

MASKINMEISTARIN

Nr. 6 / Oktober 2018



**Maskinmeistarinn
við munnharpuni**



Heimligt stríð
um altjóða sáttmálar



Seks patent og vaksandi áhugi



Almennu lönirnar mugu
hækka meira

Útgevandi

Maskinmeistarafelagið.
Blaðið verður sent limunum.
4 útgávur eru um árið.

Blaðnevnd

Ólavur Gunnarsson, ábyrgd
Regin Olsen

Maskinmeistarafelagið

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

Blaðhald

Tey, sum ynskja at halda MASKIN-
MEISTARAN, kunnu boða frá hesum
í teldupost til: press@press.fo
Halдаргајaldið er 200,- kr. um árið,
t.e fyrri 4 bløð

Endurgeving

Endurgeving bert loyvd samsvarandi
lógini um upphavsrætt. MASKIN-
MEISTARIN kann takast niður sum
pdf á heimasíðuni hjá felagnum,
www.mf.fo

Forsíðumyndir

Poul Havn:
Grækari Djurhuus Magnussen
Green IQ/Jóhann Fagralett:
Ingolf S. Olsen
Altjóða sáttmálar:
Ingolf S. Olsen
Sáttmálasamráðingar:
Øssur Winthereig

Umsiting og redaksjón

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

**Umbróting, prent
og liðugtgerð**

Estra 478500

Upplag: 800

INNIHALD

Oddagrein	3
Almennar lönir mugu hækka meira	4
Seinasti sáttmálin komin til høldar	6
Heimligt stríð um sáttmálar	7
Føroysk uppfinning í uppskoti til heiðursløn	10
Seks patent og vaksandi áhugi.....	13
Maskinmeistarinn við munnharpuni.....	18
Føðingardagar	26
Tíðindi frá Maskinmeistarafelagnum	27



„Alt ella einki“
er ikki vegurin
fram

Samanlagt eru umleið 90 skip í FAS, og bara ein triðingur av teimum
hava reinan føroyskan ognarskap.

Fiskimannafelagið gongur øgiliga høgt upp í, at tey reint føroysku
FAS-skipini SKULU mannast við føroyingum, men hinir tveir triðingarnir
av FAS-reiðaríunum kunnu gera júst, sum teimum lystir.

Er hetta rætti máttin at handfara slíkt? Nei, tað haldi eg ikki! Vit eiga
og skulu verða konsekvent. Tá skip eru skrásett í somu skipan, eiga tey at viðfarast eins; alt
annað er at gerða mismun, umframt at tað avlagar kappingarførið.

Seinastu tíðina hava vit sæð føroysk reiðarí, sum hava havt trupuleikar við at fáa nóg
mikið av føroyskum dekkarum til skipini. Tí hava tey spurt um loyvi at fáa útlenskar dekk-
arar umborð í staðin. Hesir skuldu lönast eftir kollektiva standardsáttmálanum hjá ITF, sum
er góðkendur av flest øllum manningarfølgum á okkara leiðum. Føroyska reiðarið er tó til
reiðar at gjalda eina væl hægri hýru, enn hana, sum er ásett í hesum kollektiva sáttmálanum.

Men Fiskimannafelagið sigur bums nei.

Úrslitið er, at skipini verða flaggað út til útlenskt feløg og síðani bare boat-sjartrað inn-
aftur. Nú hava tey knappliga útlenskan ognarskap, brúka ITF-sáttmálan, og Fiskimanna-
felagið sigur onki.

Á hendan hátt hava manningarfølgini onga ávirkan á, hvør mannar skipini, og kunnu hesi
reiðarir púra frítt velja, hvønn tey seta í starv, um bert tey kunnu vísa á, at manningin er und-
ir kollektivum sáttmála hjá eitt nú ITF.

Í staðin fyrri, at Fiskimannafelagið gjørdi avtalu við viðkomandi reiðarí og tískil eisini fekk
ávirkan á viðurskiftini.

Hettar er eitt dømi um, hvussu stutt ein røkkur við einum „alt ella einki“-politikki, har tað
eru skeiklað prinsippir heldur enn vit og skil, sum ráða.

Eg eri sanførdur um, at manningarfølgini í felag og saman við Reiðarínum fyrri Handilskip
sagtans kundu funnið eina smidliga loysn, har vit tryggjaðu okkum, at føroyingar altíð eru
fyrstavalíð, og at útlendingar bert verða settir í starv í tann mun, tað er neyðugt.

Vit maskinmeistarar eru tó enn í tí hepnu støðu, at føroyskir maskinmeistarar eru sera væl
lýddir allastaðni, bæði fyrri teirra dugnaskap og teirra lyndi, og tískil nógv eftirspurdir.

Men stívrenda støðan hjá Fiskimannafelag setir okkum øll í eina ringa støðu og kann í
ringasta føri enda við, at størvini hjá øllum føroyskum sjófolki, yvirmonnum eins væl og
dekkarum, verða fyrri hóttafalli.

Men vónandi fer vit og skil at vinna, soleiðis at vit finna eina loysn á hesum, áðrenn tað
hendir.

Ólavur Gunnarsson
– formaður í Maskinmeistarafelagnum



1. juni legði semingsmaðurin uppskot fyri Maskinmeistarafelagið og Fíggjarmálaráðið og tóku partarnir undir við semingsuppskotinum. Úr vinstri eru tað Ólavur Gunnarsson, formaður í Maskinmeistarafelagnum, Sjúrdur Heinesen, skrivari í felagnum, Jon Højsted, nevndarlimur, Terje Sigurdsson, semingsmaður, og Símun Absalonsen, semingsmaður

Almennu lønirnar mugu hækka meira

Í samráðingunum við Fíggjarmálaráðið var bara talan um at samráðast um lønarhækking í krónum og ikki í prosentum, men Maskinmeistarafelagið fer at leggja doyðin á at fáa prosenthækkingar, sigur Ólavur Gunnarsson, formaður

TEKSTUR OG MYNDIR: ØSSUR WINTHEREIG – PRESS

Sáttmálarnir hjá Maskinmeistarafelagnum við Fíggjarmálaráðið komu undir landi í summar, men formaðurin er ikki heilt nøgdur við, at tað bara eydnaðist at fáa lønarhækkingar í krónum og ikki prosentum.

– Í mun til okkara útbúgving nyttar krónutalið einki, men vit mugu fara eftir prosentum.

Lønirnar hjá okkum í tí almenna er ov lágt, sigur Ólavur Gunnarsson.

Maskinmeistarafelagið hevur fyra sáttmálar við Fíggjarmálaráðið. Talan er um meistararnar

hjá Strandferðsluni, alment sett á landi – maskinmeistararnar á sjúkrahúsunum og arbeiðseftirlitinum, maskinmeistararnar á Magnus Heinason. Fjórði sáttmálin er fyri meistarar á Vørn, men eru lønarviðurskiftini har skipað soleiðis, at lønin er ásett eftir lønini hjá tænastráðgjafum, so tað eru bert onnur viðurskifti enn løn, sum sáttmálin fevnr um. Í alt fevna teir fyra sáttmálarnar um einar 60 mans.

Meira í prosentum

Í fyrsta lagi fekk felagið boðið eitt

krónutal í lønarhækking. Um øll feløg fáa somu lønarhækking í krónum, merkir tað, at tey lægri løntu fáa størsta prosentvøkstur. Støðið hesaferð var, at lønarhækkingin í krónum svaraði til millum 2,3 og 2,5 prosent av eini mánaðarløn á 30.000 krónur.

Sambært formanninum liggur ein alment løntur maskinmeistari eini 20-30 prosent undir alment løntum maskinmeistarum í til dømis Danmark, meðan pedagogar og lærarar liggja nógvar nærri øðrum alment løntum.

Ólavur Gunnarsson vísir eisini

SÁTTMÁLAR

á, at tað skuldi verið eitt mál í samráðingunum, at almennu lønirnar ikki eru endaligar lønir, men heldur skuldu verið minstu-lønir, so móguleiki hevði verið at lønt meira frítt.

– Maskinmeistarar á landi hava ofta drúgvan starvsaldur, áðrenn teir koma í land. Tað merkir, at teir í fyrsta lagi koma skjótt á endaløn og í øðrum lagi kanska fara niður í løn, tá teir fara í starv á landi, sigur Ólavur Gunnarsson. Har eru batar at fara eftir.

Hesaferð vóru fimm fundir við Fíggjarmálaráðið, so vóru boð send eftir semingsmanninum, og semjan var gjørd 1. juni.

Merkt av marknaðinum

Í september vóru samráðingarnar við Kommunala Arbeiðsfevarafelagið tiknar upp aftur. Teir sáttmálarnir umfata einar 40 maskin-

meistarar hjá SEV og eini 20 hjá IRF. Stóri spurningurin í samráðingunum vegna maskinmeistararnar hjá SEV er, hvussu vaktararbeiðið best verður skipað.

Í samráðingunum við Føroya Arbeiðsgevarafelag sást, at lættast er at samráðast, tá lønirnar ikki eru fastar lønir, men minstu-lønir.

– Tað ger tað heilt víst lættari at samráðast, tí tá verður úrslitið í størri mun merkt av, hvussu marknaðurin sæt út, sigur Ólavur Gunnarsson.

– Eg haldi, vit fingur ein brúkligan sáttmála. Serliga fingur vit fitt upp á viðbøturnar, sigur hann.

Sáttmálin við Føroya Arbeiðsgevarafelag fevnr um maskinmeistarar á eitt nú Bakkafrosti, fiskavirkjum, skipasmíðjunum og í byggivinnuni – einir 20-30 mans.

Kvotur

Tann stóri sáttmálin millum Maskinmeistarafelagið og Føroya Reiðarafelag var longdur, og gongur út 1. apríl 2019.

– Vit hava avgjørt, at sáttmálin við Føroya Reiðarafelag verður sagdur upp, sigur Ólavur Gunnarsson.

Hann nevnr, at tveir av stóru spurningunum í teimum samráðingunum vera, hvussu keyp av kvotum skal ávirka sáttmálarnar hjá manningarfeløgnum. Og eisini skal samráðast um, hvørjir sáttmálar skulu verða galdandi, tá menningarkvoturnar verða fiskaðar.

