast einfalt, so er talan um ein skannara, sum ger eina talgilda trídimensjónala mynd av flakinum. Upplýsingarnar um flakið verða so viðgjørdar í eini telduskipan, sum gevur boð til tólmennið um, hvussu flakið skal hagreiðast.

– Tá tólmenni vanliga arbeiða í framleiðslu, eru tingini tey gera altíð eins. Skal tólmennið skera ein lut til, skal úrslitið altíð vera tað sama. Soleiðis er ikki her. Hvørt flak er unikt, og tólmennið skal kunna síggja flakið, sum eina unika eind, ið skal hava eina heilt serliga viðgerð. Tað



Páll Fagraberg greiðir Regin Olsen og Páll Hansen frá skeriskipanini.

er hetta, sum hevur verið størsta avbjóðing in í skipanini, greiðir Páll Fagraberg frá.

– Robottarmurin er keyptur úr Týsklandi, og er gjordur úr tilfari, ið er góðkent til matframleiðslu. Ein dysa er síðan sett í endan á arminum, ið sker flakið. Talan er um vatn í stórum trýsti. Strálan fer ígjøgnum ein gimstein við einum holi, sum bara er 0,12 mm vítt. Vatnið kemur út við einum trýsti á 6000 bar, so har er ikki at standa fyri.

60 fløk um minuttin

Armurin arbeiðir so mikið skjótt, at hann kann skera 60 eindir um minuttin – eitt flak um sekundið. Um fleiri armar verða settir til – so teir deilast um uppgávuna – kann ferðin setast longur upp, so talan er um ein effektivan reinskerara.

Mennarin av skipanini roknar við, at umframt flakavirkir á landi, so fara skip við flakalinju umborð at fáa stóra gleði av

nýggju skipanini.

– Flakatrolarar bera ikki orð fyri at vera teir, ið fáa sum mest burtur úr fløkunum. Við at lata eitt tólmenni taka sær av hagreiðingini, gerst úrtøkan umborð nógv størri, og skipini fáa sostatt nógv meira burtur úr kvotuni, sigur Páll Fagraberg og vísir á, at maskinan er so lítil í vavi, at hon passar umborð á flest allar verksmiðjutrolarar.

Umframt hetta kann maskinan, eftir at flakið er skannað, skilja vøruna eftir liti og sortera vørueindir við blóðblettum ella sandmaðki frá. Hon kann eisini setast beinleiðis á sporførisskipanir, sum longu finnast á marknaðinum.

Harumframt kann maskinan fungera sum avhøvdari til tosk, upsa og hýsu og rætta feilir frá kryvjimaskinuni.

– Avhøvdarafunksjónin ger, at tú finnur tað kjotið, sum situr í nakkanum á fiskinum, og hetta kann betra um úrtøkuna

við 1-2 prosentum, sigur Páll Fagraberg.

Eingin almennur stuðul

Páll Fagraberg hevur sjálvur ment nýggju skipanina. Hann er einasti lønti medarbeiðarin í Visulect Food Processing Ltd. Ein annar ólontur persónur er knýttur at felagnum, sum tekur sær av fíggarstýringini.

Páll Fagraberg kann við stoltleika í røddini vísa á, at ongar almennar stuðulskrónur eru knýttar at hesum projektinum.

– Eftir míni meining er tað rætt, at slík projekt ikki verða fíggað av tí almenna, tí sjálvt um tað hevur stórt nýtsluvirði, so er tað í botn og grund ikki talan um nýhugsan. Hetta er tíverri galdandi fyri tey flestu projektini í Føroyum. Eg havi verið so heppin at fingið privatar føroyskar íleggjarar til at trúgva upp á projektið, og teir hava latið venturekapital í felagið.



Flakið verður gjøgnumlýst og kannað áðrenn tað verður reinskorið.

Kravdu 100%

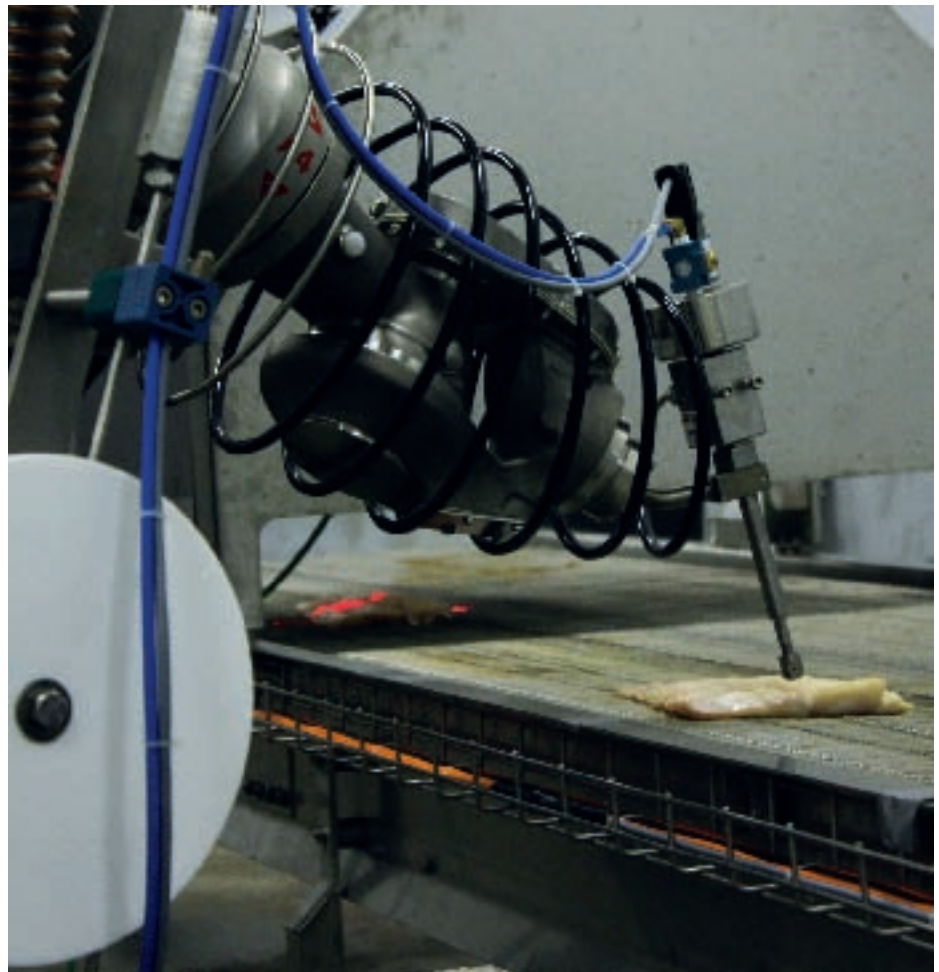
Um hetta at arbeiða sum uppfinnari og mennari í Føroyum, sigur Páll Fagraberg, at tað kann vera trupult, serliga tí ein ikki hevur atgongd til tær vørur, ið skulu brúkast tá slíkar skipanir skulu mennast.

– Eg kann ikki fara inn í ein handil og fáa tey mest vanligu standard tingini, eg havi tørv á fyrri at fáa eina maskinu til at rigga. Eg má finna vøruna á netinum, og so bíleggja hana uttanlands. Tað er tíðarkrevjandi at finna, og so er eisini ein ávís leveringstíð áðrenn vøran er í Føroyum, so tað seinkar prosessini.

Páll hevur eisini møtt skepsis millum føroyingar.

– Tað kann gott vera trupult at sannføra føroyingar um eitt hugskot. Tá eg var komin væl áleiðis við skipanini fekk eg tørv á at flyta projektið frá sterila umhvørvinum á tekniborðinum og út har tað veruliga luktar av fiski. Eg greiddi fólki í vinnuni frá, at eg hevði eina skipan, sum kundi gera 60 prosent av arbeiðinum við reinskerilinjuna.

– Eg helt, at tað var eitt gott tilboð hjá einum virkisleiðara at fáa. Men mín uppliving var, at fólkin í vinnuni ikki vildu hava við meg at gera fyrr enn eg hevði eina skipan, ið kláraði 100 prosent. So eg mátti heimaftur til tekniborðið og gera



eina fulla skipan áðrenn eg slapp at royna Fagraberg.
hana av í veruligum umhvørvi, sigur Páll

Elframleiðslan gerst als

Krøvini til grøna orkuframleiðslu gerast alsamt størri og ein vaksandi partur av streymframleiðsluni hjá SEV er eisini burðardyggur.

Men fyri at tryggja føroyingum álítandi elveiting – hvønn dag í árinum – verður neyðugt at dúva uppá oljurikin elverk í mong ár frameftir

Heimurin er í eini bíðistøðu. Bíðað verður eftir hvørja semju heimsins lond koma fram til á veðurlagstoppfundinum í Keypmannahavn í desember. Hvørji krøv verða sett heimsins londum? Hvørji krøv verða sett vinnulívinum? Hvørji krøv verða sett einstaklinginum?

Á høvuðsskrivstovuni hjá SEV við Landavegin í Havn verður sæð upp á framtíðina við spenningi. Vit hava sett SEV-stjóranum Hákuni Djurhuus stevnu á skrivstovu hansara fyri at tosa um felagsskapin og framtíðar orkuætlanir í Føroyum, men eisini um veðurlag og framtíðar orkukeldur.

– Við tí, sum hendir í heiminum í dag – við veðurlagspolitikki og nýggjum alheims visjónum viðvíkjandi hvussu heimurin skal klára seg í framtíðini – er starvið sum SEV-stjóri vorðið langt meira spennandi enn eg nakrantíð hevði ímyndað mær, tá eg søkti starvið. Eg eri komin til skorin klæði, í ein felagsskap, sum fungerar fyrimyndarliga, og sum stjóri havi eg góðar møguleikar at leggja ætlanir, sum liggja rættiliga langt úti í framtíðini, sigur Hákun Djurhuus.

Veðurlagspolitikkur

Sjálvur hevur SEV-stjórin luttkið í arbeiðinum í sokallaða veðurlagsbólkinum, ið Annika Olsen, landsstýrskvinna, setti at koma við einum tilmæli áðrenn veður-

Model av Víkarvatni í dag; vit síggja, hvussu lítið vatnið er frá natúrunnar hond.



lagsráðstevnuna í Keypmannahavn. Nú verður bíðað við spenningi eftir hvørja semju politiska skipanin fer at koma fram til hesum viðvíkjandi.

Uppskotið til Veðurlagspolitikk Føroya leggur upp til, at Føroyar í tíðarskeiðinum

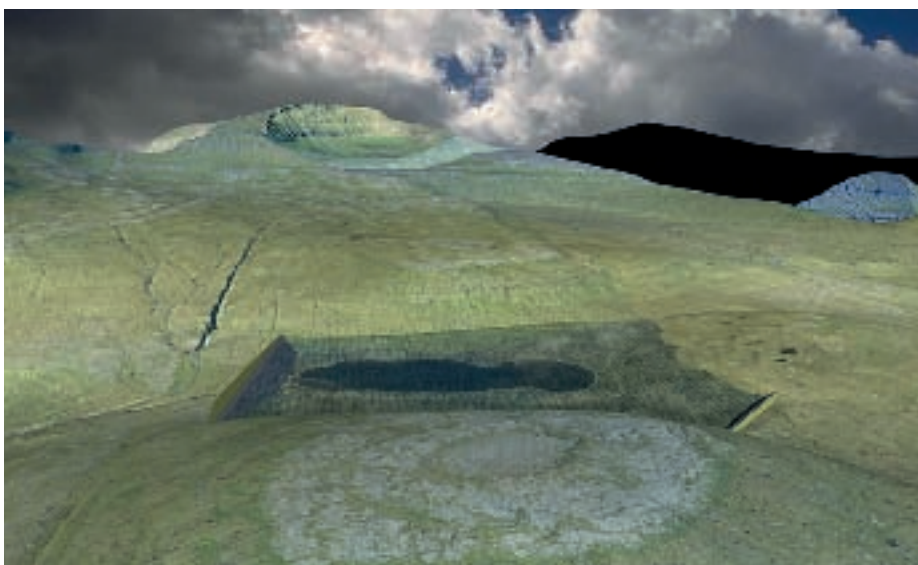
2010 til 2020 skulu minka um útlátið av veðurlaggassum við 20 prosentum í mun til 2005.

Fyri elframleiðandi felagsskapin SEV, er hetta ein spennandi tíð, men eisini ein avbjóðandi tíð.

Higartil hevur SEV arbeitt við einum støðugum vøkstri í elbrúkinum upp á 2 prosent um árið í meðal. Als einki bendir á, at hesin vøkstur fer at støðga, heldur øvugt, og tí standa eisini fleiri spennandi útbyggingar fyri framman.

Elektrifisering

– Tað er ein sannroynd, at vit í størri mun fara at ganga ímóti tí elektrifiseraða samfelagnum. Hetta skal skiljast á tann hátt, at í framtíðini verða ikki so nógvar oljubrenningar úti hjá forbúkarunum, hvørki oljufýringar ella brennimotorar til flutning. Ístaðin verður orkan veitt brúkarunum sum ravmagn.



samt grønarí

Hin vegin heldur SEV stjórin, at tað fer at ganga lang tíð áðrenn oljan verður avloyst av eini aðrari orkukeldu, tá talan er um okkara skipaflota. Hákun Djurhuus ber ongan ótta fyri um føroyski flotin fer at megna at innorna seg til tey krøv um CO2 útlát, ið verða sett í framtíðini.

– Við míni fortíð í oljuvinnuni og sum aktivur í reiðarafelagnum fyri farmaskip, veit eg eitt sindur um hvussu reiðarar arbeiða og hugsa. Eg eri sannførdur um, at oljuþrífurin fer at hækka aftur, og tí verða reiðararnir noyddir at finna loysnir, har oljuútreiðslurnar kunnu avmarkast, og harvið eisini útlátið av veðurlagsgassum. Tí taki eg eisini undir við Magna Laksa-foss, sum plagar at siga, at vit mugu gera av vil oljuna áðrenn oljan ger av við okkum, sigur Hákun Djurhuus.

Alsamt grønarí

Hesa tankagongd hevur hann eisini flutt yvir í Sev. Ikki tí, at hann roknað við, at oljan kann avskaffast í bræði, men tankagongdin er lögð inn í framtíðarætlanirnar.

– Ein størri partur av okkara framleiðslu skal vera grønur, og tað er okkara mál. Vit gjørdu eina nýggja 10 ára fløguætlan fyrr í ár, og har er grøna orkan raðfest høgt.

Í SEV høpi er grøn orka í lötuni fyrst og fremst vatnorka og í øðrum lagi vindur. Men sæð verður eisini fram ímóti at gera royndir við aldu og sjóvarfalli og móguliga øðrum orkuformum.

Hvørki vatn ella vindur eru serliga álft-

andi. Í summar við góðum veðri og skerp- ingi hava dieselmotorarnir hjá SEV koyrt við fullari megi fyri at nækta eltørvin, tí bæði regnið og vindurin “sveik”.

– Hetta er ein sannroynd, sum vit mugu fyrhalda okkum til, og tí kemur SEV at brenna olju í nógv ár út í framtíðina, og vit hava eisini konkretar ætlanir um at endurnýggja og útbyggja termisku



verkini á Sundi og í Vági, sigur Hákun Djurhuus, samstundis sum hann vísir á, at tað alla tíðina verður arbeitt miðvíst við at økja um grøna partin av framleiðsluni.

Eiðis- og Víkarvatn

Í lötuni liggur størri helmingurin av orkuframleiðsluni í teimum oljudrivnu verkunum, men ætlanin hevur í langa tíð verið at

koppa javnvágini, so at parturin, ið verður framleiddur sum varandi orka økist frá 45 til 55 prosent. Í seinastu 10 ára ætlanini er málið sett enn hægri, tí roknað verður við at 63 % av orkuframleiðsluni kann vera varandi í 2018.

