MASKINMEISTARIN

Nr. 10 / Desember 2019

Nú skal fyllast inn í skrokkin

Lønarsamráðingar:
Eftirsleipið skal minka

Mistu 11 mans
í eldhavi á Herkules

Minni gravgangur á Vinnuháskúlan

Útgevari
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 MASKINMEISTARAN, kunnu boða frá hesum í teldupost til: press@press.fo
Haldaragjaldið er 200,– kr. um árið; t.e fyri 4 bløð

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

Forsíðumyndir
Havrannsóknarskipið
Øssur Winthereig
Lønarsamráðingar
Ingolf S. Olsen
Mistu 11 mans í eldhavi á Herkules
Privat mynd
Minni gravgangur á Vinnuháskúlan
Ingolf S. Olsen

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
Grækaris Djurhuus Magnussen
grakaris@press.fo
Tel 51 44 44

Umbróting, prent og liðugtgerð
Estra 478500

Upplag: 800

INNIHALD

Nú skal fyllast inn í skrokkin 4
Lønarsamráðingar: Eftirsleipið skal minka 12
Mistu 11 mans í eldhavi á Hercules 16
Førleikakrøv verða undirgravað 23
Minni gravgangur á Vinnuháskúlan 24
NMF 100 ár 26
Grønar væntanir 28
Føðingardagar 30
Tíðindi frá Maskinmeistarafelagnum 31

s. 16

Vit hava alt at vinna

2019 er um at renna út, og í Maskinmeistarafelagnum kunnu vit líta aftur á eitt á mangan hátt hendingaríkt fakfelagsár, eisini hvat sáttmálum viðvíkur.

Hóast talan bert var um samráðingar um tveir av sáttmálunum, gjørdist uppgávan bæði trupul og tíðarkrevjandi.

Í mars endurnýggjaðu vit so eftir drúgvar samráðingar sáttmálan fyri handilsskip, og í apríl fingu vit eftir sera truplar samráðingar og seming loksins ein eitt ára sáttmála fyri limirnar í fiskiflotanum.

Nú standa samráðingar um allar teir fýra sáttmálarnar við Fíggjarmálaráðið og tann eini við KAF fyri framman. Sáttmálarnir gingu út 1. oktober, og í løtuni bíða vit bara eftir samráðingartørni.

Sáttmálasamráðingar eru altíð truplar, og tær, sum nú skulu førast, fara í øllum førum at krevja nógv av okkum, sum samráðast skulu. Tí fyri Maskinmeistarafelagið er tað avgerandi, at vit nærkast lønarlagnum í Danmark, sum er tað landið, vit plaga at samanbera okkum við.

Eg havi kannað danskar sáttmálar og danskar lønir. Lønarliga eru føroyskir sáttmálar generelt eftirbátar samaborið við teir donsku, men sum eg dugi at síggja, so er eftirsleipið størst hjá føroysku maskinmeistarunum á landi. Har liggja vit í miðal umleið 25 prosent undir teimum donsku lønunum.

Seinast tóku vit smá fet rætta vegin, og hesaferð skulu tey helst vera størri. Í so máta hava vit alt at vinna og lítið at tapa. Tí verður tað lønareftirsleipið, sum verður útgangsstøðið í okkara samráðingum, og undir ongum umstøðum bara ein karmur, sum er ásettur av almennu arbeiðsgevarunum.

Nýggja samgongan hjá okkum sigur seg vilja lætta um hjá fleiri samfelagsbólkum, og tað er einki meira enn rímiligt at vænta, at vanligi løntakarin eisini fær sín part.

Samráðingarnar fara helst at mynda byrjanina av nýggja árinum – vónandi, vil eg siga, tí vit vilja ikki framhaldandi góðtaka, at sáttmálarnir fara so langt út um gildistíðina, áðrenn nýggir eru fingnir til høldar. Tað verður so ikki bíðað eftir okkum.

Hesir sáttmálarnir eru ikki teir einastu, sum skulu fáast upp á pláss næsta ár. Bæði sáttmálin við Føroya Reiðarafelag fyri fiskiflotan og tann við Føroya Arbeiðsgevarafelag fyri privat settar á landi ganga út ávikavist 1. apríl og 1. juni. Eisini skulu báðir sáttmálarnir, sum vit hava í Grønlandi, endurnýggjast.

Men aðrar spennandi avbjóðingar verða eisini í 2020. Millum annað havi eg góðar væntanir um nýggj og spennandi arbeiðspláss, nú grøna orkumenningin tekur dik á seg. Nýggjar vindmyllulundir verða stungnar út í kortið, og tær skulu eisini rekast. Sjálvandi skulu tað í stóran mun verða okkara væl útbúnu maskinmeistarar, sum fara at manna hesi nýggju arbeiðsplássini.

Samanumtikið møta vit í Maskinmeistarafelagnum nýggja árinum við áræði og bjartskygni.