1. mars næsta ár gongur sáttmálin við Reiðarafelagið fyri Handilsskip út, og fyrireikingar til sáttmálakrøv verða í lötuni gjørdar.



Jan Mortensen, stjóri á Lønardeildini, fer inn í Vektarbúðina, har semingsuppskotið var undirskrivað

EYKALUTIR OG STAKLUTIR FRÁ ØLLUM HEIMSINS FRAMLEIÐARUM – FRÁ EINUM VEITARA

VIÐ KJ SUPPLY SUM VEITARA, SPARA TIT TÍÐ, KREFTIR OG PENING

KJ SUPPLY COMPONENTS & SPARE PARTS

Tinghøjvej 5 DK-3650 Ølstykke DK Tel +45 5363 8711 kjsupply.dk

Seinasti sáttmálin kom til haldar

Semingsstovnurin mátti upp í samráðingarnar ímillum Maskinmeistarafelagið og Kommunala Arbeiðsgevarafelagið. Báðir partar tóku undir við fyrsta semingsuppskotinum, sum varð lagt fyri teir. Samanlagt hækka lønirnar væl meira, enn almenni karmurin ásetir

TEKSTUR: INGOLF S. OLSEN – PRESS

Beint fyri evstamark fyri hetta blaðið skrivaðu Maskinmeistarafelagið og Kommunala Arbeiðsgevarafelagið (KAF) undir nýggjan tvey ára sáttmála. Vandin fyri verkfalli hjá SEV og IRF er sostatt av á hesum sinni, og allir sáttmálar hjá Maskinmeistarafelagnum eru nú komnir til haldar.

Eins og við samráðingunum í summar máttu semingsmenninir tó upp í leikin at hjálpa nýggja sáttmálanum inn um málstrikuna.

Semingin gekk tó hampuliga skjótt. Hon byrjaði mánamorgunin 15. oktober, og hóskvöldið 18. oktober varð fyrsta uppskotið lagt fyri partarnar. Maskinmeistararnir vildu tó hava okkurt tal broytt og onkrar nýggjar orðingar inn. Hetta varð eftirlíkað, og stutt

eftir middag fríggjadagin 19. oktober skrivaðu partarnir undir.

Sáttmálin við KAF hevur ligið á láni í meira enn eitt ár og fær gildi frá 1. oktober 2017 at rokna. Tískil gongur hann eisini út aftur longu um eitt ár, 1. oktober 2019.

Nøktandi semja

Við semjuni hækka lønirnar 2,3 prosent fyrra sáttmálaárið – tað er við afturvirkandi megi frá 1. oktober 2017. Síðani – 1. oktober í ár – verður nýggj lønartalva sett í gildi. Eftir henni verður lønarupphæddin, sum fyrr var á lønarstigi 16, flutt til lønarstig 11, umframt at øll lønarstigi verða hækkað við 465 krónum.

Harafturat verða viðbøtur og

eykagjöld reguleað fyri ávísar bólkur, og aðrar ábøtur eru eisini gjørdar í sáttmálanum.

Ólavur Gunnarsson, formaður í Maskinmeistarafelagnum, er samanumtikið nøgdur við nýggja sáttmálan.

– Annars hevði eg ikki skrivað undir. Eg eri í veruleikanum hampuliga væl nøgdur, tí samanlagt er lønarhækkingin væl hægri enn tey 4,8 prosentini, sum almenni karmurin annars ásetir. Tað er eydnast okkum at lyfta ávísar bólkur munandi, og tað var tí, vit fóru eftir.

– Tá soleiðis er, fær onkur meira og onkur minni, men so eiga tey tær næstu ferð, sum fingur minni hesaferð, sigur hann.

Stutt eftir middag fríggjadagin 19. oktober kundu Ólavur Gunnarsson, formaður í Maskinmeistarafelagnum, og Anita Fuglø, samráðingarleiddari hjá KAF, taka lógvatak eftir at hava skrivað undir nýggjan tvey ára sáttmála. Aftanfyrri eru tað semingsmenninir Símun Absalonsen, vinstrumegin, og Terje Sigurdsson

(Mynd, Maskinmeistarafelagið)



Heimligt stríð um altjóða sáttmálar

Ólavur Gunnarsson um FMU-samstarvið: – Tá vit ikki megna mál sum hetta og ikki kunnu semjast um felags stev, so siggi eg ikki stóra meining í at halda fram við samstarvinum

Mynd: Ingolf S. Olsen

Føroysku manningafeløgini draga hvør sína línu, tá tað snýr seg um altjóða sáttmálar umborð á føroyskum FAS-skipum. Formaðurin í Maskinmeistarafelagnum finst at Fiskimannafelagnum fyri ikki at geva øllum FAS-reiðaríunum somu viðferð

TEKSTUR: INGOLF S. OLSEN – PRESS

FMU, sum er skipaða samstarvið ímillum tey trí føroysku manningafeløgini, skinklar av álvara í kongunum, tí feløgini draga ikki eina línu, tá tað snýr seg um viðferðina av reiðaríunum, sum eru skrásett í FAS, Føroysku Altjóða Skipaskránni.

– Fiskimannafelagið krevur eitt av føroyskum FAS-reiðaríum og eitt heilt annað av útlenskum FAS-reiðaríum. Tað ger støðuna ómøguliga eftir okkara tykki. Tað finst ongin løtt loysn á trupulleikanum, men finna vit onga loysn skjótt, so er heldur ongin meining í at halda fast um FMU-samstarvið, sigur Ólavur Gunnarsson, formaður í Maskinmeistarafelagnum.

Bæði Maskinmeistarafelagið og Føroya Skipara- og Navigatørfelag ynskja eina diplomatiska

kós og viðurkenna, at útlenskir manningarsáttmálar, sum eru góðkendir av ITF, International Transport Workers' Federation, sagtans kunnu brúkast umborð á føroysku FAS-skipunum.

Stendur í botni

31. august var FMU – tað er umboð fyri tey trí manningafeløgini – á fundi í Keypmannahavn við umboð fyri ITF, men sambært Ólavi Gunnarsson spurdist onki ítøkiligt burturúr.

– Eg haldi, at vit mugu staðfesta, at tað stendur í botni. Fiskimannafelagið krevur, at FAS-reiðari við føroyskum eigarum partú skulu hava føroyskar dekkarar ella í minsta lagi dekkarar, sum verða løntir eftir føroyska sáttmálanum. Men felagið er fullkomiliga líkasælt um, hvat

FAS-reiðariini við útlenskum eigarum gera, sigur Ólavur Gunnarsson.

Málið hevur sín uppruna í einum stríðsmáli, sum í vár var ímillum reiðarið Frakt & Sand, og sum var umrøtt í seinastu útgávu av Maskinmeistararnum.

Nei til ITF-sáttmála

Frakt & Sand hevði trupulleikar við at fáa føroyskar dekkarar og bað tí Fiskimannafelagið, har føroysku dekkararnir hava limaskap, um loyvi at taka útlendingar umborð og løna teimum eftir einum ITF-góðkendum altjóða sáttmála.

Kortanei, segði Føroya Fiskimannafelag, umborð á føroyskum skipum skuldu føroyskir sáttmálar fylgjast.

– Trupulleikin er bara, at Fiskimannafelagið ikki er konsekvent í

Framhald á næstu síðu >>



FMU hevði fund við umboð fyri ITF í Keypmannahavn 31. august. Úr vinstru eru tað Ólavur Gunnarsson, formaður í Maskinmeistarafelagnum, John Canias, leiðari á sjódeildini á ITF-høvudsskrivstovuni í London, Jan Højgaard, formaður í Føroya Fiskimannafelag, Annfinnur Garðalið, formaður í Føroya Skipara- og Navigatørfelag, og Helen Netland frá ITF-skrivstovuni í London
Mynd: Maskinmeistarafelagið

sini stöðu. Øll FAS-skipini eru føroysk. Tey hava øll Merkið veitrandi á hekkuni. Men tað er bara, tá eigararnir eisini eru føroyskir, at Fiskimannafelagið krevur sín rætt. Tað einasta, sum felagið fær burturúr, er, at reiðariini verða rikin av landinum, og tey, ið eftir eru, eru í ójavnari kapping, sigur Ólavur Gunnarsson.

Og tað er júst tað, sum er hent við Frakt & Sand. Skipini eru formliga flaggað út í eitt útlenskt felag, og síðani hevur reiðarið bareboat-sjartrað tey inn aftur í FAS við útlenskar deksmanning.

FF fær danskan stuðul

Tó at Frakt & Sand brúkar ITF-góðkendan sáttmála – og enntá rindar væl meira, enn hesin sáttmálin krevur – so heldur Fiskimannafelagið upp á, at tey hava fulla uppbakking frá ITF at krevja, at føroyski sáttmálin verður fylgdur.

Ólavur Gunnarsson heldur tó, at tann stuðulin í fyrsta lagi kemur úr flutningsdeildini í donsku fakfelagssamgonguni 3F, sum gaman í eisini er limur í ITF. Umboð fyri donsku flutningsdeildina

tók eisini lut á fundinum í Keypmannahavn í august.

– Danska fakfelagið kann staðfesta, at talið av donskum dekkarum er fallið úr fleiri túsund og niður á nú bara tveir, síðani danir fingi sína DIS-skipan. Dekkararnir eru í staðin fyri tað mesta úr Filippinunum, skipaðir í teirra krútsterka fakfelag AMOSUP.

– Nú sær 3F Føroyar sum hin seinasta evropeiska skansan at bjóða bíligari asiatskari arbeiðsmegi av. Tað er fyri so vítt sympatiskt, men tað eru altso føroysk reiðari og arbeiðspláss, ið skulu rinda prísir fyri hetta stríðið, sum eftir míni bestu sannføring ikki kann vinnast, sigur Ólavur Gunnarsson.

Vilja kappast

AMOSUP, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines, er eisini limur í ITF og hevur enntá sæti í stjórnini har. Felagið rekur eisini egnar sjóvinnuskúlar á høgum altjóða stóði, og sum navnið sigur, eru eisini yvirmenn skipaðir í hesum felag.