Aktuelt er tað sokallaða Eiði II verkætlanin, sum er í gongd. Fyrsti parturin – Eiði II norður – er um at vera liðugur. Í hesi ætlanini verður vatnið frá tunnilmunnanum og norðureftir savnað, so at 10% meira vatn kemur í goymslurnar. Í heyst verður so arbeiðið Eiði II suður boðið út. Her er talan um at bora suður móti Selatrað, og taka vatnið úr áunum har. Tá er stóra Eiði-verkætlanin liðug, men fyri at fáa fulla nýttu av vatninum, skal ein turbina við tilhoyrandi húsi byggjast við Eiðisverkið. Tá Eiði-verkætlanin er liðug, verður 47 % av framleiðsluni hjá SEV grøn.

Enn er eingin avgerð tikin um og hvussu farast skal víðari við vatnorkuútbýggingini eftir at Eiði-verkætlanin er liðug. Í 2000 var ein kanning av útbýggingarmøguleikumum í Føroyum gjørd, og leiðslan í SEV mælir til at farið verður undir at gera eitt nýtt vatnorkuverk sunnan fyri Haldórsvík, ið tekur vatn úr Víkarvatni.

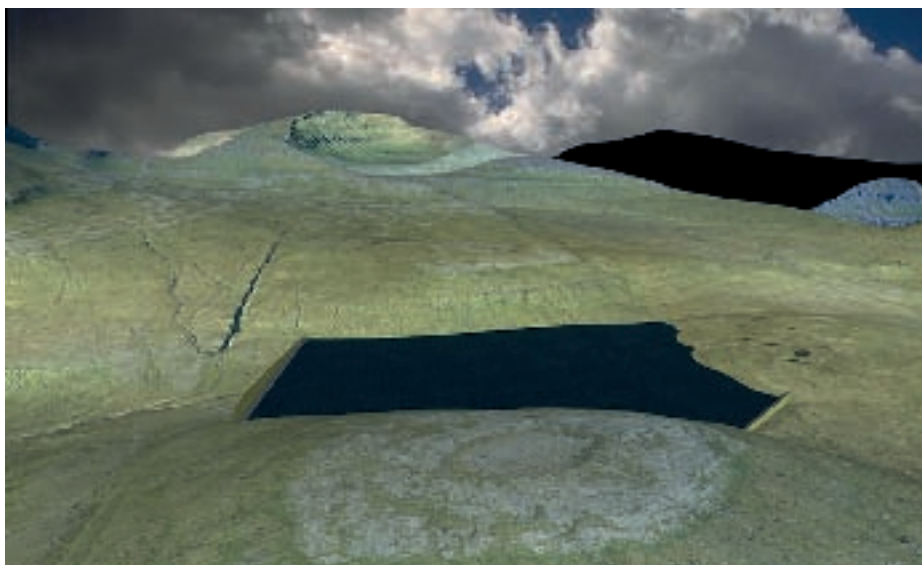
– Tað eru fleiri móguleikar at útbyggja vatnorkuframleiðsluna í Føroyum, men kanningarnar vísa, at Víkarvatn er tað staðið, har tað loysir seg best, tað vil siga, har framleiðslukostnaðurin pr. kWh/ár er minstur, greiðir Sev-stjórin frá.

Fossarnir varðveitast

Sev-leiðslan hevur sett Víkarvatn inn í 10 ára fløguætlanina, ið varð gjørd fyri einum ári síðan, men Hákun Djurhuus vísir á, at ætlanin ikki er góðkend av aðalfundinum enn, og fyrr enn tað er gjørt verður ikki farið eftir at fáa til vega tey neyðugu loyvin.

Á fløguætlanini eru 636 milliónir krónur avsettar í árunum frá 2012 og fram til 2018 til verkætlanina í Vík.

Model av verkætlanini (Víkarvatn), tá arbeiðið er liðug.





Fossá sunnan fyri Haldórsvík.

Víkarvatn liggur í 300 metra hædd. Ætlanin er at savna vatnið omanfyri 300 metra hædd í einum 21,2 ferkilometra stórum øki í Norðurstreymoy. Tað verður gjørt eftir sama leisti sum í Eysturoynni, t.v.s. at trýggir savningartunlar verða bor-

aðir, ein norður til Sjeyndir, ein suðurvir til árnar oman fyri Langasand og ein vestur um fjallarøðina og norðureftir til Svínaskoradal við Saksun.

Tvær byrgingar skulu gerast við sjálvt Víkarvatn, og fyri at komast skal framat



Nýggir málarar verða settir í øll hús í Føroyum. Tá verður ikki neyðugt at fara í út í hvørt hús at lesa av.

vatninum, skal ein fyra kilometrar langur vegur gerast niðan. Orsaka av brattlendi, verður tann fyrsti fjórðingurin av vegnum gjørdur sum berghol fyri at koma upp á hamaran.

Framleiðslustøðin er ætlað at liggja í fjøruni skamt norðan fyri Fossá, og vatnið verður leitt oman gjøgnum tunlar. Orkustøðin verður rikin fjarstýrd, og verður sostatt ómannað.

Sev stjórin er ikki so bangin fyri at mæta mótstøðu mót hesum projektinum.

Inntøkini liggja so mikið høgt uppi, at har skuldi verið nóg stórt øki til at fylla áirnar aftur. Men vit rokna eisini við, at skilagóðar loysnir skulu finnast fyri fossarnar í Fossá, tað er greitt, sigur Hákun Djurhuus.

Fleiri vindmyllur

Sev hevur í lötuni fyra vindmyllur snarandi í Neshaga. Vit mæla til, at trý megawatt skulu bjóðast út í ár, og har ætla vit avgjørt at vera við, sigur Hákun Djurhuus.

Av tí at nýggi elveitingarlóg kom gildi 1. januar í ár, er hetta kortini ikki greitt enn. Ein av mest grundleggjandi broytingunum í nýggju lógini er, at tað nú er landsstýrið, sum hevur yvirskipaðu ábyrgdina á el-økinum, og at møguleiki verður fyri fleiri elframleiðarum í Føroyum, serliga á vindorkuøkinum.

Tað hevur tí allatíðina ligið í kortunum, at Elveitingareftirlitið undir Fjarskifteftirlitinum, ið umsitur nýggju elveitingarlógina, skal standa fyri einum útbjóðingarrumfari í sambandi, við at fleiri vindmyllur skulu bjóðast út.

Ari Johannesen, ráðgevi í Elveitingareftirlitinum, vátar fyri Mið&Magn, at

tær næstu vindmyllurnar verða bodnar út í hesum árinum.

– Útbjóðingin verður gjørd í tøttum samstarvi við SEV, tí SEV er linjuoperatørur. Enn hava vit ikki sett okkum fast á hvussu nógv verður boðið út. Mett verður, at netið tolir upp ímóti 12 kW afturat frá vindmyllum, men í fyrstu atløgu fara vit at bjóða eitt stað millum 3 og 6 kW út, sigur Ari Johannesen.

Ætlanin var, at arbeiðið skuldi bjóðast út í august mánaða í ár, men fyrireikingararbeiðið dregur út, tí fleiri ivasurningar eru, sum skulu loysast fyrst. Eitt nú um útbjóðarin skal áseta hvar myllurnar skulu standa, og hvussu stórar tær skulu vera, ella um hetta skal gevast frítt í útbjóðingini.

Hákun Djurhuus, stjóri í SEV sigur, at SEV ætlar sær at bjóða upp á myllurnar, og at ætlanin er at seta tær upp í Neshaga, har SEV frammanundan hevur 4 vindmyllur.

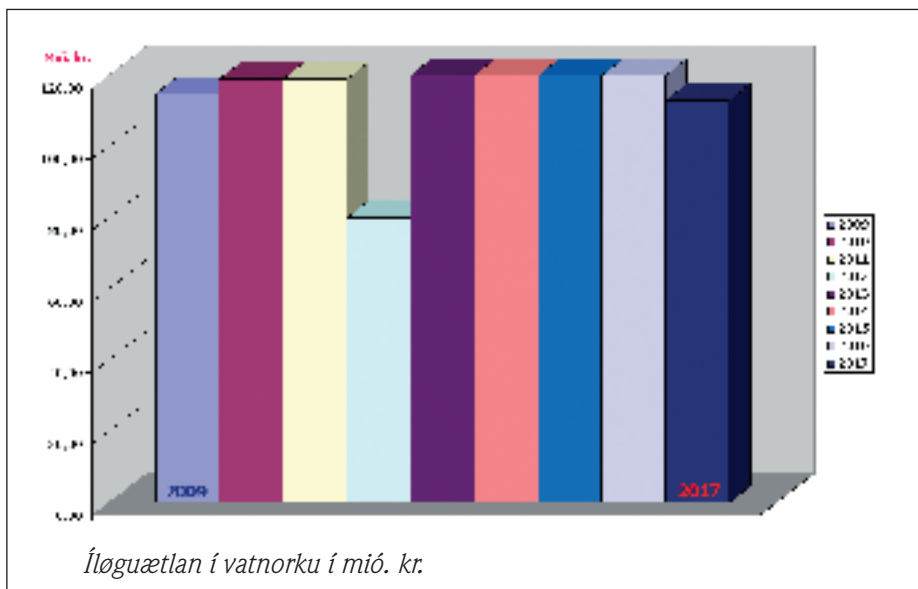


Hin føroyski el-framleiðarin, er sp/f Røkt, sum hevur 3 vindmyllur standandi á Mýrum oman fyri Vestmanna.

Aðrar varandi orkukeldur

Aðrar varandi orkukeldur hava eisini verið á lofti, men sambært SEV-stjóranum, er ikki væntandi at tær koma í framleiðslu tey fyrstu árin.

– Vit hava verið í einum projekti at gera eitt alduorkuverk í Vágum ella í Sandoyinni í felagnum Seawave. Í lötuni skal vissa fáast fyri, um almennu Føroyar



eru áhugaðar í at vera við í hesi royndini, so tað projektið skal nú standa sína roynd, har klárar útmeldingar eru neyðugar.

– Tað er óhugsandi, at SEV einsamalt fer at brúka hálvthundrað milliúnir krónur upp á eitt royndarprojekt av hesum slag, staðfestir Hákun Djurhuus.

Sjóvarfall

Hinvegin er hann meira spentur upp á møguleikarnar, sum liggja í at gera brúk av sjóvarfallinum kring oyggjarnar.

– Tað er nú einaferð soleiðis, at bæði vatn og vindur eru óstöðug. Tak hetta summarið til dømis, har vit hava havt sera gott veður. Einku avfall og eingin vindur. Og tí hava okkara dieselmotorar koyrt við fullari ferð.

– Í somáta síggi eg nógv størri perspektiv í at útnytta sjóvarfallið. Vit vita, at sjóvarfallið er stöðugt – tað er altíð har, onkuntíð meira og onkuntíð minni – men altíð eitt sindur. Hetta er eitt sera spennandi øki, sum møguliga kann vera eitt týðandi ískoyti í okkara elframleiðslu.

Sev hevur tí lagt pengar í figging av eini verkætlan, sum Náttúruvísindadeildin á Fróðskaparsetrinum er farin undir. Knud Simonsen, havfrøðingur og lektari á Náttúruvísindadeildini stendur fyri ætlanini, ið skal varpa ljós á møguleikarnar fyri at vinna orku burtur úr rákinum, og hvørja ávirkan ein orkuútvinning kann fáa á umhvørvið í føroysku firðunum.

Stórar byggingarætlanir við Landavegin

Ein av átrokandi avbjóðingunum hjá SEV er at flyta “komandusentralin” úr Vestmanna til Havnar. Í langtíðarfíggingarætlanini hjá SEV, ið varð lögð fram til kunningar

fyrí aðalfundin hjá SEV í november 2008, eru 68 milliúnir krónur settar av til eina umfatandi útbygging av høvuðsskrivstovuni hjá SEV í Havn.

Selmar Nielsen, arkitektur, hevur gjørt uppskot til eitt projekt, har talan er um at økja samlaðu gólvvæddina á høvuðsskrivstovuni úr 1500 til 3500 fermetrar.

– Vit eru í teirri stöðu, at gamla Havnarverkið í Gundadali er vorðið ótíðarhóskandi. Valið er at umvæla bygningin, ella flyta virksemi út á Landavegin. Vit meta, at tað er betri at hava virksemið samlað her á høvuðsskrivstovuni, sigur Hákun Djurhuus, stjóri á SEV.

Hetta er eisini orsøkin til, at mælt verður til at flyta kommandosentralin, har elframleiðslan verður stýrd, úr Vestmanna til Havnar.



– Fyrirmunirnir eru stórir við at flyta

stýringina higar, sum verkfrøðingar okkara eru frammanundan. Við tað at hetta virksemi verður alt meira talgilt, krevur tað eisini fólk við serkunnleika til edv. Vit hava longu upplivað trupulleikar við at fáa fólk, tá tey finna útav, at starvplássíð er í Vestmanna, sigur Hákun Djurhuus, og leggur afturat:

– Einaferð vóru vestmenningar serfrøðin á hesum øki. Soleiðis er ikki longur. Tí síggja vit ein fyrimun at hava stýringina av framleiðsluni her, sum øll leiðsla í felagsskapinum frammanundan finst.

Nýggi bygningurin verður mettur at kosta 68 milliónir. Útreiðslurnar verða mettar til 58 milliónir, tí roknað verður við at fáa 10 milliónir fyri gamla el-verksbygningin í Gundadali.

Menna nýggja stýriskipan

SEV og størsta danska orkufelagið, Dong Energy, eru farin undir ítøkilig fyra ára samstarv.

Feløgin hava sett fyra arbeiðsbólkar, ið skulu kanna ymisk viðurskifti í sambandi við vindmyllur, vindforsøgnir, elbilar og nýtt eftirlitsrúm til SEV.

Eftirlitsrúmið skal fevna um eina nýmótans stýriskipan, ið kann handfara og stýra orkuframleiðsluni, bæði við núverandi og nýggjum framleiðsluhættum t.d. vind- og vatnorku, sjóvarfalsorku, vindvatn pumpuskipan og sólorku.

Nýggja stýriskipanin skal eisini umfata samskifti við brúkslutir, eitt nú hitapumpur og elbilar og skapa eina optimering úti á framleiðslueindunum. Felags heitið fyr hesi verkætlan er »Smart Grid«, ið stendur fyr eini intelligentari stýring av orkuskipanini, sum skapar samspæl millum ymisku framleiðsluhættirnar og orkunýtsluna hjá virkjum og privatum.

Væntandi fer ein slík skipan at skapa móguleikar fyr at økja munandi um nøgdina av varandi orku.

Kanningarnar av vindorku og veður-

fortreytunum snúgva seg í fyrsta lagi um at kanna móguleikarnar fyr at optimera núverandi vindmyllur, so tær kunnu stýrast neyvri enn í dag.

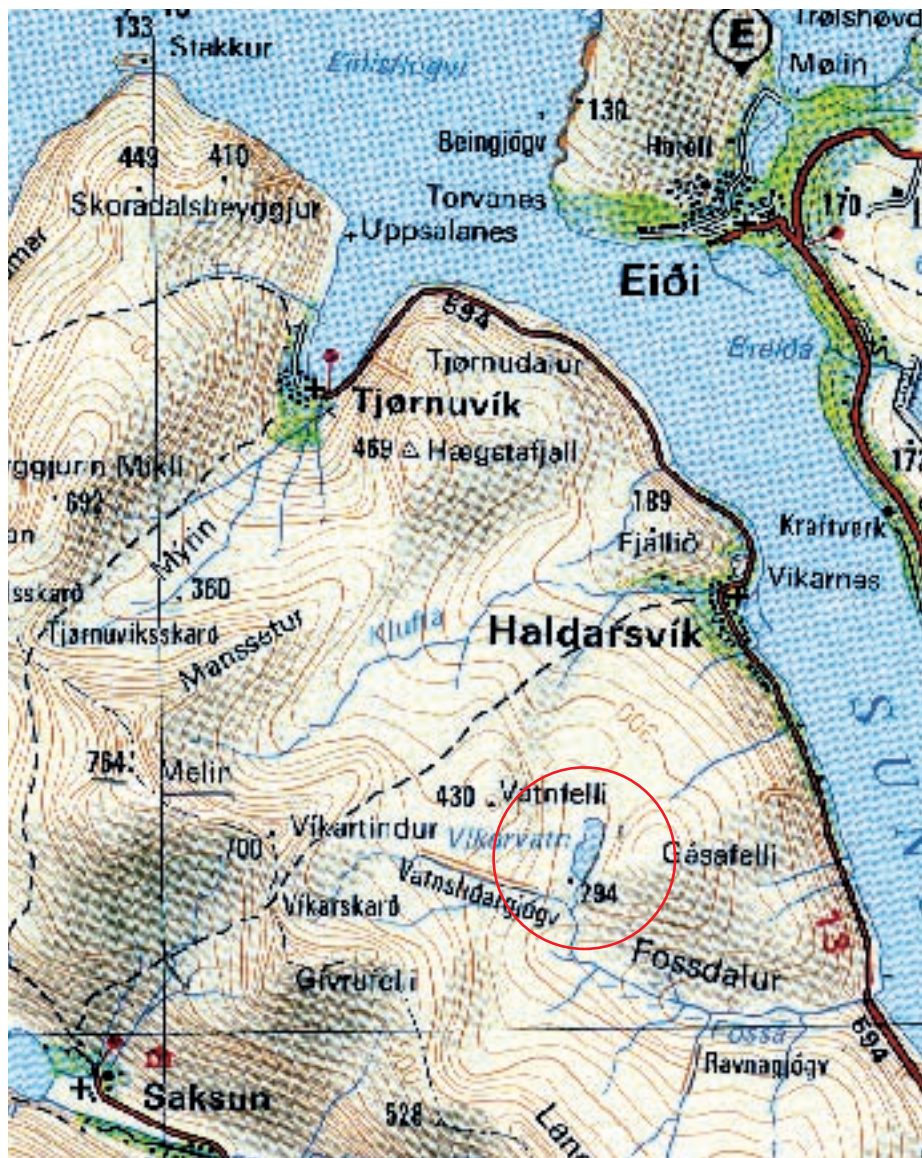
Í hesum sambandi skal ein projektbólkur eisini gera spesifikatióin til nýggjar vindmyllur, so tær lúka ásettu krøvini frá SEV og Dong Energy.

Føroyska umboðið í projektleiðslubólkinum, Terji Nielsen, verkfrøðingur,

sigur, at fyrstu ávegis úrslitini av ymsu kanningunum væntandi verða klár næsta ár, men hildið verður fram við samstarvinum til 2013.

Fá meira at vita:
www.vedurlag.fo
www.sev.fo
www.cop15.dk

Tekstur: Ingi Samuelsen



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 ynskja Havstovan, 2005, og ein fiskur frá 2005, fiskalengja, sýj, lutasæðlar og fiskur. Best er, um fiskur er eisini merktur inn.

Goymslumerki



Vanligt merki

Finningsmerki

Vanligt merki er kr. 10,- og 1 lutasæði

Vanligt merki og fiskur kr. 10,- og 1 lutasæði

Goymslumerki kr. 10,- og 1 lutasæði

Goymslumerki og fiskur kr. 10,- og 1 lutasæði

Toskur

Fleiri ár á við hefur Havstovan merkt fisk kring Føroyar. Í allum 2005 og 2006 tókst merktir slóðir í 997. Av hesum eru 8.654 fiskaðir aftur og larnir Havstovuni.

Ein innsent merki gevur eina ávísa krónuupphædd og ein lutasæði. Verður fiskur latin inn saman við merkinum, verða tryggja lutasæðlar og kg-prísur latin fyri fiskur.

Havtaska

Síðani summanð 2005 eru 208 havtaskur frá gønum merktar undir Føroyum. 16 eru fingnar aftur. Havtaskumerkin geva lutasæðlar eins og fiskumerkin.

Sum eitt beinleiðis úrslit av havtaskumerkingunum vita vit m.a. nç, at ein havtaska kann ferðast 3,5 km. um samdøgrið.

Kongafiskur

Íslendingar hava síðani 2003 merkt kongafisk í Íslendskum sjógv. Fleiri av hesum eru fingnar aftur í Íslendskum sjógvum, nær føroyska sjómærkinum.

Finni gearløn og lutasæðlar verða eisini latin fyri merktar kongafisk.

Lutakast

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



Átt. Havstovan, Havn
P.O. Box 100
1101 Tórshavn
Føroyar

Íslendingar greiða
lutasæðlar
www.havstov.fo

Slóðbrótandi skip fi

Nýggja, framkomna veitingarskipið hjá leirvíkingum, Eldborg, hevur roynst væl og útlitini eru góð, sigur Tummas Justinussen, sum setti tað hugsjónarliga frammarlaga, tá ið skipið varð smíðað



– Vit eru væl nøgdir við skipið, tí tað hevur roynst væl.

Tað eru nú næstan trýggir mánaðir síðani, at nýggja veitingarskipið, Eldborg, fór í vinnu í norsku oljuvinnuni.

Og Tummas Justinussen, stjóri í Supply Service í Leirvík, sum ger skipið út, kann ikki vera annað enn væl nøgdur við hesa fyrstu tíðina.

– Tað hevur gingið væl. Sjálvandi tekur tað tíð hjá manningini at verða kunnug við skipið. Men manningin hevur eisini gjørt ein stóran innsats.

Ella sum Tummas Justinussen orðar tað: Teir hava sanniliga ikki sitið við beinunum uppi á borðinum, síðani teir komu umborð.

– Vit hava ongantíð verið "Off Hire" -

tað merkir, at vit hava ongantíð verið úr drift – og leigarin er eisini væl nøgdur við skipið, so vit kunnu ikki annað enn vera nøgdir.

Og manningin, hon er føroysk, øll somul sum hon er.

– Av hugsjónarligum orsøkum hava vit gjørt av, at øll manningin skal vera føroysk, sigur Tummas Justinussen.

– Vit halda, at eitt føroyskt skip skal hava føroyska manning, og tað er ein hópur av føroyingum, sum hevur royndir í hesi vinnuni, so tað er ongin trupulleiki, leggur hann afturat.

Tað eru tvær manningar knýttar at skipinum, og 11 mans eru við í senn. Skiparar eru Einar Vang og Jan Christoffersen, sum báðir eru úr Havn.

Høgt støðið

Tá ið teir fóru undir at byggja skipið, settu teir sær fyri, at skipið skuldi vera á so høgum, tekniskum støði sum gjørligt.

Úrslitið er, at Eldborg er ímillum allar mest framkomnu veitingarskip, sum yvirhøvur eru til.

Skrokkurin er smíðaður í Istanbul í Turkalandi, men síðani var hann ferdur til Noregs, har skipið varð smíðað liðugt á Fjellstrand skipasmiðjuni í Hardangerfirði. Tað kostaði 255 milliónir norskar krónur at byggja, so tað liggur avgjørt í dýrara endanum av føroyskari skipasøgu.

Men afturfyri hevur Supply Service í Leirvík so eisini fingið eitt skip, sum setir nýggjan standard fyri slík skip, í øllum

ingjó góða byrjan

ferum her um okkara leiðir.

– Hetta er tað fyrsta skipið, sum ikki er norskt, men sum kortini er Nofo-góðkent.

Nofo er ein felagsskapur, sum oljufløgin í Noregi og norski staturin eiga. Talan er um ein tilbúvingarfelagsskap, sum syrgir fyri, at skip eru til reiðar at hjálpa til, skuldi ein vanlukka hent, ella skuldi olja farið á sjógv.

Nofo setir heilt serliga høg krøv til skipini, og eitt nú hevur Eldborg orku til at taka heili 1150 tons av olju upp av sjónum.

– Tá ið vit eru limir í Nofo, ber tað í sær, at lekur olja á sjógv, ella hendir ein vanlukka, kann Nofo í bráðskundi kalla Eldborg úr sínum vanligu arbeiðsuppgávum at hjálpa til.

– Tað ber eisini í sær, at 10 mans frá Nofo skulu umborð, og síðani hevur Nofo krav upp á skipið, til neyðsendaruppgávan er liðug.

Krøvini, sum Nofo setir, koma oman á tey vanligu klassakrøvini, og ein partur av teimum serligu Nofo krøvunum er, at

Stutt um Eldborg:

MAIN DIMENSIONS

Length over all: 78,60 mtr

Length betw. perp: 69,00 mtr

Beam: 17,60 mtr

Depth to main deck: 7,70 mtr

Speed at WL 5,00 mtr 14,5 kn

Class: DNV +1A1, SF, E0, HL(2,8),

DK+, Dynpos-AUTR, CLEAN DESIGN,

FIFI-1, LFL*, COMF-V(3), NAUT OSV,

ORO, NOFO 2005

Accommodation: 25 persons

CAPACITY: DECK AREA: 800 m²

FUEL OIL: 900 m³

FRESH WATER: 900 m³

WATER BALLAST: 1200 m³

DRILL WATER: 900 m³

DRY CARGO: 310 m³

MUD: 980 m³ BRINE: 980 m³

BASE OIL: 150 m³

METHANOL (LFL*): 175 m³

GLYCOL: 175 m³

SLOP: 20 m³

ORO: 1155 m³

nógv umborð er standardiserað, so at Nofo útgerð kann brúkast umborð á øllum skipum.

– Men tá ið oljufeløg bora brunnar, er tað eitt krav, at tey hava ein ávísan kapasitet av Nofo skipum við sær, so at tað er skjótt at fáa hjálp, skuldi nakað hent.

Samstundis hevur Eldborg FIFI-1 vatnkanónir, sum spræna stórar nøgdir av sjógvi heilar 180 metrar at slökkja eld við, samstundis sum skipið sprænir seg sjálvt

inni í sjógvi og tað ger, at tað sleppur rættliga nær einum stórum eldi.

Arbeiðsdekkið er heilar 800 fermetrar stórt, og Tummas Justinussen sigur, tað var næstan ein treyt fyri at koma upp í part.

– Høvdu vit minni dekk, høvdu vit slett ikki sloppið upp í part at bjóða uppá hesa uppgávuna.

Annars er Eldborg tað, tey nevna ”Clean Design”, og tað merkir, at øll





Tonny Jørgensen, Rúni Við Streym, Dávur Holm Jacobsen, Einar Vang, Jan Kristoffersen, Grímur Vang, Rúni Christiansen.

møgulig atlit eru tikin at umhvørvinum.

– Tað merkir, at strong krøv eru sett til, hvussu reint alt útlát frá skipinum skal vera, bæði lensivatn, roykur og hvat annað, tað mátti verið.

Av tí at talan er um eitt dieselskip, er tað torført at fáa CO₂-útlátið niður um eitt vist, men strong krøv verða sett til annað tilfar í roykinum við katalysatorum.

Men tað er eisini eitt krav, at skipið hevur eitt "green passport" og tað merkir, at alt vandamikið tilfar umborð er kortlagt, so at vit vita akkurát, hvar tað er, og hvussu tað trygt kann burturbeinast.

– Í veruleikanum merkir hetta, at ein upphøggingarætlan er gjørd fyri skipið, longu ímeðan tað verður smíðað.

„Green design“ ber eisini í sær, at Eldborg er tvískrokkað allan vegin, so tað er ongastaðni, at tað bara er ein skrokkur í millum ymsan vandamiklan lög umborð og sjógvín.

– *Hví hava tit brúkt nógvan pening upp á at gera skipið so umhvørvisvinaligt, sum gjørligt?*

– Hugsjónarliga halda vit at, tá ið vit byggja skip nú á døgum, halda vit, at tað er rætt at taka tey umhvørvisligu atlitini, sum tað ber til at taka.

– Men hetta er eisini eitt gott søluargument hjá okkum mótvegis oljufeløgnum, tí allastaðni, har tey eru, forplikta tey seg at dálka minst móguligt.

Tummas Justinussen sigur, at við einum umhvørvisvinaligum skipi eru mogleikarnir fyri at fáa sáttmálar nógv betri enn annars.

Og tað hevur eisini eydnast væl, tí Eld-

borg hevur fingið ein trý ára sáttmála, har oljufelagið hevur móguleika at leiga skipið í eitt ár afturat.

Sostatt siglir Eldborg nú í norsku oljuvinnuni og fylgir við einum palli, sum nevnt Songa Delta.

Tað eru tey bæði feløgin, det Norske Oljeselskab og Revus Energy, sum reka Songa Delta pallin, sum eisini leiga Eldborg at fylgja pallinum.

Uppgávan hjá Eldborg er at føra alt, sum pallurin hevur brúk fyri bæði av vátum og turrum, út til pallin og alt, sum skal av pallinum, aftur til lands.

Í sambandi við eina oljuboring, er knýttur ein pallur, eitt veitingarskip, eitt

skip hjá Esvagt, sum hevur bjargingarupp-gávur og ein tyrla, so tað eru stór krøv til slíkt arbeiði.

Leggjast kann afturat, at Eldborg er skrásett í føroysku altjóða skipaskrásetingini, FAS.

Tummas Justinussen er bjartskygdur um framtíðina, hóast oljuvinnan eisini hevur verið í einum aldudali í seinastuni, tí tað verða helst tey mest framkomnu skipini, sum koma at sigla longst.

Tann, sum vil vita meiri um Eldborg og virkseimið hjá Supply Service í Leirvík annars, kann fara inn á heimasíðuna www.supplyservice.fo

Tekstur: Áki Bertholdsen



Eyðstein Djurhuus flutti fram røðu til hátíðarhaldið.



SEV
Landavegur 92
100 Tórshavn



Elfelag SEV og størsta danska orkufélagið **DongEnergy** hava gjørt einspemand og áhugaverda samstarvsavtalu undir heitinum "GRANI". Endamálið er í felag at menna gøna orku, so vit í framtíðini verða minni heft av olju o.ø. dálkandi orkukæðum.

Navnið "GRANI" er eftir gráa gangaranhjá riddaranum Sjúrdi Sigmundarsson, ið sum kunnugt "vá á orrinum" og gjørdist bæði ríkur og vitugur.

SEV og **Dong Energy** fara við sínámillum samstarvinum síni út á "illar víddir" at bjóða náttúrumarveldgu máttum av í vón um at gerast vísariog djøggari- okkum og komanættatíðum til gagns.

Lesið meira um GRANA-samstarvið á heimasíðu okkara www.sev.fo

Master í shipping – breið útbúg

Fyri nøkrum árum síðani kom danska stjórnin til ta niðurstøðu, at tað var neyðugt at styrkja sjóvinnuumhvørvið fakliga, og úrslitið bleiv ein master-útbúgving innan shipping, sum bleiv skipað undir Syddansk Universitet í Esbjerg í 2006.

Útbúgvingin er í fyrra lagi ætlað fólki, sum eru á sjónum, men sum kundu hugsað sær at arbeiðt innan somu vinnugrein uppi á landi. Í øðrum lagi er hon ætlað fólki, sum arbeiða innan shipping uppi á landi, men sum kundu hugsað sær betri førleika ella kanska leiðarastarv á økinum.

Tað sermerkta við master-útbúgvingini er, at sjálv frálæran er knýtt at einum granskingarstovni. Í hesum toyminum eru umleið 15 granskarar, ið granska innan ymisk viðkomandi øki so sum búskap og útreiðslur við sjóvegis flutningi, og hesir granskararnar eru so lærarar hjá teimum, sum velja at taka master-útbúgvingina.

– Júst hetta hildu vit hava sera stóran týdning, tí tað ger, at vit hava altíð tað nýggjasta við í frálæruni, sigur Susanne Juhl Paaske, lestrarvegleiðari á Syddansk Universitet, við MIÐ OG MAGN.

Upptøkukrøv

Treytin fyri at sleppa inn á master-útbúgvingina er, at næmingurin hevur eina útbúgving frammanundan. Eitt nú kunnu skipsførarar og maskinmeistarar ella fólk, sum hava arbeiðt innan shipping, fara undir útbúgvingina. Men onnur útbúgving kann eisini vera egnað. Eitt nú eru verkfrøðingar, fólk úr sjóverjuni og fólk í ymsari almennari tænastu sloppin inn á útbúgvingina. Men tað er avgjørt ein fyrimunur, at viðkomandi eisini hava starvsroyndir.