Spurningurin er tí, um ikki eisini føroysku og fyri tann skyld øll tey evropeisku

yvirmannafeløgini eiga at ræðast filippinsku kappingina.

– Jú, vit skulu avgjørt taka tað í álvara, at onki forðar fyri, at reiðariini eins væl kunnu taka filippinskar yvirmenn umboð og filippinskar dekkarar. Men eg eri vísur í, at ta kappingina skulu vit sjálv megna við í stóði í okkara altjóða viðurkenda dugnasemi, góðu útbúgvingum og drúgvu royndum, sigur Ólavur Gunnarsson.

FMU á gravarbakkanum

Hann var ivasamur um samstarvið í FMU, longu tá hann tók við formanssessinum í Maskinmeistarafelagnum eftir aðalfundin í mars, og stríðið um dekkararnar í FAS hevur ikki gjørt ivan minni.

– Eg havi onki boð upp á, hvørki hvussu vit koma víðari í hesum málinum, ella hvør yvirhøvur nú skal taka stig til at koma víðari. Tað var annars júst fyri at taka sær av manningarviðurskiftunum í FAS og øðrum í tí sambandi, at FMU í síni tíð varð skipað. So tá vit ikki megna mál sum hetta og ikki kunnu semjast um felags stev, so siggi eg ikki stóra meining í at halda fram við samstarvinum, sigur Ólavur Gunnarsson.

LÝSINGAR

ELDRIVIN SPØL FRÁ IBERCISA

KSS ER UMBOD FYRI IBERCISA Í FØROYUM

KSS ER UMBOD FYRI IBERCISA Í FØROYUM, DANMARK, GRØNLANDI, SVØRIKI, ONGLANDI, SKOTLANDI, ÍRLANDI, ÍSLANDI OG NORRA.

FLEIRI FYRIMUNIR, LÆGRI KOSTNAÐUR

Eldrivnu spølini frá Ibercisa eru at finna umboð á yvir 120 trolarum kring heimin. Spølini hava fingið avbera góð ummæli. Spølini hava minni tørv á orku, og eru harvið bíligari í rakstri og meira umhvørvisvinarlig.



Ynskir tú at hoyra meira um eldrivnu spølini? Set teg í samband við okkum.



Vit tryggja orku til vinnulívið

Við okkara royndum, vitan og færleikum tryggja vit orku til húsarhaldini, stovnar og vinnuna.

Kring landið hava vit bensinsølustøð og Fast-handlar.

Skipini bunkra hjá okkum í best útgjörda terminali í Norðuratlantshavi. Og hvørja ferð eitt flogfar lyftir seg upp frá vøllinum í Vágum, hevur tað frammanundan tikið brennievni frá okkum.

Tel 34 35 00 www.effo.fo





Prinsippið í GreenArc er sera einfalt. Eitt inntak flýtur í vatnaskorpuni undir oljulagnum. Oljan rennur so í inntakið og verður pumpað í ein sundurskiljingartanga, settlara. Her verður tað transportabla annleggið í katastrofuvogninum roynt í bátahylinum í Hvalvík

Føroysk uppfinning í uppskoti til heiðursløn

Reinsiskipanin GreenArc hjá Green IQ í Hvalvík hevur vunnið altjóða viðurkenning og er tilnevnd til Umhvørvisheiðursløn Norðurlandaráðsins 2018. Uppfinningin ger tað møguligt effektivt at skilja spillolju ella aðrar oljuúrdráttir frá vatni

TEKSTUR OG MYNDIR: INGOLF S. OLSEN – PRESS

30. oktober verður vinnarin av ársins umhvørvisvirðisløn hjá Norðurlandaráðnum kosin í Oslo, tá Norðurlandaráðið kemur saman har, og ímillum tey tilnevndu er føroyska fyrítøkan Green IQ úr Kollafirði, sum hevur framleiðslu í Hvalvík.

Green IQ er útnevnd fyri sína slóðbrótandi uppfinning, Green-Arc, sum er ein skipan at skilja

olju og oljuúrdráttir frá vatni. GreenArc er skræddaraseymað og framleitt til serliga at reinsa lensivatnið á skipum og at taka olju upp á sjónum.

GreenArc grovrensar, tekur prosentini, so at allar OWS-kipanirnar (olju-vatn-separatorarnir), sum eru á marknaðinum, yvirhøvur kunnu rigga og megna at taka promillurnar. Tá

kann lensivatnið fara fyrri borð við einum oljuinnihaldi niðan fyrri 15 ppm (millióntapartar), soleiðis sum lógin ásetir.

Týðandi viðurkenning

Jóhann Fagraklett, stjóri í Green IQ, er errin av tilnevningini, sum hann eisini vónar fer at skunda enn meira undir longu vaksandi áhugan fyrri GreenArc.

– Bara tað at verða tilnevnd til eina norðurlenska umhvørvisheiðursløn er ein viðurkenning, sum hevur sera stóran týdning, tí júst umhvørvið hevur so nógv uppmerksemi í heimshøpi, og Norðurlond eru ein fyrimynd í so máta. So vinna vit ikki sjálva heiðurslønina, so er tilnevningin og altjóða umrøðan altíð ein vinningur, sigur hann.

Í tilnevningini stendur soleiðis (leysliga umsett úr danskum):

„Føroyska fyrítøkan Green IQ hevur ment eina effektiva og álitandi loysn, GreenArc, til sundurskiljing av oljublandaðum vatni í skipum. GreenArc tekur burtur oljuna úr lensivatninum uttan at brúka kemikaliur ella filtur. Hetta minkar um útreiðslurnar til evju og orkunýtslu og somuleiðis freistingina at leiða dálkað vatn í høvini. Skipanin er góðkend av DNV-GL og patenterað í millum annað Evropa, USA og Kina. Skipanin verður brúkt umborð á 30 skipum, og fleiri bíleggingar eru í ordrabókini, tí reiðaríni duga at síggja fyrimunin við at brúka GreenArc. Loysnin kann eisini lagast til nýtslu í havnum og í alivinnu. Green IQ er eitt gott dømi um, at lítlar norðurlenskar fyrítøkur kunnu geva teirra íkast í loysnina av einum av heimsins stóru heimsumfatandi umhvørvistrupulleikum.“

Einföld skipan

Prinsippið í GreenArc er sera einfalt og byggir á ta eins einföldu vitanina, at olja er lættari enn vatn, og tískil leggur seg omaná vatnið. Prinsippið byggir á eina skipan við bert tveimum flytiligum lutum, men sjálvandi eru ymiskar tøkniligar snildir, ið gera skipan-

ina so effektiva. Hesar snildir eru tó vardar sum handilsloynidómar.

Tøknin snýr seg so um effektivt at taka oljuna og oljuevju oman av vatninum. Hetta verður gjørt við einum inntaki, ið flýtur í vatnaskorpuni, men beint undir oljulagnum, soleiðis at oljan rennur niður í tað. Haðani verður tað pumpað í ein sonevndan settlara ella separasjonstanga (sundurskiljingartanga).

Í settlaranum skilir tann lítla mongdin av vatnið, sum er komið upp við spilloljunum, seg aftur frá. Olja og reint vatn renna so úr aftur tanganum, ígjøgnum hvør sitt rør.

Alt lensivatnið fyrri borð

Tað, sum eyðkennir siðbundnu sundurskiljingarskipanin – separatorarnar – ið verða nýttar at skilja olju og oljuevju frá lensi-



Uppfinnisið hjá Green IQ kann eisini brúkast at skúma dovnaðar laksalýs omanav vatnaskorpuni, tá avlúsað verður á alibrúkunum. Verða lýsnar ikki tiknar burtur, seta tær seg aftur á laksin, so skjótt tær koma fyrri seg aftur. Fyri hesa útgávuna av GreenArc vann Green IQ virðisløn sum Ársins Innovatión á Íverksetaradegnum í Klaksvík í 2015. Her visir Jóhann Fagraklett heiðurslønina, og á plattinum stendur eitt transportabult GreenArc-annlegg

vatninum, er, at hesar tola illa oljuna sjálvar, og tær klára illa at fáa markvirðið fyrri oljuinnihaldið í lensivatninum niður um 15 ppm, sum er lógarkrivið.

Til ber at siga, at tær eru gjørdar til at taka sær av promillum og ikki prosentum av olju, sápu og øðrum dálkandi evnum í lensivatninum.

Úrslitið er, at hesar skipanirnar, um tær virka einsamallar, geva ávaringartekin og steðga lensingini. So má alt tað dálkaða lensivatnið takast upp og fáast í land, og tað er bæði arbeiðskrevjandi, plásskrevjandi og kostnaðarmikið.

GreenArc megnar hinvegin at skilja næstan alt vatnið frá oljuni, og tað síðsta verður skilt frá í settlaranum.

Royndir, sum Green IQ hevur gjørt, vísa, at oljuinnihaldið í vatninum, sum er reinsað við GreenArc, oftast liggur ímillum 7 og 80 ppm. Tað merkir, at GreenArc ofta einsamalt megnar at fáa oljuinnihaldið niður um markvirðið upp á 15 ppm, og annars er so lítið eftir, og teir flestu OWS'arnir klára restina. Har lensivatnssentrifugur verða brúktar, fara hesar eisini at rigga væl betri.

Úrslitið er, at tað bara verður spillolja og spilloljuevja, ið fer í land, meðan alt lensivatnið kann pumpast fyrri borð sum at kalla reint vatn.

Green IQ hevur ment fimm útgávur av GreenArc: GreenArc 500, ið er roknað til stórri skip, spildurnýggja GreenArc Small Bilge, sum er roknað til skip undir 400 bruttotons, eitt sonevnt yardanlegg, ið er roknað til dokkir og skipasmiðjur, og ein sonevndan katastrofuvogn við einum

anleggi, ið kann flytast, at brúka til oljudálking í havnum, bátahyljum og fram við sjóvarmálanum.

Afturat hesum hevurt Green IQ ment eitt stórt anlegg at taka upp dovnadar laksalýs, tá avlúsað verður á alibrúkkum.