– Starvsroyndirnar hava stóran týdning, tí í útbúgvingartíðini eru fleiri uppgávur, sum næmingarnir skulu loysa, og tær uppgávurnar kunnu teir illa loysa, um teir ikki hava royndir frá einum tilsvareandi arbeiðsplássi, sigur Susanne Juhl Paaske.

Hon leggur afturat, at um onkur hevur áhuga fyri útbúgvingini, men ivast í sínum førleika, so ber til at taka eina upptøkuroynd. Hon er skipað sum ein skrivlig uppgáva, sum umsøkjarin skal loysa, og lestrarvegleiðarin dylur ikki fyri, at í slíkum førum er tað ein fyrimunur, at um-



Susanne Juhl Paaske er lestrarvegleiðari á Syddansk Universitet í Esbjerg (Mynd: Árni Joensen)

søkjarin hevur royndir ella kunnleika til økið. Harafturat er kunnleiki til enskt ein fyrimunur, tí tað mesta av tilfarinum í upptøkuroyndini er á enskum máli. Annars er útbúgvingin sjálv á donskum máli.

Fýra lestrarskeið

Útbúgvingin er í høvuðsheitum skipað sum fjarlestur og kann tí takast, meðan fólk eru í vinnu. Hon er býtt sundur í fýra lestrarskeið (semester). Eina ferð um mánaðin eru næmingarnir saman í fýra dagar. Vanliga mótast teir í Esbjerg, men tað kann eisini vera aðrastaðni. Hesir dagarnir verða millum annað brúktir til at vitja eitt virki, sum er viðkomandi fyri

útbúgvingina, og í Esbjerg hava næmingarnir vitjað eitt nú Blue Water Shipping og VIKING, ið ger gummibátar og aðra trygdarútgerð.

Í hvørjum lestrarskeiði eru trýggjar kravdar lærigreinar. Í tí triðja lestrarskeiðinum eru trýggjar valfríar lærigreinar, harav næmingurin skal hava lögfrøði sum eina grein. Teir næmingarnir, sum júst nú eru í holt við útbúgvingina, hava valt búskap og verkætlanarleiðslu afturat lögfrøðini.

Tann endaliga master-uppgávan er í tí fjórða og seinasta lestrarskeiðinum. Áðrenn næmingarnir fara undir sjálva master-uppgávuna, eru teir saman uttanlands í átta dagar og fáa frálæru har. Hesar ferðir

gving, ið gevur nógvar førleikar

Føroyska ætlanin, ið fór fyrri bakka

Ætlanin var, at ein føroyskur flokkur skuldi byrja á master-útbúgvingini innan shipping beint eftir ársskiðið, men orsakað av vantandi fígging fór ætlanin fyrri bakka.

Til skipsførara, maskinmeistarar og onnur áhugaði. Hevur tú hug at lesa til Master innan shippingøkið, set teg so í samband við Sjóvinnudepilin www.cmm.fo Telefon. 616666 616666 Sjóvinnudepilin

(Kunngerð í Útvarpinum í mars 2009)

Fyri einum hálvum ári síðani lýsti Sjóvinnudepilin við, at fólk kundu seta seg í samband við felagið, um tey høvdu áhuga í at lesa til master innan shippingøkið. Kunngerðin í Útvarpinum og ein leinkja á heimasíðuni hjá Sjóvinnudeplinum vístu seg at hava so stóran áhuga, at umleið 30 søgdu seg hava hug at royna.

Sum nevnt aðrastaðni byrjaði master-útbúgvingin innan shippig fyrri trimum árum síðani á Syddansk Universitet í Esbjerg, og síðani í vár hevur verið roynt at fáa ein føroyskan flokk at fara undir útbúgvingina. Stigtakarar vóru Sjúrdur Gudjónsson og Lassi Borðoy, sum báðir starvast á Sjóvinnudeplinum.

Master-útbúgvingin at fjarlestur, og meiningin er, at næmingarnir skulu taka hana, meðan teir eru í vinnu. Ælanin hjá teimum føroysku stigtakarunum var at hava somu útbúgving sum í Esbjerg, men at tann føroyska útgávan kanska skuldi



Sjúrdur Gudjónsson var annar av stigtakarunum til at fáa master-útbúgvingina innan shipping til Føroya (Mynd: Sosialurin)

skipast eitt sindur øðrvísi, soleiðis at næmingar við áhuga fyrri fiskivinnu kundu

taka nakrar lærigreinar innan tað økið. -Vit kunnu kanska siga, at hetta skuldi vera ein masterútbúgving innan shipping og fiskivinnu, sigur Sjúrdur Gudjónsson við MIÐ OG MAGN.

Onga fígging

Tey, sum taka master-útbúgvingina á Syddansk Universitet, rinda umleið 110.000 krónur fyrri útbúgvingina umframt útreiðslur til bókur, námsferðir uttanlands og annað, sum hevur beinleiðis samband við útbúgvingina. Næmingarnir rinda kortini ikki alt, tí í fleiri førum rindar arbeiðsgevarin hjá næminginum alt ella part av útreiðslunum.

Útrokningar vístu, at við útrreiðslum til samskipan hevði prísurin verið umleið 180.000 krónur fyrri ta føroysku útbúgvingina. Tað hildu stigtakararnir vera í meira lagi, og tí søktu teir StatoilHydro um stuðul vísandi til, at oljufelgini sambært leitingarloynvinum skulu stuðla førleikamenning í Føroyum.

Men tann 25. september segði Statoil Hydro nei, og sama dag bleiv ætlanin slept. Tey boðini komu uttan iva dátt við á Syddansk Universitet, tí eisini har bíðaðu tey við spenningi eftir svarinum frá norska oljufelagnum.

Tekstur: Árni Joensen

eru vanliga til stórar havnir so sum Rotterdam, og arbeiðið, sum tá verður gjørt, er eitt slag av fyrireiking til ta endaligu uppgávuna.

Nógvar førleikar

Men hvønn førleika ella hvørjar vinnu-møguleikar gevur master-útbúgvingin so?

Tað vanliga er, at tey, sum velja at taka master-útbúgvingina, eru fólk, sum arbeiða innan shipping, men sum hava

ymskt at fáa størri vitan innan økið, og sum kanska ætla sær longri upp eftir stiganum á arbeiðsplássinum ella aðrastaðni. Men tað eru eisini fleiri, sum longu eru í leiðandi störvum, ið hava valt at taka útbúgvingina afturat fyrri at menna sínar førleikar. Í fleiri førum eru tað arbeiðsgevararnir, sum eggja medarbeiðarum til at taka útbúgvingina, tí teir halda seg fáa fyrimun av tí.

Susanne Juhl Paaske sigur, at við

útbúgvingini fáa fólk góðan kunnleika til ta nýggjastu tøkna á økinum, nýggjar marknaðir o.s.v. Harafturat gevur útbúgvingin fólk betri førleika innan leiðslu, roknskap, fígging og onnur øki.

-So hetta er ein breið og áhugaverd útbúgving, sum gevur nógvar førleikar á ymsum økjum, sigur lestrarvegleiðarin á Syddansk Universitet við MIÐ OG MAGN.

Tekstur: Árni Joensen

Fleiri MSC-góðkennin

Tað gerst alsamt meira neyðugt at lúka altjóða umhvørviskrøv fyri at sleppa av við fisk í framtíðini. At fáa MSC-góðkenning sum burðardyggt fiskiveiða gerst krav frá fleiri og fleiri keyparum

Burðardyggleiki er vorðið eitt loysunarorð í seinastuni. Keyparin av fiskavörum gerst alt meira tilvitaður, og stillar krøv til eitt nú um fiskurin er veiddur á burðardyggt hátt.

Hóast feroyingar ikki altíð eru ella hava verið samdir við útlenskum náttúruverndarfelagsskapum, sum hava fortalt okkum hvussu vit eiga at gera, er alt meira, sum týðir upp á, at feroyskir myndugleikar og feroyskt vinnulív leggur seg undir krøv, sum koma frá slíkum áhugaþólkum.

Einaferð var tað feroysku grindaveiðuni, sum útlenskir umhvørvisfelagsskapir vóru eftir. Nú eru eyguni alt meira vend móti fiskiveiðuni. Ikki tí, at talan er um harðrendar felagsskapir, ið vilja forða okkum í at veiða, men tí at útlensku kundarnir gerast alt meira tilvitaðir um hvat tað er, sum teir keypa og hvat koyrt verður í munnin.

Krøvini herðast

Símun P. Jacobsen, söluleiðari hjá Faroe Seafood, upplivir hesi krøv dagliga í sínum söluarbeiði.

- Tað er munur frá landi til land. Men tendensurin er, at alt fleiri kundar krevja, at vit kunnu prógva, at fiskiveiðan er burðardyggt, sigur Símun P. Jacobsen, sum eisini er formaður í Føroya Ráfiskakeyparafelag.

Ein tann kendasti felagsskapurin, tá talan er um at góðkenna fiskiveiðu og



Búmerkið, ið verður sett á matvøru, sum er góðkend sum burðardyggt av MSC.

fiskastovnar sum burðardyggar, er Marine Stewardship Council, stýtt MSC.

Tað var stóri matvøruframleiðarin Unilever, sum í 1997 tók stig til MSC saman við altjóða djóraverndarfelagsskapinum WWF. Hetta varð í sínari tíð gjørt fyri at ganga krøvunum frá djóraverndar- og umhvørvisfelagsskapunum á mæti. Í 1999 trekti Unilever seg burturúr, og MSC er í dag ein óheftur felagsskapur.

MSC hevði helst trupulleikar við at verða góðtíkin, tí kappingarneytar hjá Unilever sóðu hetta sum sölusnildi frá Unilever. Soleiðis er ikki longur. MSC fær alt størri útbreiðslu og størri tign, greiðir söluleiðarin hjá Faroe Seafood frá.

Trygd

Í stuttum kann sigast, at tá ein matvøra verður MSC-góðkend, fær keyparin av vøruni trygd fyri, at vøran er framleidd burðardyggt. Viðvíkjandi fiskavörum vil tað fyrst og fremst siga, at fiskurin er tikin úr stovni, sum er væl fyri – tað vil siga, at tað ikki verður tikið meira av stovninum, enn stovnurin megna at vaksa.

MSC hevur ásett eina røð av krøvum, sum umsøkjarnir skulu lúka áðrenn góðkenningin kann gevast. Umsitingin av hesum krøvum verður gjørd av uttanfyristandandi pørtum – serliga góðkendum sertifiserings- ella vátannarfelagsskapum sum til dømis Det Norske Veritas og Moody Marine Ltd.

ngar á veg



Jógvan Jaspersen er stjóri í felagnum Nótaskip.

Enn er ongin føroyskur fiskiskapur góðkendur av Marine Stewardship Council, men tríggar umsóknir liggja inni, og væntað verður, at góðkenningar verða givnar í næstum.

O. C. Joensen á Oyri hevur umvegis Moody Marine søkt um at fáa fiskiskapin eftir jákupsskel MSC-góðkendan, og Felagið Nótaskip hevur umvegis Det Norske Veritas biðið um at fáa fiskiskapirnar eftir makreli og norðhavssild góðkendar.

Einki val

Jógvan Jaspersen stjóri á Felagnum Nótaskip ásannar, at tað var neyðugt at søkja um MSC góðkenning fyri pelagisku veiðu føroyinga.

- Vit kunnu síggja fram til at fáa trupulleikar við at sleppa av við okkara vøru, um vit ikki fáa MSC-góðkenning, tí kappingarneytar okkara hava slíkar góðkenningar. Um vit kortini sleppa av við veiðuna, so er vandi fyri, at tað verður til ein vánaligari prís, enn teir, sum eru MSC-góðkendir, greiðir Jógvan Jaspersen frá.

- So vit høvdu nærum einki val, sigur Jógvan Jaspersen.

Upsin eisini!

Símun P. Jacobsen, söluleiðari hjá Faroe Seafood, er sannførdur um, at tað er tann

gongda leiðin at brúka MSC sum amboð í söluarbeiðinum. Serliga tá talan er um føroyska upsafiskiskapin.

Sambært Símun P. Jacobsen, er tað í løtuni ikki aktuelt at søkja um góðkenning fyri onnur fiskasløg. Viðvíkjandi toskinum er stóðan tann, at toskurin fer fyri tað mesta til Spania sum saltfiskur, og har eru tey ikki vorðin so tilvitað enn. Fyri hýsuna kemur tað als ikki upp á tal, tí so lítið fæst av hýsu, at føroyski hýsufiskiskapurin ikki kann kallast burðardyggur.

Hinvegin mælir Símun P. Jacobsen inniliga til at fáa føroyska fiskiskapin eftir upsa MSC-góðkendan.

- Vit merkja týðuliga, at marknaðurin fyri føroyska upsan smælkar. Eitt nú eru stóru handilsketurnar í Svøríki givnar at keypa upsa, ið ikki er MSC-merktur, og eg rokni við, at tað bert er ein spurningur um tíð áðrenn matstovurnar eisini fara at krevja stemplið.

Símun P. Jacobsen greiðir frá, at tað serliga er í Svøríki, Onglandi og Týsklandi, at keyparin er tilvitaður. Frakland kemur alt meira við á hesum øki, meðan tað ikki verða sett so strong krøv, ju longur suður og longur eystur vit koma í Evropa.

- Vit kunnu óiva altíð finna marknað fyri føroyskan upsa, sjálvt um hann ikki verður MSC-góðkendur, men so skulu vit

leita okkum til lond sum Póland og Ukraine har tilvitanin hjá brúkarunum ikki er so høg, einamest orsaka av búskaparligu støðuni í londunum. Hesi eru tó ikki áhugaverd, tí prísurin er ikki tann sami sum í ríkaru londunum í Vestur-evropa, sigur Símun P. Jacobsen.

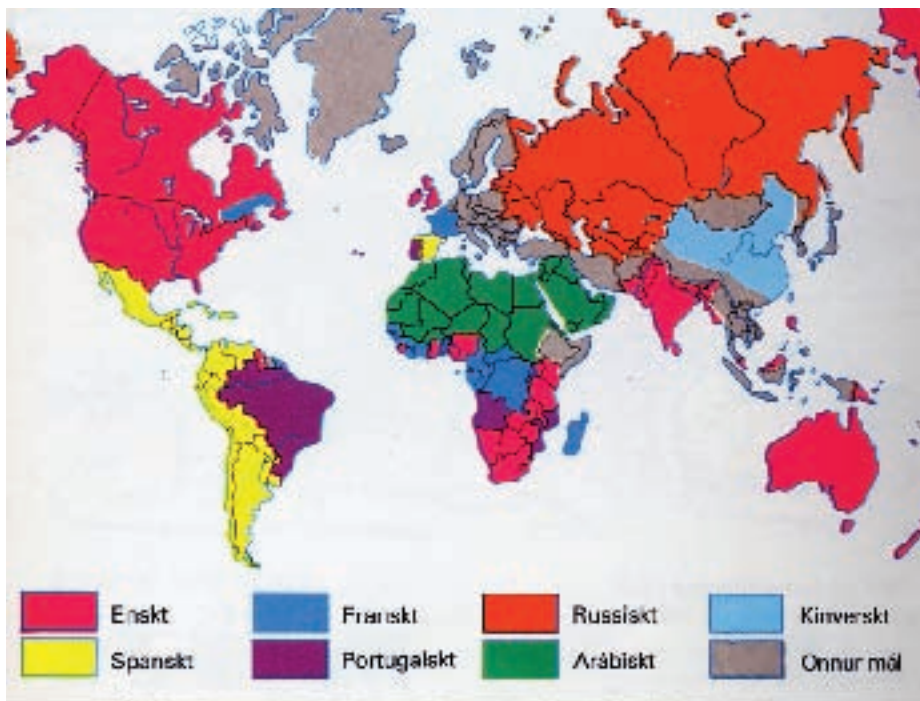
Rætta leiðin

Endaliga avgerðin um at søkja um MSC-góðkenning fyri føroyska upsafiskiskapin er ikki tikin enn, men mangt er, sum týðir uppá, at Felagið Trolskip nú fer at senda umsókn.