DNV-GL

GreenArc er blástemplað av altjóða klassingarfyritøkuni DNV-GL, ið hevur góðkent skipanina sum „sludge reduction system & Bilge setlings system.“ DNV-GL er ein samanlegging av gomlu klassingarrisunum Det Norske Veritas, DNV, og týska Germaniche Lloyd, GL.



Árni Svartafoss, solumaður, Tummás Petur Davidsen, solumaður, og Jóhann Fagraklett, stjóri, við GreenArc-prototypuni. Grettir Hammer, ið eisini er stjóri, og sum var við til at stovna Green IQ, var ikki til staðar, tá Maskinmeistarin vitjaði

Seks patent og vaksandi áhugi

Eftirspurningurin eftir GreenArc hevur verið serliga stórir í Grønlandi og Noregi, men eisini danska sjóverjan liggur framvið. Hjá Green IQ undrast tey tó yvir, at føroysku tilbúgvngarnar í sambandi við oljudálking ikki vísa størri áhugi

TEKSTUR OG MYNDIR: INGOLF S. OLSEN – PRESS

Leingi er tað, ið væl skal vera, sigur orðtakið, og tað mugu teir á Green IQ í Hvalvík eisini sanna. Tað eru meira enn tíggu ár síðani, at teir triggir maskinmeistararnir Jóhann Fagraklett, Grettir Hammer og Ingi Dam-Jacobsen fingi hugskotið til ein nýggjan máta at skilja olju frá vatni. Í 2009 fóru teir meira ítökiliga til verka og stovnaðu fyrítøkuna Green IQ at menna skipanina,

soleiðis at hon kundi fáa patent, marknaðarførast og seljast. Tað arbeiðið hevur verið drúgvári, enn teir ímyndaðu sær, ásannar Jóhann Fagraklett, men skipanin er so mikið væl umtókt í sjóvinnuni, at eini 30 skip í dag hava hana.

Byrokratiskt og drúgt
Í 2013 doyði Ingi Dam-Jacobsen bráðliga, og tað var ein smeitur

fyrri Green IQ, men arbeiðið helt áfram.

– Eg ivist í, um eg hevði farið í gongd við hetta, um eg frammanundan visti, at tað bleiv so drúgt. Tað er ein ógvuliga byrokratisk tilgongd at søkja og fáa patent. Vit fóru eisini undir hetta við síðuna av okkara arbeiði sum siglandi maskinmenn. Men nú, tá vit eru komnir so langt, eri eg sjálvandi fegin um, at vit hava

Framhald á næstu síðu >>



Green IQ hefur sín uppruna í Kollafirði, men framleiðslan er her, í Hvalvík

hingið í. Vit hava fleiri modell klár til heimssmarknaðin, og leita nú eftir einum altjóða söluliði, sigur Jóhann Fagraklett, sum saman við Gretti Hammer stjórnar fyrirkuni.

Árni Svartafoss hefur seinni keypt seg inn í felagið. Hann arbeiðir sum solumaður og umsitur fíggarviðurskiptini hjá fyrirkuni. Hann hefur verið tann einasti, sum arbeiðir fulla tíð í Green IQ, men Tummas Petur Davidsen, skipsførari, er júst byrjaður sum solumaður.

Sætta patentíð á veg

Reinsiskipanin hjá Green IQ hefur ikki færri enn fimm patentskrásetingar ymsastaðni kring heimin, í Evropa, Kanada, USA, Kina og Australia. Og tað er bert ein

hjá Royal Greenland fingið reinskípanina hjá Green IQ ísetta, og trý skip hjá Polar Seafood.

– Fýra nýbygningar eru á veg til Grønlands, og teir hava allir bílagt GreenArc. Teir vita nú av royndum, at hettar veruliga loysir trupuleikarnar, bæði við lensivatninum og mongdini av spillolju, greiðir Jóhann Fagraklett frá.

Hjá norska reiðarínum Havfisk hava fimm skip fingið GreenArc, og sætta skipið hjá reiðarínum hefur júst bílagt skipanina.

Eisini danska sjóverjan hefur fingið eyga á føroysku uppfinningina. GreenArc verður sett í eitt sjóverjuskip nú, og verða tey nøgd við hana, væntar Jóhann Fagraklett, at skipanin verður bílögð til fleiri skip hjá sjóverjuni.

Hugburðsbroyting

Í Føroyum eru tað enn bara tey størstu fiskiskipini, sum hava fingið sær GreenArc, men Jóhann Fagraklett hefur tó góðar vónir um, at áhugin fer at vaksa í føroyska flotanum.

– Vit hava eitt spildurnýtt modell beint nú, sum er so einfalt, at kokkurin kann passa tað uttan nakað fjas. Hettar modelið, sum vit kalla GreenArc Small Bilge, er ætlað til skip niðan fyri 400 bruttotons, tí slík útgerð til hendan skipabólkin er als ikki á marknaðinum frammanundan, sigur Jóhann Fagraklett.

Hann vónar, at bæði reiðari og mynduleikar fara at taka væl ímóti nýggja anleggnum og ímóti GreenArc generelt.

– Sum er, lensar skipabólkurin undir 400 bruttotons alt á sjógv, og tað er ikki neyðugt longur. Umhvørviskrøvini og harundir eisini krøvini til spillivatnið verða allatíðina herd, og so hvørt sum

tað hendir, økist tørvurin eisini á meira effektivum skipanum enn teimum, sum tey flestu skipini enn brúka, sigur hann og leggur afturat:

– Tað er eisini týðuligt, at ein hugburðsbroyting er hend. Í gomlum døgum var bara roynt at pumpa alt fyri borð, bæði olju og lensivatn. Men tað nýggja ættarliðið av maskinmeistarum sýnir ikki soverðna líkasælu. Teir taka tí alt tað við til lands, sum lensivatns-separatorarnir ikki megna at fáa fyri borð. Og tað er dýrt fyri reiðariini, sum tískil eiga at hava áhuga í skipanum, sum loysa hendan trupuleikan.

Lítill áhugi á landi

Men tað er ikki bara í skipaflotanum, at umhvørvið og útlát av øllum slagi er í brennideplinum. Tað er tað eisini á landi, og tí undrar tað tey á Green IQ, at tey, ið vara av føroysku oljudáking-

artilbúgvini ikki hava víst GreenArc serliga stóran áhuga.

Sambært Jóhann Fagraklett er áhugin á landi fyri GreenArc størri í grannalondunum enn í Føroyum.

Tað eru kommunurnar, sum í fyrsta lagi hava ábyrgdina av dálkingartilbúgvini í Føroyum, men landsmynduleikarnir hava yvirskipaðu ábyrgdina.

– Onkrar kommunur hava biðið um at sleppa at síggja, hvussu skipanin riggar, og allar hava verið ógvuliga sannførdar um, hvussu effektiv hon er. Men síðani hava vit onki frætt aftur. Heldur ikki Landsverk, sum varar av tilbúgvini uttanfyri havnamerkini, hefur verið áhugað.

– Men vit hava havt fleiri tilburðir í Føroyum, har olja er farin á sjógv, og onkuntíð hefur tað bara verið heppi, at álvarslig dálking ikki hefur staðist av útlátinum. Tí eru vit spent upp á,

hvussu mynduleikarnir, bæði teir kommunalu og landsmynduleikarnir, fara at raðfesta teirra tilbúgvingar frameftir, sigur Jóhann Fagraklett.

Ein bjarging í Hirtshals

Hann kann vísa á eitt ítøkiligt dømi, har GreenArc kom sera væl við og beinleiðis forðaði fyri, at álvarslig dálkingarskaði hendi.

Tað var, tá flótidoekin í Hirtshals koppaði í summar.

– Tá rann sjálvandi ein rúgva av spillolju og øðrum oljusvansi á sjógv. Men av tilvild stóð eitt GreenArc-anlegg í Hirtshals, og tað vistu tey, sum áttu flótidoekina. Síðani bleiv øll havnin upp á stutta tíð reinsað við anleggnum, greiðir Jóhann Fagraklett frá.

At skipanin er effektiv, fær Ólavur Gunnarsson, formaður í Maskinmeistarafelagnum, eisini vátan fyri, tá hann er á vitjan hjá



Í katastrofuvogninum er eitt transportabult GreenArc-anlegg, sum kann riggast til í einum handabragdi. Her stendur tað til reiðar við bátahylin í Hvalvík...

... Tað krevur bert ein persón at brúka anleggið, og tað er bæði skjótt og lætt at lora pumpuinntakið á sjógv.



Ólavur Gunnarsson, formaður í Maskinmeistarafelagnum, í miðjuni, var ovfarin av GreenArc, tá hann vitjaði Green IQ og sá, hvussu uppfinningin riggaði. Vinstrumegin stendur Jóhann Fagraklettt og høgrumegin Tummas Petur Davidsen

Green IQ í Hvalvík. Ólavur Gunnarsson hevur sjálvur í fleiri ár siglt sum maskinstjóri við Norrønu.

– Eg tosaði einaferð við ein eftirlitsmann hjá danska Søfartsstyrelsen, og hann segði, at tað var lygn, um nakar helt upp á, at ein lensivatnsseperatorur

einsamallur kláraði at levera lensivatn beinleiðis úr skitna kjølinum við einum oljuinnihaldi upp á 15 ppm, sum er markvirðið.

– Tað, sum hann segði, passaði eisini tá. Onkur grovreinsing má vera, áðrenn lensivatnið fer

íggjøgnum separatorin. Og her síggi eg, at um GreenArc verður brúkt saman við lensivatnsseparatori, so ger tað ikki mun, um blandingin so er helvt um helvt olja og vatn. Eg kenni onga aðra skipan, ið klárar hetta, staðfestir hann.

Løgin mannagongd

Jóhann Fagraklettt siglir sum maskinstjóri við Tummasi T og veit, um nakar, hvat tað snýr seg um. Tað vóru júst trupulleikarnir við at sleppa niður um 15 ppm við teimum gomlu reinsiskipanum, ið skundaði undir uppfinningina av GreenArc. Prototypurnar blivu testaðar umborð á Saksabergi, sum hann silgdi við tá.