- Vit hava verið ivasamir, men eru vorðnir alt meira sannførdir um, at tað er rætta leiðin at ganga, at søkja MSC-góðkenning fyri upsan, sigur Jónsvein Knudsen, reiðari og formaður í felagnum Trolskip.

Í september mánaða var umboð fyri Marine Stewardship Council í Føroyum og helt ein kunnandi fund fyri limunum í Felagnum Trolskip, og eftir fundin kundi formaðurin staðfesta, at tað nú er áhugi fyri at fáa føroyska upsan MSC-góðkendan.

- Vit fara nú at kanna, hvat skal til fyri at fáa okkara upsafiskiskap MSC-góðkendan, segði Jónsvein Knudsen eftir fundin.



Það hefur verið frammi, at altjóða havgranskingarstovunrin ICES kann verða ein forðing fyrri føroyskum MSC-góðkenningum, tí MSC brúkar altjóða havgranskingarstovnin ICES sum grundarlag fyrri stovnsmetingum, og ICES tilráðingarnar hava ikki sampakkað við føroyska veruleikan, tí Føroyar brúka eina fiskidagaskipan meðan ICES mælir til eina

kvotaskipan.

ICES eingin forðing

Men hetta vísir fiskifrøðingurin Jákup Reinert aftur. Jákup Reinert er føroyskt umboð í ICES.

- ICES hefur einki ímóti eini dagaskipan. ICES kannar bara eftir, hvussu hart stovnurin verður troyttur. Og það er

eingin loyna, at ICES hefur mælt til at minka um veiðutrýstið. Það er ikki tí, at felagsskapurin hefur nakað ímóti galdandi dagaskipan, men av tí at altjóða fiskifrøðin heldur, at vit ikki hava regulerað veiðutrýstið nóg langt niður, sigur Jákup Reinert.

Hann sær tí ikki ICES sum nøkur forðing fyrri einari MSC góðkenning av føroysku upsaveiðuni. Bara vit klára at prógva, at talan er um burðardyggja veiðu, og har roknað Jákup Reinert við, at føroysku trolararnir ikki sleppa undan at minka um veiðutrýstið á upsa áðrenn krøvini frá MSC verða uppfyllt. ICES mælti fyrri í ár til, at føroyska veiðutrýstið eftir upsa skuldi minka við 20 prosentum.

Jákup Reinert ásannar tó, at stovnsmetingarnar fyrri upsan hava verið eitt sindur ótryggar. Tær hava bygt á vísitøl heldur enn trygg hagtøl.

- ICES hefur sett sær fyrri at fáa til vega gjøllari hagtøl. Tí fer ICES komandi vár at innføra ein nýggjan praksis, har nógv fleiri háttir verða tiknir í brúk fyrri at fáa tryggari stovnsmetingar av júst upsastovninum.

Tekstur: Ingi Samuelsen



KODEN SIMRAD



HIRTSHALS EL-MOTORSERVICE ApS

Tlf. 98 94 15 95
Mobil 24 25 30 13

Cort Adellersvej 2 . ØstHAVNEN . DK 9850 Hirtshals
Fax 98 94 42 99

Salg og reparation af:

Radar - Radio - Ekkolod - Navigation - Pilot - Skibsin-
stallationer - Eltaljer - Kraner - Generatorer - Motorer -
Pumper - Ventilation - Startere - Gear - Lejer - Batterier.

LEROY SOMER SERVICE CENTER

mapex
JET PUMPER

DØGNSERVICE

Elektromekanisk værksted
Flemming Scholtz 98 94 97 40
Kim Jacobsen 28 44 05 44
Thomas Jensen 98 94 20 20
El-Radio Service
Poul Christensen 98 94 36 61
Mobiltlf. 24 25 30 15

Sjúrdur Heinesen:

Partarnir á arbeidsmarknaðinum

Bara at mæta upp

Sum unglíngi seinnu helvt av 60-unum plagdi eg – eins og flestu onnur – at liggja framvið at fáa okkurt arbeiði í summerferiuni.

Tað var ikki so nógv roks av tí. Tað var bara at mæta upp hjá onkrum arbeiðsgevara og ofta fór man til arbeiðs beinan vegin. Eg royndi hetta bæði í Havn og á bygd. Men ein treyt var altíð, at skuldi man hava arbeiði, so mátti man vera limur í arbeiðsmannafelagnum á staðnum. Eg metti hetta ikki at vera nógv annarleiðis enn at vera limur í fólkakirkjuni og sjúkrahassanum. Tað var man bara og eg spurdi ikki hví.

Arbeidsmarknaðurin

Seinni havi eg so hoyrt og lært um arbeiðsmarknaðin og tær kreftir, ið har virka. Um kapitalistar og ognarleys, um konfliktir og verkföll, semjur, sáttmálar og skipanarreglur.

Onkur hevur spurt, hvat "partarnir á arbeiðsmarknaðinum" í veruleikanum eru fyri eitt fyrbrigdi. Spurningurin er viðkomandi, tí hetta hevur stóra ávirkan í samfelagnum og á dagliga lívið hjá okkum øllum.

Tað ber illa til at definera "partarnar á arbeiðsmarknaðinum" greitt. Man kann sjálvandi nevna øll tey løntakara- og arbeiðsgevarafeløg sum finnast, men tað verður so bara ein listi. Tað er ein opin spurningur, hvat øll hesi feløg sum heild vilja ella ætla. Og í veruleikanum eru áhugamálini hjá feløgnum innanhýsis ógvuliga ymiskt, og í summum førum eisini mótstríðandi. Kortini so tykist tað, sum hesi feløg megna at skapa ein hampuliga væl virkandi karm um arbeiðsmarknaðin.

Kollektivir sáttmálar

Uttan at koma nærri inn á ástøðiliga læru um samfelagsskipan og valdsbýti, so er vanlig hugsan, at vit í dag liva í einum sokallaðum demokratiskum samfelagi, sum á flestu økjum verður stýrt av fyrisingum, ið eru settar av fólkavaldum umboðum og sum virka eftir alment galdandi lógum og reglum. Hetta hevur sjálv-



Sjúrdur Heinesen

andi eisini ávirkan á arbeiðsmarknaðin, men tó eru sjálvi arbeiðs- og lønarviðurskiftini enn nakað, sum í mestan mun verður avtalað millum arbeiðsgevarar og løntakarar – í flestu førum í kollektivum sáttmálum millum arbeiðsgevarafeløg og løntakarafeløg.

Skipanir hjá arbeiðsmarknaðinum

Harafturat finnast eisini skipanir, sum fyrisingarlíga verða stjórnaðar av hesum somu kreftum. Besta dømi man vera ALS, sum má sigast at hava ein rættiliga stóran leiklut í samfelagnum – ikki minst nú, ið arbeiðsloysið hevur verið vaksandi.

Eitt annað dømi, sum vit ikki hava hoyrt so nógv um enn er Fasti Gerðarrættur. Hetta er í veruleikanum ein privatur rættur, sum byggir á avtalur millum feløg hjá arbeiðsgevarum og løntakarum. Hesin rættur kann taka støðu til ymiskar spurningar viðvíkjandi sáttmálum millum somu partar,

Vit tosa alto her um viðurskifti og skipanir á arbeiðsmarknaðinum, sum tykjast at virka uttan beinleiðis politiska stýring.

Fakfelagsleiðslur

Sum kunnugt, so verða feløgini á arbeiðsmarknaðinum stjórnaði av persónum, sum eru valdir av limunum. Vit kunnu siga, at hesar leiðslur eru demokratiskt valdar til at taka sær av áhugamálum limanna í arbeiðsmarknaðarmálum og tað er í veruleikanum ikki smávegis heimildir, ið hesar nevndir átaka sær.

Spurningurin er so, hví vit geva hesum leiðslum so stórar heimildir, heldur enn at lata politikararnar taka sær av slíkum málum eisini, eins og so mongum øðrum.

Frægasta tryggin

Søgan um arbeiðsmarknaðin á okkara leiðum er drúgv og umfatandi og tað er sostatt ikki lætt at geva nakað einfalt svar upp á hendan spurning. Hinvegin so kann man royna at ímynda sær, hvussu støðan hevði verið, um verandi partar á arbeiðsmarknaðinum hvurvu sum sáttmálapartar.

Tá kundi ein almennur stovnur sum t.d. Lónardeildin, einvíst ásett allar lønir og arbeiðskor hjá borgarunum. Fyrisingarlíga hevði hetta borið væl til og í fyrstu syftu verið deiliga ómaksleyst fyri allar partar.

Hetta hevði eisini samsvarað við tann støðugt vaksandi tendensin til, at onkur almennur stovnur ella nevnd altíð heldur seg vita, hvat er best fyri okkum borgarar. Vandin er bara tann, at tá kundu vit skjótt endað í einari fullkomnari almennari stýring av øllum lívinum hjá fólk frá vøggju til grøv. Spurningurin er so, um tað er tað, vit vilja.

Kanska eru "partarnir á arbeiðsmarknaðinum" frægasta tryggin fyri, at vit ikki øll gerast viljaleysir tegnar hjá einum totaliterum systemi.

Tíðindi frá Maskinn



Páll Hansen, Maskinmeistarafelagið, og Per Jørgensen, Maskinmestrenes Forening, undirskriva avtaluna.

Samstarvsavtala

17. juli 2009 undirskrivaði Maskinmeistarafelagið avtalu við Maskinmesterforeningen í Danmark.

Avtalan leggur upp til eitt miðvíst samstarv millum feløgin. Í fyrsta partinum av avtaluni verður nevnt, at partarnir m.a. virða sáttmálaøkini hjá hvørjum øðrum.

Á fundinum var eisini tosað um FAS og DIS-skipanina, og hvør munur er á hesum skipanum. Í hesum sambandi varð m.a. eisini nevnt, at man skuldi gjørt eitt norðurlendskt “brancheråd” fyri siglandi yvirmenn. Um middagsleitið 17. juli varð samstarvsavtalan undirskrivað.

Føðingardagar hjá limum okkara

Ein fastur táttur í MIÐ & MAGN verður settur av til at ynskja teimum limum, sum hava rundar føðingardagar, tillukku við degnum.

Hesir limir fylla 40, 50 ella 60 ár fram til næsta blað, sum verður givið út oktober mánað. Vit ynskja teimum tillukku:

60 ár

Hans Jørgen Toftum 09-12-1949

50 ár

Hans Michael Jacobsen 24-10-1959

Dávur Holm Jacobsen 21-11-1959

Sjúrdur Sjúrdarberg 08-12-1959

Jaspur Neshamar 16-12-1959

40 ár

Ludvík Heri Jørgensen 29-10-1969

Eyðun Djurhuus 31-10-1969

Hans Ingvar Joensen 10-12-1969

Ken Bærentsen 20-12-1969

Johnny Festirstein Hansen 21-12-1969

Jan Erik Simonsen 24-12-1969

Brot úr dagbókini hjá Ma

30. juni: Fíggjarmálaráðið

Fundur millum fíggjarmálaráðharran og feløgin hjá alment løntum.

1. juli: FSN

Fundur millum FF, FSN og MF. Um kæruskjv.

Mið og Magn: Fundur í blaðnevndini, blað nr. 2 klárt at fara til prentingar. Fyrireika blað nr. 3.

6. Juli: Fiskimálaráðið

Fundur millum Vestergaard og FSN, MF, FF, Meginfelag Útróðrarmanna og Føroya Reiðarafelag.

Til umrøðu: Inntøku trygd fiskimanna.

Fyrireiking av gerðarrættarmálið millum MF, FSN og Lønardeildina.

8. juli: Starvsmannafelagið

Fundur millum feløgin á almanna arbeiðsmarknaðinum. Full semja millum fakfeløgin um at halda seg til galdandi sáttmála.

14. juli: Advokatskrivstovan

Framhald av fyrireikaðan av gerðarrættarmáli.

17. juli: MMF Sankt Annæ hus

Samstarvsavtala millum MMF og MF. Møttir vegna MF: Páll Hansen og Sjúrdur Heinesen. Tosað varð um FAS og DIS og hvør munur er á hesum skipanum. Nevnt bleiv, at man skuldi gjørt eitt norðurlendskt “brancheråd” fyri siglandi yvirmenn. Um middagsleitið bleiv samstarvsavtalan undirskriva.

23. juli: MF

Nevndarfundur 9 mál til viðgerðar.

FAS eftirløn. Senda uppskot til hini manningarfeløgin, um ein FAS bólk til at umsita sáttmálar fyri fremmandar sjómenn undir FAS.

Sandbátar og fóðurbátar, redigerað okkara uppskot nakað.

Val av nevndarlími til ALS.

Taka ein fund við FFU (Føroyskir Fiskimenn Utanlands)

Sundaberg. (messi skjalið)

Tað er ein stórur trupulleiki, at reiðarin ikki vil taka støðu til uppsagnir. Hann letur manningina um at taka støðu til, um teir vilja hava eina uppsøgn og soleiðis samstundis útihýsa sær sjálvum frá einum kjansi við Skálaberg. Semja var um at kanna um eitt slíkt mál kann leggjast fyri Fasta Gerðarrættin fyri at staðfesta, um reiðarin ikki eigur at geva monnum heilt greið boð í slíkum málum.

24. juli: Lív

Fundur millum Lív MF og FSN.

Undirskriva ein redigering sáttmála um eftirløn við FAS skipum.

7. august: MF

Nevndarfundur 5 mál á skráni.

Maritimu útbúgvingarnar á einum stað.

Limamál.

Heimasíðan, semja var um at kanna møguleikarnir og tosa við fleiri veitarar um at fáa eina nýggja heimasíðu.

FAS-umsitingin. Eventuelt fund í viku 35.

meistarafelagnum

Maskinmeistarafelagnum

7. august: Løgtingsins vinnunevnd

Á fundi løgtingsins vinnunevnd MF, FSN og FF

Viðmerkingar til fiskidagaskipana

Feløgini meinti ikki, at nøkur orsök er til at halda fram við skerjingum soleiðis, sum fiskidaganevndin mælti til.

Skrivstovan stongd vegna summarfrí frá 10-08-09 til 24-08-09.

11. august: Við Mið og Magn í Klaksvík

Framvísing av flaga robote.

26. august: Skipaeftirlitið

Støðutakan til útkast um nýggja líkastillingsavtalu við Søfartsstyrelsen um sjóvinnubrøv.

27. august: MF

Fundur millum Páll Nielsen, MF og FSN

Uppskot til løgtingslóg um at broyta ymsar løgtingslógir undir Vinnumálaráðnum.

27. august: FSN

Fundur í blaðnevndini Mið og Magn, næsta útgáva.

4. september: FSN

Fundur í blaðnevndini Mið og Magn næsta útgáva.

7. september: LÍV

Fáa yvirlit, sum vísir hvussu nógvir maskinmeistarar sigla í FAS.

8. september: Advokatskrivstovan.

Fundur við P. Nielsen um limamál.

9. september: MF

Fundur millum MF FSN og FF, um at gera ein bólk ella felagsskap til at taka sær av sáttmálum fyri útlendingar við skipum undir FAS.

21. september: MF FSN og FF

2. Fundur millum MF FSN og FF, um at gera ein bólk ella felagsskap til at taka sær av sáttmálum fyri útlendingar við skipum undir FAS.

1. oktober: P/F Hvalnes, MF, FSN og FF

Fundur millum P/F Hvalnes, MF, FSN og FF, um sáttmálaviðurskiptir umborð á nýggju "Norðborg".

1. oktober: P/F Sea Freeze, MF, FSN og FF

Fundur millum P/F Sea Freeze, MF, FSN og FF, um sáttmálaviðurskiptir umborð á skipið, sum ætlanin er at innflyta úr Hollandi.

5. oktober: NMF-fundur

Norðurlendski felagsskapurin fyri maskinmeistarafeløg heldur fund í Oslo. MF mætir við tveimum umboðum.

6. oktober: TST, MF, HH

Fundur millum leiðsluna á Tekniska skúla í Tórshavn og umboð frá Havnar Handverkarafelag og Maskinmeistarafelagnum

Brævaskifti við Mentamálaráðið

Maskinmeistarafelagið skrivaði 1. september 2009 Mentamálaráðnum/Helenu Dam á Neystabø soljóðandi bræv: "Í tíðinda-skrivi tann 27. juli 2009 boðar Mentamálaráðið frá, at landsstýriskvinnan í mentamállum, Helena Dam á Neystabø, hevur sett eina nevnd at kanna móguleikarnar fyri at leggja allar maritimar útbúgvingar saman á einum staði. Nevndin skal skjótast til ber lata landsstýriskvinnuni eitt tilmæli hesum viðvíkjandi, har eisini verður víst á fyrimunir og vansar við ymsum loysnum, bæði fakligar, námsfrøðiligar og fíggarligar.

Hesi manna nevndina:

Una Joensen, deildarstjóri í Mentamálaráðnum (forkvinna)

Niclas Hovgaard, fulltrúi í Mentamálaráðnum

Pole Mikkelsen, stjóri á Klaksvíkar Sjómannsskúla, og

Hans Johannes á Brúgv, stjóri á Vinnuháskúlanum

Tað er sostatt greitt, at tað eru bert verandi leiðslur fyri skúlar og myndugleikar, ið eru sett til at ráðgeva landsstýriskvinnuna um framtíðarætlanir á hesum sera týðningarmikla skúlaøki.

Tað er at undrast á, at umboð fyri brúkarar av hesum útbúgvingum ikki eru umboðaði í hesari nevnd. Her verður hugsað um maskinmeistarar, navigatørar og onnur sjófólk, ið hava fingið útbúgvingar og skeið innan maritima økið.

Vit fara tí í fyrsta lagi at spyrja hvør orsøkin er til, at tygum ikki meta, at tað er neyðugt at hava umboð fyri nevndu áhuga-bólkar í nevndini."

Maskinmeistarafelagið minti eisini Mentamálaráðið á løgtingslóg nr. 55 frá 24. apríl 2001 um útbúgving av manning á skipum o.ø.:

Svar frá Mentamálaráðnum:

Mentamálaráðið/Helena Dam á Neystabø svarar felagnum aftur í brævi dagfest 24. september 2009.

Høvuðsinnihaldið í brævinum frá Mentamálaráðnum:

Uppgávan hjá nevndini snýr seg ikki um at gera broytingar í útbúgvingunum, men um móguleikarnar fyri samanlegging av maritimu útbúgvingunum á einum staði.

Sambært §5 í omanfyri nevndu lóg, er uppgávan hjá Útbúgvingarráðnum at ráðgeva landsstýrismanninum í øllum málum, sum viðvíkja sjálvum útbúgvingunum. Mett verður tí ikki, at uppgávan hjá nevndini er fevnd av arbeiðsøkinum hjá Útbúgvingarráðnum.

Men eg ætli mær at kalla Útbúgvingarráðið saman, áðrenn nevndin er liðug við sítt arbeiði, soleiðis at ráðið fær høvi at seta fram síni sjónarmið.

Annars vil eg nýta høvi at takka Maskinmeistarafelagnum fyri sín áhuga fyri hesum týðandi máli.

Maskinmeistarafelagið hevur regluliga nevndarfund síðsta fríggjadag í hvørjum mánað kl. 13.00.

Tíðindi frá Skipara- og

Sáttmálin ikki uppsagdur

Sáttmálin fyri fiskiskip kundi sigast upp til at fara úr gildi við ársskifti. Nevndin hevur samtykt ikki at siga upp hesaferð. Reiðarafelagið hevur heldur ikki sagt upp, so sáttmálin kemur at halda fram í minsta lagi fram til januar 2011. Maskinmeistarafelagið hevur tikið somu stöðu.

Ikki sum aðrar lønarsamráðingar

Sáttmálasamráðingar fyri fiskiskip kunnu ikki samanberast við aðrar lønarsamráðingar har samrátt verður um, hvussu stór lønarhækkingin skal verða. Her skulu partarnir royna, at finna eitt hóskandi býti av veiðuni. Broytingar hava ikki altíð, bert verið til fyrimuns fyri sjómannin.

Eftirlønarskipan

Við seinastu samráðing varð nógv orka lögð í at fáa eina betur eftirlønarskipan. Boðskapurin frá Reiðarafelagnum varð sera greiður, “um tit ynskja ein eftirlønarskipan so mugu tit gjalda hana sjálvir.” Felagið hevur ikki hildið tað verði ráðiligt, at broyta partsbýti og prosentini fyri at fáa eina betri eftirlønarskipan. So kunnu vit tað sama gjalda av okkara egna parti.

Allarhelst fer at blíva lóggivið á eftirlønarskipinum í nærmastu framtíð. Hvussu hetta kemur at ávirka okkara sáttmálar er ikki greitt enn. Men tað er ikki serliga sannlíkt, at lóggávan fer at áleggja reiðarum størri lønarútreiðslur enn teir hava nú.

Fiskimannafelagið

Fiskimannafelagið hevur sagt sáttmálan upp, eg dugi ikki at ímynda mær at grundleggjandi broytingar verða framdar nú hvørki vit ella Maskinmeistararnir eru við í samráðingunum.

Fíggarlógin fyri 2010 hevur einki avsett til inntøku trygd. Politiski boðskapurin er, at partarnir skulu sjálvir gjalda hesa skipan. Fiskimálaráðið hevur sett ein arbeiðsbólkur, at viðgera hetta mál, FSN er umboðað í bólkinum.

Vit halda, at hetta nokk er eitt mál, sum Fiskimannafelagið hevur størst áhuga í. Serliga nú teir skulu samráðast um nýggjan sáttmála.

Brot úr dagbókini hjá Skipara

8. og 9. juni: Keypmannahavn

Fundur við Søfartens Ledere og CO- Søfart um sáttmálaviðskifti hjá útlendskum sjómonnum.

11. juni: Argir

Fundur við Lónardeildina og Jóanes Ejdesgaard um Tænastumenn hjá FVE.

12. juni: FSN

MIÐ & MAGN: Blaðnevndarfundur.

15. og 16. juni: Reykjavík

Nordisk Navigatørkongress er saman, nógv verður tosað um, hvussu fíggarjarkreppan ávirkar okkara virkisøki.

Sjórán í Aden Flógvanum og Nigeria fáa nógva umrøðu.

17. juni: Hafnia

Søfartens Ledere heldur skeið í “egnari lønarsamráðing”. Tveir limir hjá FSN vóru við.

18. juni: MF

Fundur millum Kára á Rógvu og Manningarfeløgini og Reiðarafelagið, um vit skulu melda okkum inn í Fasta Gerðarættin.

18. juni: FSN

Søfartens Ledere hevur limafund í FSN húsinum. Nógv verður tosað um eyka skatt á DIS lønir.

Góð uppmøting er til fundin.

19. juni: Vinnuháskúlin

Nógv fólk og fjølmiðlar eru møtt til prógvhandan. DIS málið fær nógva umrøðu.

22. juni: MF

Manningarfeløgini og Lív tosa um eftirløn hjá FAS-arum.

23. juni: Lív

Manningarfeløgini og Lív tosa við TAKS um skatta- og eftirlønarviðurskifti hjá teimum, sum sigla undir FAS.

23. juni: Hotell Føroyar

Lónardeildin hevur bjóðað øllum fakfeløgum innan tað almenna til fund. Endamálið er at fáa allar sáttmálarnar at líkjast meira.

25. juni: MF

Manningarfeløgini og Tomas Sjøstad frá Svenska Navigatørfelagnum hitta manningarstjóran hjá svenska reiðarinum Fure Tank. Avtalað verður, at endaligur sáttmáli skal gerast innan 1. okt. 2009.

27. juni: Vestara Bryggja

Móttøka av nýggju Eldborg, seinni um kvøldið er veitsla í Norðurlandahúsinum.

30. juni: Albert Hall

Fakfeløg verða kunnað um “vakstrar- og strukturpakka” hjá landsstýrinum. Feløgini verða biðin um at frásiga sær avtalaða lønarhækking seinni í ár.

1. juli: FSN

MIÐ & MAGN: Blaðnevndarfundur.

og Navigatørfelagnum

para- og Navigatørfelagnum

6. juli: FSN

Nevndarfundur.

6. juli: Fiskimálaráðið

Jacob Vestergaard vil tosa við partarnar innan fiskivinnuna um at yvirtaka inntøkutrygdina.

8. juli: Starvsmannafelagið

Feløgin hittast til at geva landsstýrinum svar uppá uppskot um lønarsteðg.

10. juli: Fútarætturin

Semingsfundur um krøv frá FSN í Roc Amadour. Semja verður gjørd við Realin, sum keypti skipið á tvangi fyrr í ár.

14. juli: Advokatvirkið

Fundur um gerðarættarmál fyri limir, sum starvast hjá Strandferðsluni.

7. august: Løgtingið

Vinnunevndin vil hoyra manningarfeløgin um áseting av fiskidøgum og aðrar broytingar.

26. august: Skipaeftirlitið

Fundur um ætlaðar broytingar í krøvum til siglingstíð við farmaskipum hjá navigatørum.

27. august MF

Fundur við Páll Nielsen um ætlaðar lógarbroytingar innan sjóvinnuøki.

27. august: FSN

MIÐ & MAGN: Blaðnevndarfundur.

3. september: FAS umsitingin

Samrøða við svenska konsulentfelagið Pollux Shipping um okkara áskoðan um ymisk viðskifti, nú fleiri svensk reiðarí hava áhuga í FAS.

4. september: FSN

MIÐ & MAGN: Blaðnevndarfundur.

7. september: Lív

Fundur við starvsfólk hjá Lív um ætlaðar faldarar, sum skulu sendast til limir okkara.

8. september: MF

Manningarfeløgin seta ein samráðingarbólk til at taka sær av kollektivum sáttmála fyri útlendingar við FAS skipum.

9. september: FSN

Fundur við Páll Nielsen advokat, øll málini FSN hevur hjá honum vóru gjøgnumgingin.

11. september: FSN

MIÐ & MAGN: Fundur í blaðnevndini.

14. september: Mentamálaráðið

Fundur í Maritima Útbúgvingarráðnum. Ráðið varð kunnað um ætlanir um at savna allar maritimar útbúgvingar á einum stað.

15. september: Leirvík, Bátasavnið

Maritimt Forum hevði nevndarfund, ætlanir vóru lagdar fram um ein temadag um, hví vit enn eru á Gráa Listanum.

21. september: MF

Manningarfeløgin hittast um at stovna ein felagsskap, at gera sáttmálar fyri FAS skip.

22. september: FSN

Umboð fyri Arbejdernes Landsbank vitja og bjóða sínar tæmastur fram.

22. september: Fiskimálaráðið

Arbejdsbólkur til at gera tilæli um inntøku-trygd hittist fyrstu fer.

23. september: FSN

Fundur við Djóna Thomassen advokat og ein lim um eitt uppsagnarmál.

29. september: Fiskimálaráðið

Jacob Vestergaard hittir arbejdsbólkin sum skal viðgerða inntøku-trygdin.

30. september: FSN

Nevndarfundur, støða verður tikin um, ikki at siga upp sáttmálan við Reiðarafelagið (fiskiskip)

1. oktober: Klaksvík

Manningarfeløgin tosa við reiðaríð hjá Norðborg um dagføringar í sersáttmálanum fyri hetta skipið.

Fundur við Hanus Hansen reiðara um sáttmála fyri skip hann ætlar at keypa.

1. oktober: FSN

Fundur í baðnevndini.

2. oktober: FSN

Fundur við Granskingardepili fyri Økis-menning, okkara verkætlan er um at verða liðug.

3. oktober: Portugalið

Fundur í Sjóvinnuráðnum um tvey kærur um manningarásetan.

Føðingardagar hjá limum okkara

Ein fastur táttur í MIÐ & MAGN verður settur av til at ynskja teimum limum, sum hava rundar føðingardagar, tillukku við degnum.

Hesir limir fylla 40, 50, 60 ella 70 ár fram til næsta blað, sum verður givið út oktober mánaði. Vit ynskja teimum tillukku:

40 ár

Egil Jacobsen	02-10-1969
Tórhallur Staksá	06-10-1969
Jan Eysturtún Niclassen	25-10-1969
Jan Vang	26-10-1969
Ólavur Jacobsen	12-11-1969
Jógvan Páll Sigvald Øre	25-11-1969
Ásbjørn S. Kjærbo	30-11-1969
Símin Poulsen	30-11-1969

50 ár

Frits Thomsen	06-10-1959
Jón Nolsøe Olsen	07-10-1959
Ólavur Biskupstø	13-10-1959
Poul Knút Ejdesgaard	20-10-1959
Alvi Hjelm	05-11-1959
Jóan Pauli Olsen	09-11-1959
Meinhard Johannesen	25-11-1959
Heri Ellingsgaard	30-11-1959
Árni Nolsøe	01-12-1959
Virgar Hentze	22-12-1959

60 ár

Gudmund Danielsen	01-10-1949
Harry á Lakjuni	10-10-1949
Lassin Nýggjagarð	20-10-1949
Djóni Ennigarð	24-10-1949
Regin Johannesen	27-10-1949
Engelbert Sigurðsson	01-11-1949
Sjúrdur Dam	27-11-1949
Janus Olsen	31-12-1949

70 ár

Harry Jacobsen	20-10-1939
Eyðun Holm	28-10-1939
Regin Poulsen	30-10-1939
Eyðbjørn Lervig	28-12-1939
Páll Klein	30-12-1939

Ísfiskalínufлотin í kre

Ofta hava verið trupulleikar hjá fiskiflotanum, men tað er sjáldan at nakar partur av fiskiflotanum hevur verið í slíkari kreppu, sum ísfiskalínufлотin nú er í. Her skal verða gjørd ein roynd at lýsa søguna og støðuna.



EYSTUROYINGUR FD 280

Ísfiskalínuskipið Eysturoyingur er bygdur í Vestmanna í 1971 og hevur heimstað á Toftum. Fyrrverandi nøvn: Vábingur og Sundaenni. Eysturoyingur hevur 133 fiskidagar.

ingarpact, sum var gott fyrst í 1960-unum. Fyri hvørji 1.000 £ afturat øktist fiskiparturin við 300 kr.

So við og við og serliga eftir, at vit fingu 200 fjórðinga fiskimarkið, fingu vit fleiri og fleiri flakavirki, og tey fingu tør á rávøru; ikki minst støðuga rávøru, sum vanligi útróðrarflotin ikki kundi útvega. Fyri at fáa støðuga rávøru keyptu virkini eisini skip, trolarar og línuskip.

Søgan hjá línuskípum gongur aftur til 1956, tá ið vit fingu fyrsta stállínuskipið Vesturhavið Blíða.

Hetta var byrjanina til eina tiltrongda endurnýggjan av fiskiskipaflotanum, sum merkti at vit fylgjandi árinu fingu eini 50 línuskip umframt fleiri trolarar.

Veidumynstrið hjá línuskípunum var, at tey gjørdu upp til tríggar saltfiskatúrar árliga til Grønlands ella New Foundland. Um veturin vóru skipini á ísfiskaveiðu undir Føroyum og Íslandi, og tey landaðu í Bretlandi. Hóast størri kostnaðir var prísurin í Bretlandi roknaður fyri at vera nógv betri enn í Føroyum. Tí kom bert uppá tal at landa í Føroyum, um túrun var miseydnaður til veiðu. Manningartalið var vanliga 25-26.