– Tá klassin er umborð á skipum í dag og kannar lensivatnsseparatorar, so kanna teir faktiskt bara, at teir IKKI rigga at lensa fyri borð við, altso at teir ikki klára at halda markvirðið. Mannagongdin er blívin tann, at lensivatnsseparatorurin verður tendraður, og so sæst, at ppm-mátarin melder alarm og samstundis steingir fyri vatninum, sum annars skuldi fyri borð. So halda tey, at alt stendur væl til, og alt verður góðkent.

– Men hettar dámar mær slett ikki sum maskinmeistari, og hetta dámar okkum heldur ikki hjá Green IQ. Kravið átti heldur at veri, at skipanin skuldi megna at fáa til dømis eitt kubikk av lensivatni við einum oljuinnihaldi niðan fyri 15 ppm fyri borð, meðan fólkini frá klassanum hugdu at, sigur hann.

Prosent og promillur

Jóhann Fagraklettt leggur dent á, at uppgávan má vera at hava

SEKS PATENT OG VAKSANDI ÁHUGI

eina reinsiskipan, sum klárar uppgávuna – at reinsa vatnið – og ikki ein lensivatnsseparator, sum bara klárar at steðga lensingini, tí hann IKKI klárar at reinsa vatnið.

– Hettar vendir alt upp og niður nú, men vónandi kemur okkara boðskapur heilt inn til IMO.

– Eg havi ein illgruna um, at mynduleikarnir eru kroystir upp í ein krók, tí teir hava mist fokusið á sjálvan trupulleikan. Trupuleikin er nevnliga ikki tær seinastu promillurnar av olju og partiklum í vatninum, men prosentini, sum mugu grovreinsast fyrst fyri at separatorurin so kann klára restina. GreenArc reinsar prosentini, so alt hitt kann rigga, sum tað eigur, og taka promillurnar, sigur hann.

Pengar at spara

Jóhann Fagraklettt visir á, at júst tað, at seperatorarnir ikki megna uppgávuna, hevur elvt til, at reiðarí í heimshøpi hava funnið upp á alskyns kynstur at sleppa av við dálkað lensivatn. Tí tað kostar at taka tað við til lands, sum lógin annars krevur.

– Tess betur lensivatnið verður reinsað, tess færri litrar av dálkaðum vatni skulu í land, og tess bíligari verður tað. Tað kostar nevnliga eitt vist fyri liturin at sleppa av við spillolju/oljudálkað vatn, og tí ræður um at hava so lítið vatn í burturkastinum, sum til ber.

– Tað er ongin ivi um, at alt ov nógv spillolja enn fer í havið. Tað skal sjálvandi ikki koma fyri, men tað kemur fyri. Men við at gera tað so ómakaleyst sum til ber at reinsa lensivatnið og minka um dálkaða vatnið og evjuna, sum skal í land, so minkar eisini

freistingin at sleppa øllum fyri borð, sigur hann og leggur afturat:

– Hetta er júst styrkin hjá GreenArc – tað er meira ómakaleyst at lata GreenArc klára grovreinsingina, enn tað er at brúka

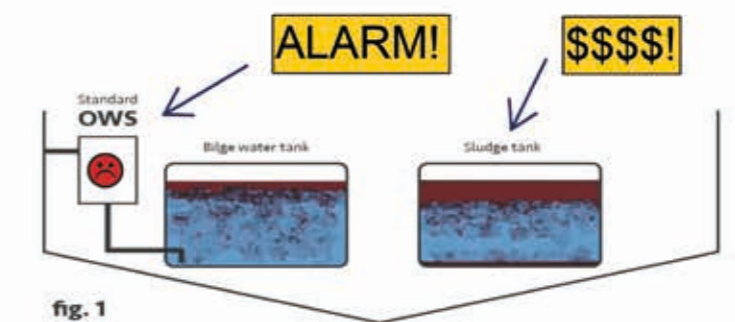
allar møguligar kreativar loysnir fyri at fáa tað skitna vatnið fyri borð. GreenArc hevur í prinsippinum bara tveir flytandi lutir og kann arbeiða í vikur, uttan at nakar hyggur at anleggnum.

GreenArc 500

Fig. 1 shows the typical situation on ships around the world.

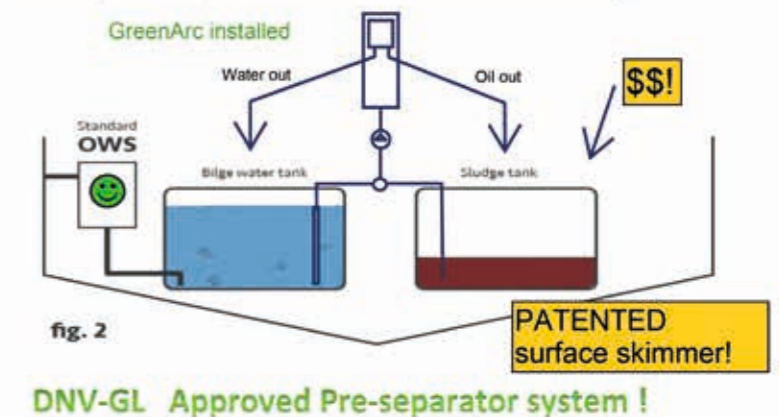
OWS has large daily operational problems because the bilge tank is too dirty

Much water in the sludge tank, give frequent sludge deliveries to port and large bills



The GreenArc 500 Bilge & Sludge system can take your ship from the situation fig. 1 to fig. 2 without the use of filters or chemicals and with only two moving parts. A highly reliable system that removes up to 99% of your bilge and sludge problems.

Flow diagram of the system, shows how this is done. It is an Internal cleaning.



Plansjan visir munin á gomlu separatorskipanum, sum rigga illa (ovast), og nýbrotið GreenArc hjá Green IQ, sum saman við einum OWS'ara megna uppgávuna til litrar. – GreenArc kann fáa øll skip at flyta seg frá fig. 1 til fig. 2 á myndini, og tá er ein sloppin av við teir vanligu trupulleikarnar við lensingini, sigur Jóhann Fagraklettt, stjóri í Green IQ



Maskinmeistarinn við munnharpuni

Munnharpan hefur alltið verið ein trúgvur fylgisneyti á ferðum hansara úti og heima

76 ára gamli Poul Havn úr Klaksvík hefur stóran part av lívi sínum arbeitt við maskinum og aðrari tøkni. Hann hefur arbeitt á landi, og hann hefur siglt úti á fremmandum høvum. Sum ein at føstu fylgisneytum sínum á mongu ferðunum úti og heima hefur hann havt munnharpuna

TEKSTUR OG MYNDIR: GRÆKARIS DJURHUUS MAGNUSSEN – PRESS

Honum hefur alltið dámt at arbeiðt, og starvsleiðin hefur verið spennandi. Hann tók fyrst útbúgving sum elektrikari og seinni sum maskinistur. Hann arbeiðdi við útbyggingini á Sornfelli á sinni, tá radarstöðin varð sett upp. Hann var ein av dyggu stuðlunum og arbeiðsformonnum á Telefonverkinum í eitt mannaminni, og hann hefur verið nóg burtur sum elektrikari og

maskinmeistari, bæði við farma- skipum og fiskiskipum.

Hóast hann er 76 ára gamal, er tað lutfalsliga stutt síðani, hann var seinasta túrin sum maskinmeistari, og tað var við Sam um Kalsoyarfjørð.

Av frítíðarítrivum hansara kunnu nevast bókaletur, serliga stóru heimspekingarnir, hann hefur savnað gomul útvarpstól, gamlar plátuspælarar og líknandi

tól í nógv ár, og so hefur tað verið munnharpan. Í dag eigur hann fleiri enn fjøruti munnharpur.

Úr Krotugrøvini

Poul Havn varð borin í heim í 1942, og vaks upp í Krotugrøvini í Klaksvík, og har býr hann framvegis.

Tað var eitt gott umhvørvi at vaksa upp í. Sum smádreingir fangaðu teir krabar, állar og

fiskaðu skrubbur. Onkuntið stjólu teir fýramannafarið hjá abbanum, men tað kom eisini fyrri, at abbin lánti teimum bátin.

Pápi Poul Havn, Johan Rasmussen, hevði lisið til maskinmeistara í Keypmannahavn og arbeiðdi sum verkførari á bedingini hjá Kjølbro.

Í Danmark hitti Johan Rasmussen Mathildu Havn, sum seinni gjørdist kona hansara. Hon var ættað úr Viborg, og haðani stavar eftirnafnið Havn.

Lærði enskt sum ungur

Tá hann var liðugur við barnaskúlan, fór Poul sum 14 ára gamal at arbeiða í sild. Um kvøldarnar gekk hann á tekniska skúla í Klaksvík.

– Pápi mín man hava hugsað nógv um framtíðina hjá børnunum. Tí í 1957 sendi hann meg til Onglands. Ein fastur mín, sum var gift í Onglandi, hevði verið heima og ferðast, og tá hon fór avstað aftur, segði pápi mær, at eg skuldi við henni til Grimsby. Eg var 15 ára gamal, og vit fóru við Tjaldrinum til Lerwick. Vit høvdu ódnarveður allan vegin. Fastur mín var so ring í sjóverki, at hon hættaði sær ikki víðari við skipi. Tískil fóru vit víðari úr Hetlandi til Skotlands við einum lítlum flúgvvara, sum tók 12 ferðafólk, minnst Poul Havn.

– Vit fóru víðari við The Flying Scotsman, sum var mest nútímans tokið tá í tíðini – við triple maskinu – allan vegin frá Aberdeen og niður til Doncaster, og haðani víðari til Grimsby. Tá vit komu inn um dyrnar hjá fastur míni í Robert Street í Grimsby, segði hon við meg, at frá í morgin verður onki tosað inni her uttan enskt. Tað var „the hard way.“



Poul Havn í heimligum umhvørvi í kjallara sínum, har hann millum annað tekst við gomul útvarpstól

Poul Havn var í Onglandi í trýggjar mánaðir, og tá dugdi hann at tosa enskt ræði.

Í elektrikalæru

Tað var leygardagur, tá Poul Havn kom aftur úr Onglandi. Fyrsta, pápin segði honum, var, at Sjúrðarberg júst var afturkomin, og Poul skuldi yvir at landa mánamorgunin.

Stutt eftir, framvegis sum 15 ára gamal, fekk hann lærupláss sum elektrikalærlingur hjá Tummas Thomsen í Klaksvík.

– Vit lærdu nógv, tí vit vórðu settir at gera alt møguligt. Serliga nógv haldi eg, at vit lærdu um økonomi, tí har skuldi hvør skrúva skrivast upp. Hvørja einastu ferð, vit tóku nakað út, skuldi tað skrivast upp, so tað lærdu vit nógv av, heldur hann.

Í lærutíðini fekk hann 100 krónur um mánaðin. Pápi hansara

gav honum boð um at leggja 25 krónur av heima hjá mammuni, tað var fyrri kost og logi.

Poul Havn var útbúgvinn elektrikari í 1962. Tá helt meistarinn við hann, at nú átti hann at finna sær okkurt annað elektrikalæra- arbeiði.

– Nú hefur gingið og sjabbað her í nøkur ár, nú haldi eg, at tú skal fara onkra aðrastaðni at arbeiða, so tú kanst læra okkurt nýtt. Teir eru farnir at byggja Nato-støðina í Mjørkadali, vita um tú kanst fáa arbeiði hjá Leif Mohr, segði hann við meg.

Í Mjørkadal

Poul Havn gjørdi sum meistarinn hevði mælt til, og hann fekk arbeiði hjá Leif Mohr. Fyrsta arbeiðið hansara fyrri Leif Mohr var á Sornfelli. Teir fingur innivist í einari barakk beint niðanfyrri, har Forward Scatter-støðin varð

bygd. Á støðini vórðu reistir veldugir radarskermar, sum vórðu nýttir til samskipti. Talan var um eina samskiptisketu heilt úr Turkalandi til Thule í Grønlandi.

– Vit búðu í barakkini um heystið. Men mikukvöld var dansur í Tórshøll, og tá høvdu tænastrúgungarnar frí, so tá ráddi um at sleppa til Havnar. Eg hevði motorsúkklu, so tað bar væl til hjá mær. Vegirnir vóru smalir, og nógvar holur vóru eisini í vegnum, tí ráddi um at koyra á miðjuni á vegnum, og so í dans. Faroe Boys vóru júst byrjaðir tá, og teir vóru fínt ílatnir, tað var stíllur í teimum, Robert McBirnie, Jógván Vágshegg, og Tryggvi Restorff var eisini onkuntíð við. Jú, Tórshøll var sakin hjá okkum ungu tá, minnst Poul Havn.

Eitt kvøldið, tað hevði kavað

nógv í fleiri dagar, vórðu teir evakueraðir úr barakkini og oman í Mjorkadal.

– Tað hevði kavað rættiliga nógv í eina tíð, og rottarnar byrjaðu at eta seg inn á okkum, tí tær fingur onki at eta. Vit tveittu teimum matrestir útum fyri at fáa frið fyri teimum. Men hetta kvøldið vórðu vit evakueraðir, tí teir vóru bangnir fyri, at vit fóru í luftina, greiðir Poul Havn frá.

Av tí at hann var so stinnur í enskum, kom hann at arbeiða nógv saman við amerikanarum á Forward Scatter-støðini. At hann fekk tann framhjárættin, dámdi kanska ikki øllum so væl.

– Eg kom at arbeiða inni, og har var mín uppgáva at installera fjarskrivaran. Og fjarskrivarnir tá í tíðini vóru so stórir sum heil skrivaraborð. Tíðindini fingur vit á

enskum frá Ritzau-tíðindastovuni. Triggjar slíkar fjarskrivarar installeraði eg. Hvat tíðindini vórðu brúkt til, veit eg ikki, og tú skuldi ikki spyrja ov nógv, og myndatól vóru bannað á støðini, sigur Poul Havn.

Hann var eisini við til at byggja no-break-skipanina.

– Tað varð gjørt við einum elektromotori uppá gamlan máta, sum koyrði alla tíðina. Tá elektrisitetið fór, so fór eitt veldugt akkumulatorbattari, sum tók yvir, í gongd, so onki blunk var í ljósinum. Samstundis sum SEV fór út, slóð ein kobling til, sum reiv ein diselmotor í gongd. Tá skipanin var komin upp at koyra, koblaði hon niðuraftur automatiskt, og tað var ikki eitt blunk at síggja í ljósinum, greiðir Poul Havn frá.

Tá arbeiðið á Forward Scatter-støðini var liðugt, fóru teir at arbeiða í bunkaranum inni í Sornfelli. Tá vóru ikki lyftir sum í dag. Í staðin gjørdur teir skráar (rampur), so elektrikararnir fingur fest kaðalar upp undir tunnilsloftið.

Inntøkan hjá Poul Havn hesa tíðina var góð. Tá arbeiðið á Forward Scatter-støðini var liðugt, varð hann róptur inn á skrivstovuna hjá Leif Mohr. Har fekk hann ein brævbjálva, sum var ein heilsan frá amerikanarunum á Forward Scatter-støðini. Í brævbjálvanum lógu triggir spildurnýggir stroknir 500 krónuseðlar.

– Hetta var fyrst í 1963, so tað var nógvur peningur tá, sigur Poul Havn.

Eftir hetta kom hann at arbeiða nógv umborð á trolarum fyri Leif Mohr, millum annað umborð á Brandi Sigmundarsson. Tað kundi vera leiðið, sum var farið á einum generatori, vinklingar



Fyrsta skipið, Poul Havn sigldi við, var Olau Gorm
Mynd: Privat

VIT ENDURNÝTA TÍNA SPILLOLJU

Í 2017 móttók IRF 5000 m³ av spillolju og oljudálkaðum vatni.

Hetta varð alt reinsað og endurnýtt. Spilloljuverkið endurnýttir nær við 100% av tí, sum kemur inn.

Spilloljuverkið hjá IRF er uttan iva eitt tað besta umhvørvisátakið í Føroyum. Í felag gera vit Føroyar grønar.



Poul Havn sigldi eisini við føroyska farmaskipinum, Frost

Mynd: Privat

kundu vera farnar. Enskir trolarar kundu koma inn og okkurt farmaskip, har okkurt var galið við talvuni, ella tað kundi vera galið við stýrimaskinuni.

– Sum ungur maður lærði tú rættliga nógv hesa tíðina, og partafelagið Leif Mohr var eitt einastandandi gott arbeiðspláss. Sjálvur var Leif Mohr eisini ein ógvuliga visjónerur maður, heldur Poul.

Til skips

Stutt eftir hetta, í 1963, var Poul Havn staddur hjá beiggja sínum í Keypmannahavn. Beiggin sigldi við Lauritsen, og hann fekk Poul at søkja kjans sum skipselektrikari hjá Lauritsen. Meðan hann er staddur hjá familju í Jútlandi, fær hann telegramm. Hann verður biðin at koma til Keypmannahavnar beinanvegin, tí hann hevði fingið kjans.

Tað skuldi ganga skjótt fyri seg. Hann fór úr Keypmannahavn við toki til Esbjerg. Haðani við

ferju til Harwich í Ongland, og úr Harwich til Rochester. Á redini í Rochester mynstraði hann umborð á Olau Gorm hin 13. juni 1963. Manningin taldi 35, og pláss var fyri fyra ferðafólkum. Sjúkrastova var við trimum sengrum.

– Høvuðsmaskinan var ein Burmeister&Wein, Tað var ein tvey-takts motorur við krosshøvdi, átta sylindrar, 62 millimetrur-boring á 115 sentimetrar slaglongdstrok. Og hann koyrði uppá tungolju – 250 redwood. Hann tók 4.670 bruttoregistar tons. Alt umborð var elektriskt, so tað var ein rættilig avbjóðing. Alt var 20 volt javnstreymur. Spøl, hiti, ventilasjonskipanir og stýrimaskinan, alt koyrði uppá elektrisitet og javnstreym. Tað kravdi nógv viðlíkahald. Tú fórt niður í maskinrúmið klokkan sjev um morgunin, so skifti tú stýrimaskinuna yvir til ein annan stóran kontrollara, meðan tú eftirhugdi hin kontrollaran. Tú skuldi ansa

rættliga væl eftir við javnstreyminum, tí har neistaði. Vit høvdu eina serliga salvu, sum vit smurdu eftir skinnarunum, og tá vit høvdu hugt alt ígjøgnum, so var tann kontrollarin klárur til morgunin eftir, greiðir Poul Havn frá.

Annars var lítil samskiptisútgærd umborð. Ein stuttbylgjusendari, og alt gekk fyri seg við morsilykli.

– Hann hevði eisini eitt ekkolodd, eina gyrokumpass, el-logg og radara, sum sjáldan riggaði. Var mjørki, so var altíð útkikk frammi á bakkanum, og var tað ikki veður at standa frammi á bakkanum, so stóðst tú úti á brúgvaveinginum, minnst hann.

Nógvar reglur umborð

Nógvir maskinmenn vóru umborð á Olau Gorm. Fyrst var ein maskinstjóri, síðani fyrstimeistari, annarimeistari, triðimeistari, fjórðimeistari, fimm assistentar, fyra motormenn, ein donkeymaður og ein elektrikari.

Reglurnar vóru harðar umborð, og mørkini vóru nógv og knívskørp.

– Tú visti – og skuldi eisini vita – hvønn tú til dømis segði tygum við. Tað var ikki lukkuligt at fara yvir um mark. Í Salongini vóru skiparin, maskinstjórinn, yvirstýrimaðurin og telegrafisturin, um hesin hevði verið í starvi í 25 ár. Ein salongdrongur borðreiddi fyri teimum. Í offisersmessuni vóru fyrstimeistari, annarimeistari, triðimeistari, elektrikarin, annarstýrimaður og triðistýrimaður. Í assistentmessuni ótu assistentarnir, í kokkamessuni ótu kokkarnir og kokkadreingirnir. Kokkadreingirnir vóru eisini kamardreingir og tóku sær millum annað av at reiða upp fyri okkum, so tað sluppu vit undan. Har afturi í skipinum ótu matrósarnir og motormenninir. Í

øðrum borðinum sótu matrósarnir, í hinum borðinum sótu motormenninir. Í miðjuni var eitt borð, og har sótu bátismaðurin og donkeymaðurin, greiðir Poul Havn frá.