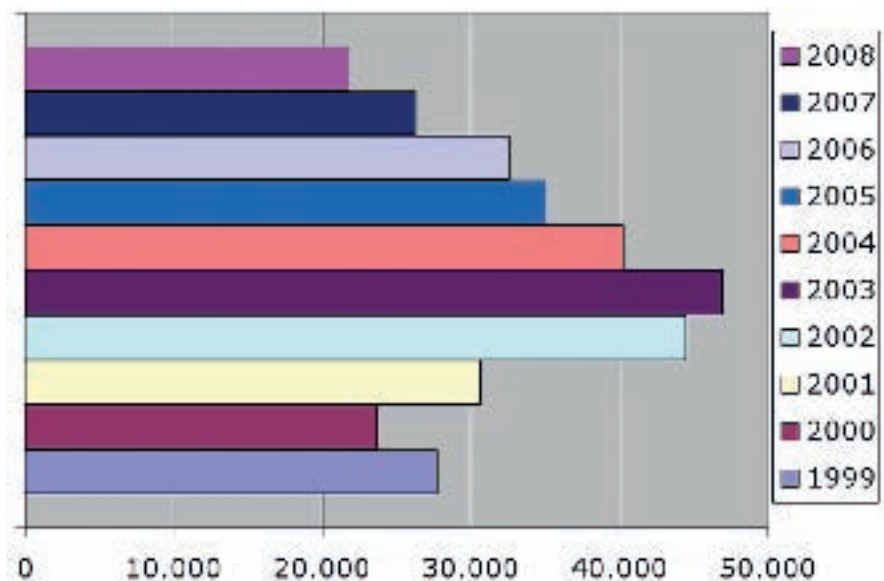
At vera í ísfiski var eisini roknað fyri at geva nógv meira av sær enn saltfiskaveiða, so tá tað fór at knípa við at fáa manning á saltfiskaveiðu, fóru skiparar at

“egna” við, at teir eisini skuldu sleppa við á ísfisk. Ein hampiligan góðan ísfiskatúr varð selt fyri 5.000 £, umleið 100.000,- kr. Ein slíkur túrus gav 1.000,- kr. í mann-

Bar til takkað veri studningi

Tá komið verður inn í 1970-ini fara línuskip at byrja at landa fiskin til flakavirkini í Føroyum. Fyrstu árinu vóru tey framvegis

Ísfiskalínuskip – veiða í tonsum



reppu



KLAKKUR

Ísfiskalínuskipið Klakkur er bygt á Florø í Noregi í 1960 og hefur heimstað í Klaksvík.

Skipið hefur 133 fiskidagur.

Mannigatal: 14.

á saltfiskaveiðu á sumri, men sum frá leið gjordist það bert til landing í Føroyum.

Línuveiða verður ofta roknað fyri at vera vánalig undir Føroyum á sumri, men tá kundi verða farið undir Ísland, har ongar avmarkingar vóru fyrstu árin.

Hetta kom at bera til takkað verið almennum studningi bæði til skip og manning. Her var í fyrsta umfari talan um kilostudning til hvønn av pørtunum.

Seinni kom so Ráfiskagrunnurin, ið – sum frá leið - kom serliga at stuðla bíligum fiskasløgum, sum hjá línuskipum serliga var brosmá.

Fingu egningarmaskinu

Í 1970-unum fóru skipini at fáa sær egn-

ingarmaskinu, sum spardi fleiri mansarbeiði. Egning við hond var jú sera arbeiðskrevjandi. Tá ið Fiskimannafelagið og Reiðarafelagið gjørdur sáttmála í 1971 fingust munandi batar í sáttmálanum. Eisini varð gjørd tann regla, at móguligar rationaliseringar skuldu koma báðum pørtum til góðar.

Eitt úrslit av hesi reglu var, at reiðarin skuldi hava ein part fyri egningarmaskinuna. Men hóast tað, var hetta eitt greitt framstig fyri fiskimenn, tí teir vunnu munandi meira enn hendan eina partin. Mannigartalið fór frá 25, tá ið tað var mest, niður í 13-14.

Egningamaskinan hefur eisini gjørt arbeiðið nógv lættari. Millum annað hev-

ur tað verið móguligt at ganga tveyskiftisvakt við línuskipum, sum var óhugsandi fyrr við hesi manning.

Seinni var parturin til egningarmaskinuna stig fyri stig minkaður til hann hvarv úr sáttmálanum, men tá hevði hann eisini gjørt sína nyttu.

Ráfiskagrunnurin

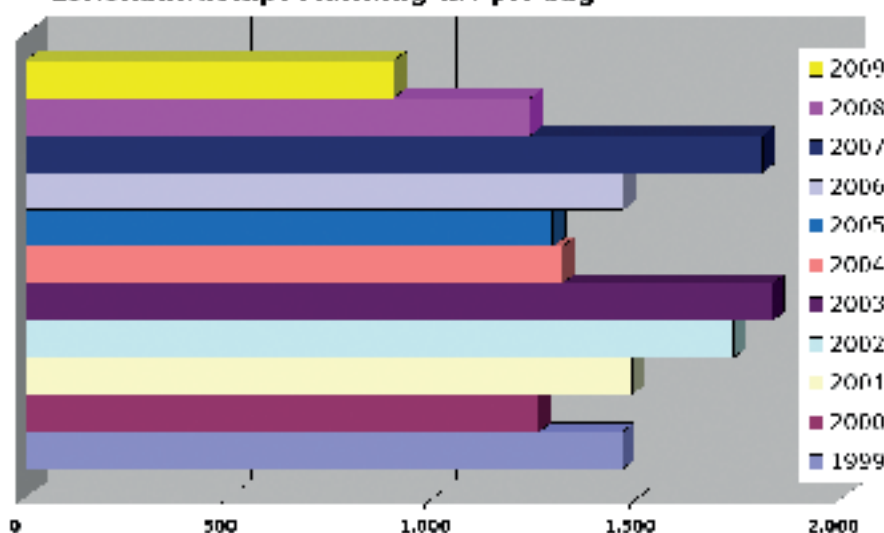
Ein týsk sjónvarpsstøð sendi í 1988 eina sending um sandmaðk í fiski. Í sendingini varð m.a. ein stór mynd av einum sandmaðki. Sandmaðkur er meinaleysur og sæst næstan ikki við berum eygum. Men á sjónvarpsskýggjanum sá hann út sum eitt ódjór. Sendingin fekk ógvusligar avleiðingar; fiskaprísirnir fullu, helst sum ongantíð áður.

Tá fekk Ráfiskagrunnurin ein avgerandi leiklut; hann lat nógvan studning, og tí fall fiskaprísurnir ikki, sum annars vildi verið avleiðingin. Hetta kravdi stórar eykajáttanir á lógtingsfíggarlógini til grunnin.

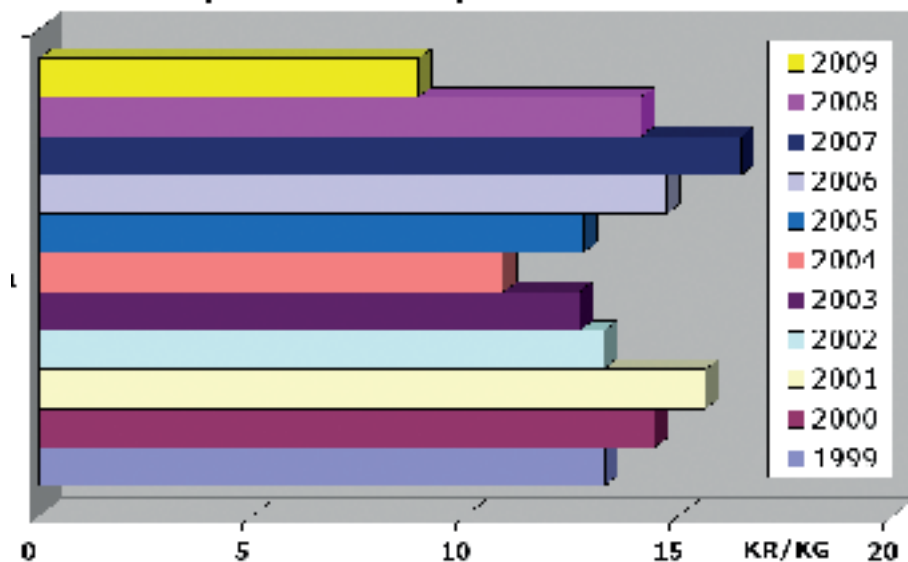
Skipanin við ráfiskagrunni var eitt slag av planøkonomi, har virkini í prinsippinumingu tað sama burtur úr, hvussu prísurnir enn var, og hvørjar útreiðslur ið enn vóru. Hetta merkti, at stig fyri stig “slúktu” virkini og onnur lið á landi størri og størri part av marknaðarprísinum á fiski.

Hetta merki størri og størri studnings-

Ísfiskalínuskip: Manning kr. pr. dag



Ráfiskaprísir: Línuskip 1999 - 2009



törv hjá manning og skipum, sum tískil gjørdust syndabukkar fyri hesa skipan.

Sjálvur setti eg á fiskivinnutingi í 1986 fram eitt ítøkiligt uppskot um marknaðarbúskap, soleiðis at virkini skuldu heldur enn eitt krónutal pr. kg. fisk fáa ein part av virðinum, sum tey framleiddu. Tá fingu tey av sær sjálvum áhuga fyri at fáa hægst møguligan prís fyri fiskin og lægst møguligar útreiðslur til framleiðsluna.

Hetta var lógarfest í 1988 og var byrjanin til eina gongd, sum frá fyrst í 90-unum førði til ta kapping, sum hóast alt hevur verið um fiskin.

Tá toskurin hvarv

Fyrst í 1990 minkar toska- og hýsufiskiskapurin bráðliga. Hetta var serliga meint fyri línufлотan, sum fyrst og fremst fiskaði hesi fiskasløg. Hetta kom eisini óvart á fiskifrøðingar. Seint í 1992 mettu fiskifrøðingar, at vit fóru at veiða 20.000 tons av toski hetta ár. Tá árið var umliðið vóru einans veidd 7.000 tons av toski. Árini eftir fór veiðan enn longur niður.

Ikki fyrr enn tá komu fiskifrøðingar við frágreiðingini um, at tað var ovveiða, sum var orsøkin. Og at tað fór at taka langa tíð, áðrenn veiðan fór at batna av týðningi.

Tað, sum avmarkaði skaðan hjá manningunum, var, at tað hevði eydnast at bøta munandi um inntøku trygdina, so hon gjørdist ein arbeiðarløn við 8 tímum fyri hvønn dagin umborð.

Prísfallið saman við minkandi fiskiskapinum førði til eina álvarsama kreppu hjá fiskifлотanum.

Svøvlalínan

Tað var longu tá kent, at svøvlalína fiskaði munandi betur enn vanlig lína. Men hon var dýrari, og eingin hevði ráð til eina slíka fløgu. Tískil samdust feløgini um, at treytað av, at skipini høvdu 75% svøvlalínu, kundi manningartururin vera 43% í staðin fyri 45%. Hetta skuldi verið ein skipan sum kom báðum pørtum til góðar. Hóast hetta var sáttmálin eftir hesa broyting framvegis betri enn, tá hann upprunliga var 50% til manningina, men býtt við 2½ eykapørtum.

Hetta gjørdi sítt til at gongd kom á aftur. Men tað sum var heilt avgerandi var, at toskurin kom aftur nógv fyrr enn fiskifrøðingar mettu, og tað var skjótt, at vit fingu metveiðu av toski.

Býti millum virki og skip

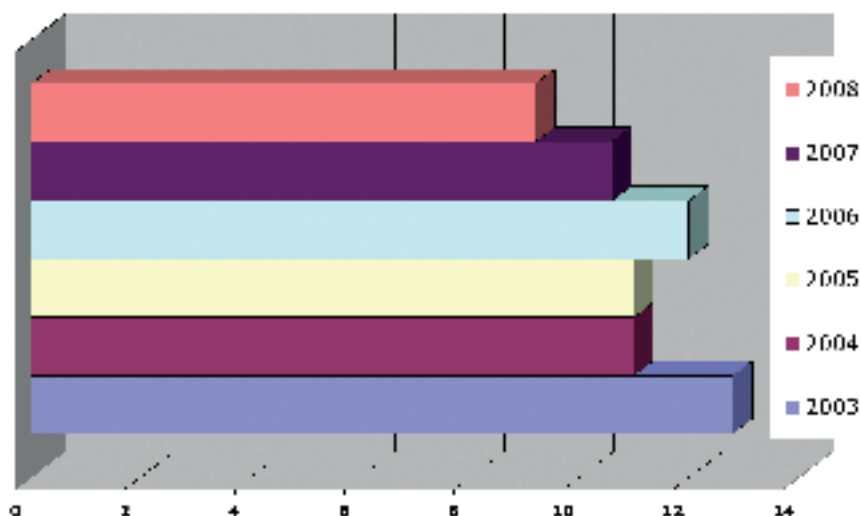
Tað var tó eisini ein onnur stór broyting hend; virkini og skipini høvdu fingið ymiskar eigarar. Tá eigaraskapurin var felags kundi áhugin hjá reiðarum vera at hava prísin so lágan sum gjørligt, tí so mikið minni var at gjalda í hýru.

Tað nýggja var, at bæði fiskimenn og reiðarar vildu hava hægst møguligan prís. Tað gjørdi at virkini máttu kappast um at gjalda mest møguligt fyri fiskin.

Fyri at stimbra hesa gongd varð fiskamarknaður settur á stovn. Nú fingu vit rættuligan marknaðarbúskap, sum eisini førði til hægri prís uttan studning.

Hetta kann av røttum sigast at vera eitt búskaparligt undur; prísir og veiða batnaðu samstundis. At tað seinni er farið at ganga hin vegin aftur er ein onnur søga.

Ísfiskalínuskip: Miðal veiðuvirði mió. kr. Ár 2003 – 2008.





MORGUNSTJÖRNAN

Ísfiskalínuskipið Morgunstjörnan er bygt á Tórshavnar Skipasmíðju í 1961 og hefur heimstað á Toftum.

Fyrrverandi navn: Porkeningur.

Skipið hefur 133 fiskidagar, 30 á

Føroya Banka.

Manningartal: 14.

Fiskidagaskipanin

Í 1996 hendi eisini tað, at vit fingur fiskidagaskipanina, sum avloysti ta kvotaskipan, sum var trokað inn á okkum av dønnum í 1994. Men henda skipan er ikki fylgd nóg væl upp. Hon var grundað á óbroytta fiskiorku. Men fyri línufлотan hendi tað, at so hvørt nýggj skip komu í flotan, og tilsvarandi veiðuorka skuldi fara úr flotanum, gavst móguleiki fyri at savna óvirkin fiskiloyvi, so útfarandi skipið kom inn aftur í flotan. Á henda hátt óktist flotin av línuskipum, og tey upprunaligu línuskipini hava eisini víst á, at økti flotan hefur gjørt tað ov trongt hjá øllum og eigur sín part í verandi kreppu.

Minni veiða og lægri prísur

Tað er óneyðugt at siga, at tað sum er

avgerandi fyri inntøkuna hjá einum skipi, er veiðunøgðin og prísurin, sum kann fáast fyri veiðuna. eru báðir hesir faktorar høgir, so gongst væl. Er annar høgur og hin lágur kann tað framvegis vera brúki-ligt, men eru báðir lágir, tá er kreppan nærum vís. Tað var hetta sum var galdandi fyrst í 90-unum, og sum eisini er galdandi nú.

Fiskimannafelagið hefur síðan 1975 gjørt hagtøl um hesi viðurskipti, og hesi tøl, sum framvegis verða gjørd, lýsa gongdina og støðuna sera væl.

Veiðu- og inntøkuhagtølini verða gjørd upp pr. dag. Hetta er skilabetri enn at býta fyri alt árið, sum kann umfata ymisk dagatøl fyri tey ymisku skipini.

Veiðan

Taka vit árinum frá 1977 til 2009, hefur

veiðan pr. dag ligið frá 2.250 kg. til 5.200 kg.