Ein dagin var hann farin aftur í matrós messuna, og har setti hann seg niður. Tað skuldi hann ikki havt gjørt.

– Eg varð kallaður inn til maskinstjóran, og har fekk eg eina áttalu. Hann segði við meg, „...at det er ikke kotyme her ombord, at officererne mænger sig med den menige besætning, er det indforstået?“ Jú, jú, svaraði eg. Men sum elektrikari var eg hampuliga frælsur. Hevði eg hug at fara ein túr aftur á skipið, so kundi eg stinga eitt skrúvublað og eina peru í reyvalumman, og so fara mær ein túr, flennir Poul Havn.

Vanligt var at fáa veruligar bio-graffimar umborð, og biografur

var so í offisersmessuni eina ferð um vikuna. Var veðrið gott, so var biografur úti á dekkinum. Teir fingi vanliga einar fimm filmar umborð í hvørjari havn. Tá fóru gomlu filmarnir í land.

– Nógv er broytt við alkoholpolitikkinum umborð. Tá var frí sòla av spiritus. Tríggjar vaktir vóru, so har kundu menn sita við einari øl ella einum whisky-sjussi. Men um nakar var sjónliga ávirkadur, so fekk viðkomandi eina ávaring, greiðir hann frá.

Munnharpan

Við í viðförunum á hesum túrinum var munnharpan. Hana, ella nakrar teirra, hevur hann altíð havt við sær.

– Eg hoyrði fyrstu ferð onkran í grannalagnum spæla

munnharpu, tá eg var sjev ára gamal. Tá bílegði eg mær eina munnharpu, og síðan havi eg spælt munnharpu til nógv ymisk høvi. Eisini fyri meg sjálvan, eg spæli munnharpu hvønn einasta dag, greiðir hann frá.

Hann hevur spælt munnharpu á veitslum, á smærri samkomum, í andaligum høpi og til mong høvi, har munnharpan er komin væl við.

Frá bananum til bilar

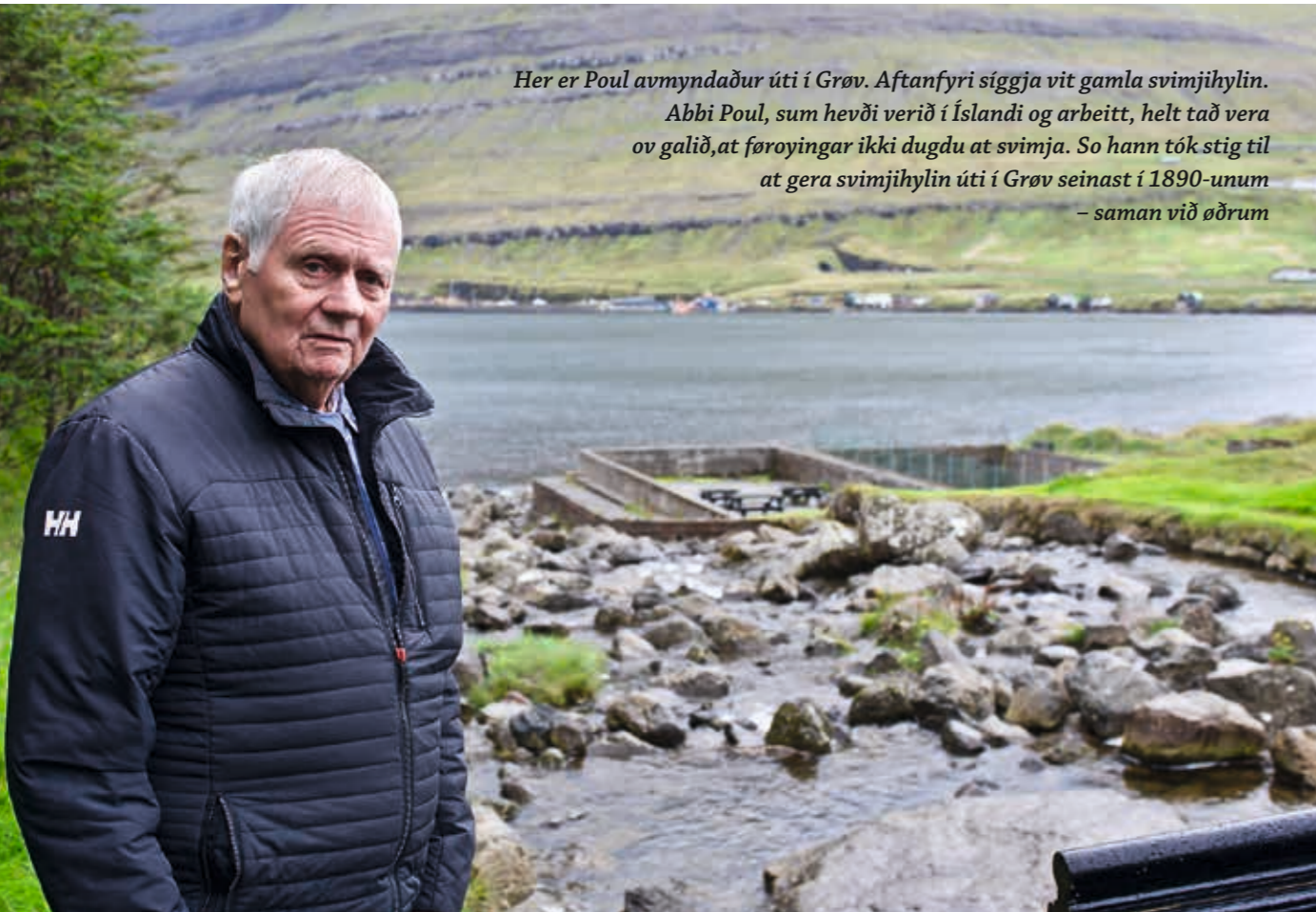
Fyrsta túrin til skips fór hann við Olau Gorm til Fraklands eftir bilum, sum skuldu til millum annað New York og Boston. Eftir hetta sigldi hann eisini við øðrum farmaskipum, og teir ferdu alt frá bananum, appilsinum og aðrari frukt og grønmæti – til bilar.



Poul Havn saman við soninum umborð á Frost í 1971. Hendan túrin høvdu teir flutt grønmæti úr Meksikoflógvannum til Le Havre í Fraklandi

Mynd: Privat

*Her er Poul avmyndaður úti í Grøv. Aftanfyrri siggja vit gamla svimjihylin.
Abbi Poul, sum hevði verið í Íslandi og arbeitt, helt tað vera
ov galið, at føroyingar ikki dugdu at svimja. So hann tók stig til
at gera svimjihylin úti í Grøv seinast í 1890-unum
– saman við øðrum*



Tað kravdi nakað av maskinmonnum og elektrikarum at sigla við frukt, tí bananir til dómis skuldu hava ein heilt ávísan temperatur á ferðini, um tær skuldu halda sær.

Árini, hann sigldi úti, kom hann víða. Einaferð fóru teir við tómun skipi til Newcastle í Avstralia eftir koli. Tað var ein ordans rullitúrur. Haðani fóru teir til Kolombo á Srilanka við kolinum.

– Tað tók tveir dagar at fylla skipið í Avstralia, men tað tók fimm vikur at tøma skipið í Kolombo. Vit lógu á redini. Nakrar sliskur vórðu settar av skipinum niður í prámar, og stigir vórðu settir niður í lastina. So runnu srilankanarnir berføttir við hesum kolinum, sum varð stoytt í prámarnar eftir sliskunum. Teir

arbeiddu alt samdøgrið. Eg spurdi, hví teir ikki brúktu lossi-útgerð, nei, tað skuldu vera soleiðis, hetta var eitt slag av sosialum arbeiði, fekk Poul at vita.

Hann var nógvar útferðir hesar vikurnar á Srilanka, serliga úti í náttúrini. Har fekk hann møguleika at ríða á einum fili.

– So kanst tú spyrja, hvussu tú kemur upp á ein elefant. Jú, hann lyftir beinið, og so traðkar tú á beinið, og hann lyftir síðan beinið soleiðis, at tú sleppur upp á ryggin á honum.

Vendistreymur

Fyrstu tíðina, hann sigldi úti, høvdu teir javnstreyms umborð. Men tá hann seinni fór umborð á ein nýbygning hjá Lauritsen,

brúktu teir vendistreyms (veksilstreyms).

– At fara til 440 volt var ein veldug broyting. Men vit høvdu so góðan tekniskan skúla í Klaksvík, tí har høvdu vit elektriskt laboratorium, so vit vóru væl fyrri, sum komu út úr tí skúlanum, heldur Poul Havn.

Ein dagin, hann var heima, helt pápin við hann, at nú átti hann at fari á Maskinskúla. Og Poul fór á maskinskúla, og har tók hann prógv sum maskinistur. Hann hevði síðani loyvi at vera maskinstjóri á skipum við maskinu upp í 3000 hk.

Fyri at fáa vinnubræv noyddist hann at arbeiða í einari smiðju í eina tíð. Poul tosaði við Kjartan Mohr, og hann fekk arbeiði á skipasmíðjuni. Har lærði hann at

sveisa, dreya og annað mangt, sum kom honum væl við seinni. Hann fekk fulla handverkarløn ta tíðina, hann var á Tórshavnar Skipasmíðju.

– Av tí at eg dugdi væl enskt, varð eg mangan sendur umborð á enskar trolarar, og var okkurt galið við einum leiði til dómis, so var tað onki sum æt bara at skifta út. Tey vórðu loddað, blýtrykk varð tikið av teimum, so vóru tey passað til umaftur og umaftur, leiðini vórðu snøgt sagt umvæld, minnst hann.

Seinni var Poul Havn við øðrum skipum, teirra millum føroyska farmaskipinum Frost, sum sigldi við flaki úr Føroyum til USA. Við tí skipinum var hann frá 1969 til 1974. At sigla við farmaskipum hóskaði væl til Poul, tí hann hevði so stóran áhuga fyri kølitemnikki.

– Tað er sum við støddfrøðini, annahvørt skilur tú hana, ella skilur tú hana ikki. Og mær dámdi so

væl at arbeiða við kølitemnikki, sigur hann.

Á Telefonverkið

Í 1974 fekk Poul bjóðað starv hjá Telefonverkinum, og har varð hann í 26 ár. Onkran hendinga tús var hann kortini til skips.

Á Telefonverkinum hevði hann nógv við starvsfólkinum at gera, ivaleyst tí at hann altíð hevur havt gott fólkatækki. Hann var eisini kápulmeistari í Havn. Telefonverkið var í rívandi menning, og tað hendi nógv. SEV kundi vera svikaligt, tí var Poul Havn biðin at gera eina back-up-skipan, har neyðaggregat vórðu sett upp kring um í Føroyum. Hann hevði ábyrgdina av ventilasjonsskipanum í bygningum hjá Telefonverkinum, og hann fekk eisini uppgávuna at uppstiga brunatrygdina hjá Telefonverkinum. Hann hevði eisini fleiri aðrar uppgávur tey 26 árini á Telefonverkinum.

Eftir at Telefonverkið varð

umskipað til alment partafelag, hendu nógvar broytingar, og nógv starvsfólk omanfyri 50 ár fóru úr starvi, teirra millum Poul Havn.

Bara hált ár seinni fór hann aftur til skips, fyrst við Kuba-bátunum Trasti og Havhesti. Hann var eisini við Krúnuni úr Miðvági og Patriciu, sum var fyrrverandi Rocamador. Uppaftur seinni var hann við rækjutroklarunum South Island, sum seinni broytti navn til Havborg.

Í 2008 gjørdi Poul Havn av at fara í land, tá sigldi hann við Havborg. Men tá vóru aftur boð eftir honum, og síðani hevur hann verið frítíðaravloysari í maskinuni á Sam, sum siglir millum Klaksvík og Syðradal í Kalsoynni.

– Men nú er vell, sigur Poul Havn.

Hann tekur eina av mongu munnharpunum, og spælir eitt vakurt lag.



Her situr Poul Havn í stovuni við nøkrum av mongu munnharpunum



Poul Havn í maskinrúmi fyri mongum árum síðani
Mynd: Privat



FØÐINGARDAGAR Maskinmeistarafelagið:

Jónhard Berg	Strendur	9/9-1948	70 ár
Jákup Petersen	Rituvík	24/9-1948	70 ár
Hans David Joensen	Norðragøta	25/9-1948	70 ár
Hanus í Gerðum	Klaksvík	6/10-1948	70 ár
Nikkel Martin Kruse	Eiði	26/10-1948	70 ár
Páll Hentze	Tórshavn	15/11-1948	70 ár
Martin Jacobsen	Porkeri	23/11-1948	70 ár
Jógvan Jógvansson Isaksen	Klaksvík	11/9-1958	60 ár
Pauli Suni Danielsen	Miðvágur	24/9-1958	60 ár
Jákup Meinhard Jacobsen	Vestmanna	28/9-1968	50 ár
Eyðun Rasmussen	Klaksvík	25/10-1968	50 ár
Peter Leon Lorenzen	Tórshavn	1/11-1968	50 ár
Jógvan Lützen	Tórshavn	28/9-1979	40 ár
Oddmar á Kósini	Klaksvík	19/11-1978	40 ár
Rógvi Mortensen	Hoyvík	7/10-1988	30 ár
Jón Djurhuus	Tórshavn	29/10-1988	30 ár
Petur Martin Jacobsen	Argir	20/11-1988	30 ár
Páll Róland Petersen	Klaksvík	21/11-1988	30 ár

Frá Maskinmeistarafelagnum

8. juni 2018

Fundur í Maretima útbúgvingarráðnum. Á skránni vóru eitt nú nýggja aspirantskipanin fyri maskinmeistaralesandi, sum fer av bakkastokki nú í august og nýggja bachlorútbúgvingin, sum allarhelst verður lanserað í august 2019.

11. juni 2018

1. sáttmálasamráðingarfundur við KAF um sáttmálarnar hjá kommunalt settum maskinmeistarum á SEV og IRF.

18. juni 2018

Fundur við Reiðarafelagið fyri farmaskip. Á fundinum varð problematikkurin við útflogging umrøddur.

18. juni 2018

2. sáttmálasamráðingarfundur við KAF.

19. juni 2018

Fundur í Smæruni um at fáa gjørt eina umsitingarskipan fyri fiskiskapin eftir botnfiski undir Føroyum.

21. juni 2018

Nevndarfundur. Á skránni vóru seks mál til stóðutakan umframt kunning. Harímillum revidering av sáttmálakrøvum og málið um frádráttin hjá reiðarum við kvotukeyp.

22. juni 2018

Prógvhandan á Vinnuháskúlanum, har 17 nýggir maskinmeistarar finga prógv. Formaðurin helt røðu, og handaði virðisløn.

25. juni 2018

3. sáttmálasamráðingarfundur við KAF.

26. juni 2018

Fundur við umboð fyri Bakkarfost. Endamálið var at hoyra nærri um fakfelagsviðurskiptini hjá teimum við atlit til maskinmeistararnar, sum eru í starvi hjá fyrítøkuni. Aftaná var rundvísing á nýggja virkinum.

27. juni 2018

Fundur og ábit saman við leiðslunum á SEV. Umrøtt varð bygnaðurin í núverandi líki, og hvat framtíðin hevur at bjóða.

28. juni 2018

Fundur, har manningarfeløgini saman við lögfrøðingi gjøgnumgingu kæruritið um frádrátt av kvotukeypi, sum síðani er latið Fasta Gerðarættinum.

29. juni 2018

4. sáttmálasamráðingarfundur við KAF.

14. august 2018

5. sáttmálasamráðingarfundur við KAF.

17. august 2018

Fundur í FMU. Á skránni var fundarinnbjóðing frá ITF, har mótast skuldi á fundi í Keyptmannahavn seinni í mánaðinum, og málið um útflogging úr flotanum, orsakað av trupulleikanum at manna dekkarstørvini við føroyskari manning.

22. august 2018

6. sáttmálasamráðingarfundur við KAF.

23. august 2018

Fundur á SEV í arbeiðsbólki, sum er samansettur við umboðum frá SEV-leiðsluni og MF. Arbeiðsbólkurin arbeiðir við at útgreina arbeiðsøkið og harvið størvini hjá felagnum.

27. august 2018

Limafundur fyri limir, sum sigla undir RFF sáttmálanum fyri farma- og fráländaskip. Umrøddar vóru komandi sáttmálasamráðingar. Fundurin var hampuliga væl møttur.

28. august 2018

Nevndarfundur. Á skránni vóru millum annað fyra mál til stóðutakan, eitt nú samráðingarstøðan í KAF-samráðingunum og stuðul til privatir útvarpsrásir.

29. august 2018

Fundur á SEV – í arbeiðsbólkinum, sum er samansettur við umboðum frá SEV-leiðsluni og MF. Arbeiðsbólkurin arbeiðir við at útgreina arbeiðsøkið og harvið størvini hjá felagnum.

30. og 31. august 2018

Fundur í Keyptmannahavn við ITF, 3F og Dansk Metal. Úr Føroyum vóru nevndin og skrivarin í FMU. Á skránni var manningarstøðan umborð á skipunum í føroysku FAS skipanini.

4. september 2018

Fundur at støðulýsa sáttmálasamráðingarnar við KAF.

4. september 2018

Fundur á SEV á Sundi. Hesin fundur er liður í arbeiðinum hjá arbeiðsbólkinum at nágreina arbeiðsøkið og størv hjá felagnum.

5. september 2018

Verkstova hjá Hagtalsgrunninum. Endamálið var frálæra í at nýta hagtalsbankan hjá teimum. Fyri MF vóru formaðurin og skrivstovuleiðarin.

7. september 2018

Eftirmetingarfundur í FMU. Eftirmetingin var av fundinum í Keyptmannahavn um mánaðarskiptið. Niðurstøðan var at biðja um fund við RFF, fyri at fáa sett skjøtil á arbeiðið at loysa trupulleikan við útflogging. Hesin fundurin er nú avtalaður, og verður á MF skrivstovuni 21. september.

12. september 2018

Partaeigarafundur fyri P/F Fakfelag. Á fundinum luttaka umboð fyri LÍV og nevndin í P/F Fakfelag.


14. september 2018

Fundur saman við Sp/F Prisma í liðinum at menna eina hagtalskipan fyri Trygdargrunnin. Formaðurin og skrivstovuleiðarin hjá MF luttaka.





SKEIÐ Á VINNUHÁSKÚLANUM

VINNUHÁSKÚLIN

 BRM-skeið


 ERM-skeið

 Ship Handling


 Skeið í heilsulæru
og endurnýggjan

 ARPA-skeið


 ECDIS-skeið


 Tecdis-skeið


 SSO-skeið


 § 16-skeið

 ISPS-skeið

 Endurnýggjan av vinnubrøvum


 Tankers Safety-skeið


 Flutningur av
vandamiklum farni


 Ketilpassaraskeið


 GMDSS-skeið

 LRC-skeið


 GOC-skeið og endurnýggjan


 DP Basic/induction


 DP Advanced/Simulator

 DP endurnýggjan


 AIS

 Tankers familiarisation


 Háspenningskeið
maskinmeistarar


 Háspenningskeið maskinistar


TRYGDARDEPILIN VIÐ ÁIR


 Eldslökking umborð á skipi


 Endurtøkuskeið eldslökking u.s.


 Slökkileiðsla umborð á skipi


 Eldslökking fyri skipsvirmenn


 Endurtøka IMO 80

 Trygdarskeið grundleggjandi

 Trygdarskeið fult

 FRC-grundskeið

 Bátaføraraskeið

 Medisinsk fyrstahjálp

 Stroppaskeið

Skeiðini eru sambært STCW-sáttmálanum við broytingum frá 2010.
Koturnar til skeiðini finnast á heimasíðu skúlans.