Hetta lægsta talið var í 1993, tá toska- og hýsuveiðan sveik, men so fór at ganga framá í stórum til tey 5.200 kg, sum vórðu nádd í 2003.

Hesi árinum um aldarskiptið vóru tey bestu, sum línuskipini hava havt yvirhøvur.

Men so fór veiðan stígvíst at lækka. Í 2008 var hon 3.100 kg pr. dag, og fyribils tøl í ár vísa 2.800 kg. Hóast hetta er ein stór lækking, so er veiðan – sum so – framvegis frægari enn hon var í kreppuárinum 1991-1993.

Miðalprísir

So er tað prísurin. Her verður roknað við miðalprísnum av allari veiðuni. Sum onnur skip veiða línuskipini ymisk fiskasløg, men høvuðsfiskasløgini eru toska og hýsa. So er tað eisini nakað væl at brosmu og longu umframt smærri nøgdir av øðrum t.d. havtasku.

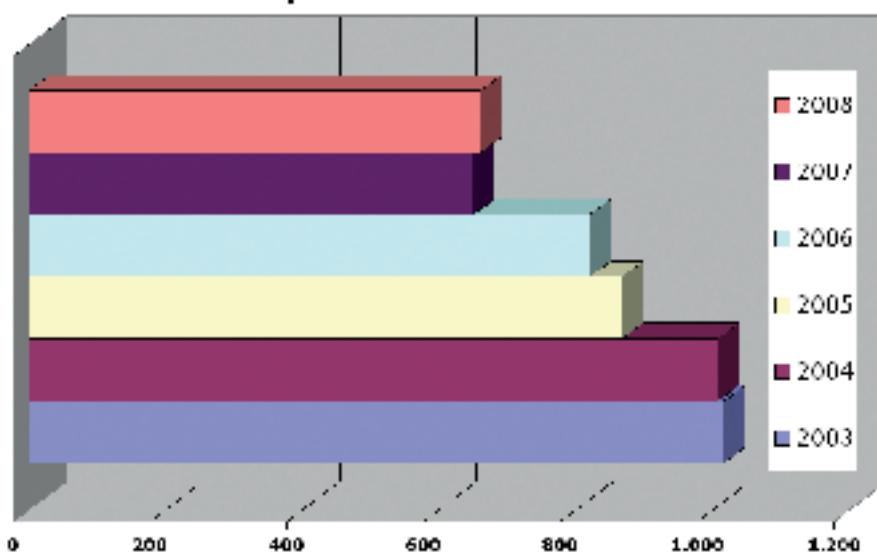
Henda samanseting ger tað, at miðalprísurin við línuskipum er munandi hægri enn hjá ísfiskatrolarum, har tann uppá seg bíligi uppsin telur mest.

Síðan 1998 hefur miðalprísurin verið omanfyri 10 kr. Hann hefur gingið eitt sindur upp og niður, og kom í hæddina í 2007 við 16,44.

Í 2008 kom hann niður á kr. 14,12, sum framvegis var ein hampilgur miðalprísur, eisini í mun til árinum frammanundan.

Men higartil í ár hefur hann ligið um 9 kr., ella lítið meira enn helvtina av

Ísfiskalínuskip: Miðal tons. ÁR 2003 - 2008





VESTURHAVIÐ VN 700

Ísfiskalínuskipið Vesturhavið er bygt á Skála Skipasmíðju í 1963 og hefur heimstað í Vestmanna.

Fyrirverandi navn: Strandíngur.

Vesturhavið hefur 133 fiskidagar.

Mannigatal: 14.

miðalprísinum tvey ár frammanundan.

Sáttmálarnir

Eitt so stór broyting ávirkar serliga inntøkuna hjá manningini, tí hon hefur nettosáttmála, sum merkir, at hon luttekur í ávísu útreiðslum, har tær størstu eru agn og olja. Afturfyri er prosentparturin tað hægri. Til dømis hava ífiskatrolarar bruttosáttmála við einum føstum prosentparti til manningina. Fer prísurin upp við til dømis 10%, so fer inntøkan tað sama upp hjá teimum, og tað er tað sama við prísfalli.

Um vit rokna við, at tað "normala" er, at kr. 25 av kr. 100 í veiðuvirði eru útreiðslur sambært sáttmálan, so er bruttoparturin til manningina 43% av 75 kr. ella 32,25%. Hækkar veiðuvirði til kr. 125 og frádrátturin framvegis er kr. 25 eru kr. 100 eftir. Tá er bruttoparturin 43%.

Men lækkar veiðuvirðið hinvegin frá kr. 100 til kr. 75, tá eru kr. 50 eftir at býta. Tá eigur manningin 43% av kr. 50 ella 22,5%.

Hetta merkir, at við hækkandi avreiðingarvirði er sáttmálin betri fyri manningina enn bruttosáttmáli, meðan tað er beint mótsatt, tá ið tað gongur hinvegin.

Hetta sæst serliga í 2009, har fallið er enn størri enn nevnt í hesum dømi. Tað vanliga var í "gømlum døgum", at fiskiparturin við línuskipum var munandi lægri enn við trolarum. Hetta var fyri ein stóran part útjavnað við studningi.

Men aftaná kreppuna við tí hækkandi veiðuvirðinum hjá línuskipum fóru inntøkurnar skjótt upp og blivu enn tá hægri enn við trolarum.

Útreiðslurnar hava eisini ávirkan, men sláa ikki so hart út. Her verður serliga hugsað um oljuprís. Her gjalda reiðarar og manning hvør sín part eisini av hækkingin, sum verið hefur. Men munurin millum trolarar og línuskip er, at línuskipini nýta nógv minni av olju.

Inntøkan farin í eina helvt

Línuskipini "toppaðu" í 2003, tá inntøkan pr. dag hjá dekkara var kr. 1.826 pr. dag meðan daginntøkan hjá partrolarum var kr. 1.473 pr. dag. Nakað sama lutfall var eisini í 2007.

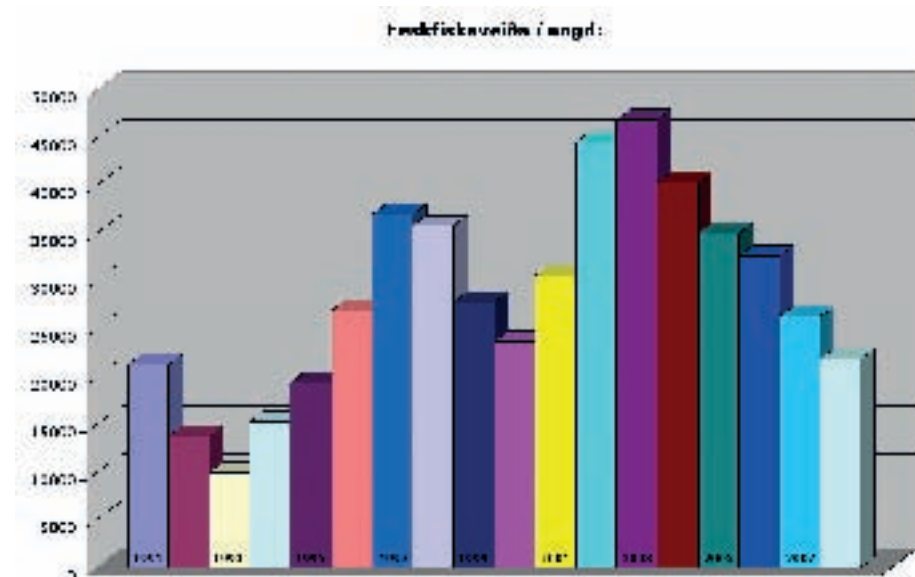
Men í 2008 broyttist hetta; tá fóru línuskipini niður á kr. 1.234 meðan trolararnir hildu sær á kr. 1.666 pr. dag. Hetta var bæði vegna lækking í veiðu og prís.

Gongdin heldur áfram í 2009, har seinastu tøluni vísa eina daginntøku uppá 901 kr. ella helvtina av inntøkuni í 2007.

Tá er tað inntøkutrygdin, sum forðar fyri einum stórum skrædli. Verður hugt eftir partinum frá reiðarinum, er hann bert knappar 500 krónur um dagin. Hetta er so frágreiðingin uppá øktu útreiðslurnar hjá Lønjavningarstovuni.

Hetta eru sjálvsagt ræðandi tøl. Og hetta er ein vanlukka fyri ein týðningarmiklan part av okkara fiskiflota, sum hefur havt ein avgerandi leiklut í okkara vinnu og samfelagi. Hóast reiðararnir sum so hava gagn av umrøddu sáttmálaskipan, so gongur sjón fyri søgn, at flotin kann ikki liva leingi undir slíkum umstøðum. Og tað kann ikki roknast við, at skipini halda manningina við slíkum inntøkum.

Tekstur: Óli Jacobsen



Navigatørurinn í brennideplinum

Jákup Gøthe

Hvørja útbúgving hefur tú?

Skipsførari, tók prógv á Føroya Sjómanns-skúla des. 1978.

Verandi starv:

Skipari á AHTS/Stby skipinum "Ranger", hetta er eitt ankarhandlara/veitingar-/standby skip undir føroyskum flaggi.

Vit liggja standby á Varg oljufeltinum í Norðsjónum, á feltinum eru eitt framleiðslu-skip (FPSO) og ein pallur.

Umframt at liggja standby, hava vit nak-að av flutningi millum skip og pall.

Vit hava eisini oljuverju umborð, so vit kunnu taka olju upp, um óhapp skuldi hent.

Harumframt eru vit eisini útgjördir til sleip, um okkurt skuldi hent tá tangabátar eru og lasta, tangabátarnir eru um 170.000 tons til stóddar.

Eigari av Ranger er Team Beredskab, Tórshavn, hetta er eitt dótturfelag hjá Simon Møkster Shipping í Stavanger.

Manningin er øll føroysk, 10 menn á hvørji vakt.

Nær fór tú fyrstu ferð til skips?

14. august 1971 sum dekkdrongur við Ms "Glacia".

Longsti tútur á sjónum:

8 mánaðir og 3 dagar. Tað var meðan eg silgdi sum dekkari fyrrapartin í 70 unum, tá vóru útmynstringarnar hjá mær millum 7 og 8 mánaðir umborð og umleið ein mánaða heima.

Hvørjum skipum hefur tú verið við?

Glacia, Bymos, Geyti Reyði, Kasper Sif, Heykur, Svanur (Sofía Lasson), Stella Nova, Blikur, Lómur, Selfoss, Ólavur Gregersen, Svanur, Ólavur Hvíti, Saturn, Ofirtal, S.M. Line, Ocean Hanne, Ocean Ady, Skjøtningsberg, Jupiter, Orion, Tróndur, Strilhauk, Ran-ger.

Hvat er størsta avbjóðingin hjá einum navigatøri?

Tað má væl vera, at syrgja fyri at skip og manning eru trygg ella útsett fyri minst møguligar vandar, frá tí at skipið fer úr havn, til tað er aftur í havn.

Og so tað at skip og manning uppfylla øll mynduleikakrøv, klassakrøv, reiðaríkrøv og krøv sett av viðkomandi felag, ið hevur kontraktað (chartrað) skipið.

Í dag verður ómetaliga nógv orka lögð í heilsu, umhvørvið, trygd og kvalitet á arbeiðsplássinum.

Vit, sum sigla í oljuvinnuni, føla tað



kanska serliga væl, tí trygdarkrøvini eru ógvuliga hørð, og tað eru nógv lógarverk, reglugerðir og manngongdir at fyrhalda seg til.

Tað skulu vera skrivligar manngongdir til øll arbeiði, og tær skulu gjøgnumgangast og undiskrivast av teimum, sum skulu gera arbeiðið, áðrenn byrjað verður.

Tað skal eisini gerast skrivlig vandalyding av flest øllum arbeiðum.

Óráð skulu ongantíð takast fyri, um vit halda at eitt arbeiði, av eini ella aðrari orsök, er ov vandamikilið, so skal tað ikki gerast, men bíða til umstøður eru til tað.

Alt skal kunna skjálprógvast, so óansæð hvussu væl vit viðlíkahalda skipið, ella hvussu væl vit tryggja okkum, áðrenn eitt arbeiði byrjar, so verður tað av myndugleikum mett sum ógjørt, um tað ikki kann skjálprógvast.

Frítíðarítriv:

Mær dámar væl at smíða, eg geri meginpartin av viðlíkahaldi og broytingum heima við hús sjálvur.

Eg havi tvær motorsúkklur, eina Kawasaki 1500 Classic, sum eg koyri nokso fitt við, og so havi eg eina gamla Nimbus frá 1944, motorurin er frá 1937, hon sær gott út, og súkklan er í mekaniskt góðum standi, men motorurin hevur eitt brek, so hon koyrir ikki í lötuni. Eg havi allar deilirnar, og ætli at gera hana koyriklára í vetur, so eg kann verða í Tórshavn við henni, flaggdagin næsta ár, tá ellisakførini vanliga verða luftaðið fyri fyrstu fer á árinum.

Bilur:

Toyota Camry og Ssang Young

Telda:

HP Pavilion, Amitech og Vega+

Hjúnarfelagi:

Osla Kristina Gøthe, hon er ættað av Nesi og arbeiðir sum lærari í Runavíkar Kommunuskúla.

Børn:

Eina dóttir, Lis, sum er 37 ár og hevur vælsignað meg og konuna við 4 abba/ommu børnum.

Tey búgva bert 200 m frá okkum, so vit síggjast nógv, tey eru røsk at vitja, eru dagliga inn á gólvi.

Besta bók:

Eg veit ikki, eg havi lisið so ómetaliga nógvur góðar bókur

Kriminaltrilogiini hjá Stieg Larsson, *Mænd der hader kvinder*, *Pigen der legede med ilden* og *Luftkastellet der blev sprængt*, var sera spennandi og ring at leggja frá sær. Annars dámar mær væl bøkurnar hjá William Heinesen, Jens Paula Heinesen, Heðin Brú, Martin Joensen, Jóan Paula Joensen, Wilbur Smith, Leon Uris, Alistair McLean, Frederick Forsyth, Conn Iggulden, bert fyri at nevna nakrar.

Besti sangur:

Ein ørgrynna, *Paranoid* við Black Sabbath, *A Day In The Life* við The Beatles. Mær dámar næstan allan tónleik, tó hava rapp og tecno ongantíð vunnið heilt inn í hjartað.

Hvat kann gleða teg í gerandisdegnum?

Tá tað gongur væl í hond, ella tá man sær ein glotta fyri framman, ikki bara persónligt, men sum heild, hjá fólki, landi og úti í heimi.

Sólskinssøgur, men tá skalt tú ikki foku-sera alt ov nógv uppá tíðindaflutning, tí hann koyrir í stóran stíl uppá tað negativa, ólukkur, kríggj, neyð og elendigheit.

Hvat kann øsa teg?

Tá politikarar hvørja einastu fer nakrar krónur skulu fáast til vega, byrja í tí veika endanum.

Í fakfelagshøpi blívi eg eitt sindur heitur, tá eg aftaná loknar samráðingar fái at vita, at okkurt sum partarnir hava skrivað undir uppá, verður tulkað á annan hátt, enn man metti seg verða samdan um, tá undirskrivað var.

Tá undirskrivaðir sáttmálar ikki verða hildnir.

Hvussu nógv fært tú útgoldið Ú-dagin?



**** Kr. 3.176,00 ****** Kr.

Uppgjaldin á myndini er sýgildandi

AUTHORIZED SIGNATURE

310 Føroyar P/F
Kongsháðeyin
Postsmoga 329
FO-110 Tórshavn

1 00 34576 88 346 000 36 222 14 003 00000 2 11 11 11

Savna tínar tryggingar og pensjón hjá okkum - og fá útgoldið 20% av tínum tryggingum. Tað kann lættliga gerast fleiri túsund krónur um árið.

Ring til okkara á 345 600 ella send okkum ein SMS til 1919 og skriva "ring" og vit ringja aftur til tí. Les meira á www.u-dagur.fo



Betri pensjón