Við hesum orðum fari eg vegna felagið at takka fyri gott stev og samstarv í 2019 og ynskja øllum okkara limum við familjum og lesarum av hesum blaði annars eini gleðilig jól og eitt gott og eydnuberandi nýggjár.

Ólavur Gunnarsson
– formaður í Maskinmeistarafelagnum

Skrokkurin liggur á Skála og verður væntandi klárur á sumri 2020

HAVRANNSÓKNARSKIPIÐ:

Nú skal fyllast inn í skrokkin

TEKSTUR OG MYNDIR: ØSSUR WINTHEREIG – PRESS

Har liggur eitt nýmálað snøgt skip í fleiri bláum litum við ein av molunum á Skála.

Fyri onkran óroyndan sær nýggja havrannsóknarskipið út sum liðugt, men í somu løtu tú kemur umborð sæst, at hetta er eitt skralltómt skal – ein stálskrokkur við dekkum og skilaveggjum.

Nøkur av stóru tølunum eru sett umborð – eitt nú motorarnir, so hol ikki skuldi skerast í skrokkin, eftir hann var komin á Skála.

Men einki er monterað.

Alt stálarbeiðið er gjørt á skipasmiðju í Litava. Og skipið er eisini málað í Litava. Anker Eli Petersen hevur valt litir og teknað mynstrið.

Í dag er hetta vanligi mátin at smíða nýggj skip. Stálarbeiðið verður gjørt liðugt á eini skipasmiðju, og síðani verður monteringin og alt annað arbeiði gjørt aðrastaðni.

Nýggja havrannsólknaskipið varð sleipað úr Litava til Skála. Veðrið var ikki av tí besta, so teir lógu bakk nakrar dagar sunnan fyri Skagen, og hálvan september kom skrokkurin á Skála.

Dánjal Jákup Berg í Soylu, sum er framleiðsluleiðari, tekur í móti at keiini. Áðrenn vit kunnu fara umborð, skulu vit hava eina trygdargjøgnumgongd inni á skrivstovuni.

Stórur dentur verður lagdur á øll trygdarviðurskifti kring arbeiðið á nýggja havrannsóknarskipinum. Á Mest á Skála hava tey júst sett Anniku Hansen í starv at samskipa trygdarviðurskiftini.

Øll, sum skulu umborð at arbeiða, skulu hava eina grundiga gjøgnumgongd av trygdarviðurskiftunum umborð, hvussu arbeitt verður, og hvussu skal berast at, um okkurt er áfatt.

Tá vit vóru har, løgdu teir síðstu hond á at girða skrokkin inni, so øll, sum skulu umborð, skulu stempla inn og út gjøgnum eina sonevnda karrusell í einum skúri á keiini. Soleiðis ber altíð til at hava tal á, hvussu nógv eru umborð.

– Vit arbeiða eftir HTU-leistinum: Heilsa, trygd og umhvørvi, sum øll hava týdning og skulu takast í álvara. Fólk skulu ikki gerast sjúk av at arbeiða umborð, trygdin skal vera í lagi og vit skulu eisini vanda okkum um umhvørvið, sigur Annika Hansen.

Hon hevur hildið nøkur trygdarupplegg, og eg – sum gestur – fekk eisini eina vegleiðing um, hvussu eg í mínum gestahjálmi skulu bera meg at.

Kalt stál

Nakrir handverkarar eru umborð, men rættulig gongd var ikki komið á arbeiði, tá vit vóru har stutt eftir, at skipið var komið.

Stálveggirnir standa ísakaldir, og smáu píkarnir, sum stinga út alla staðni í stálkonstruksjónunum eru klárir at taka móti isoleringini, sum skal festast á píkarnar.

Tey stóru rørini eru løgd í Litava, men øll tey smáu skulu leggjast. Har er einki hydralikkrør at síggja – eingin ventilasjónsskakt. Men stálarbeiðið er alt liðugt: tangarnir eru tættir og rúmini eru tøtt.

Nú fer at fyllast umborð við handverkarарum og montørum frá bæði Mest og øðrum undirveitarum.

Tíðarætlanin sigur, at nýggja havrannsóknarskipið verður liðugt í juni 2020.

Umframt havrannsóknir fyri Havstovuna skal skipið eisini kunnað arbeiða fyri onnur. Eitt nú skal skipið eisini kunnu skjóta seismikk fyri aðrar kundar.

Skipið sær ikki so stórt út, har tað liggur við bryggju. Ein orsøk sigst vera, at upprunaliga hugsanin var, at raksturin av skipinum skuldi ikki vera dýrari enn rakstrurin av Magnusi Heinasyni.

– Dekkið sær kanska ikki so stórt út, men tað er væl størri enn umborð á Magnusi, sigur Dánjal Jákup Berg í Soylu, sum er framleiðsluleiðari.

Nógv ymisk spøl skulu setast umboð. Krøvini til eitt rannróknarskip eru nøkur onnur enn til fiskiskip. Í alt eru 24 spøl umborð av ymiskum slagi og stødd. Tvey trolspøl vera umborð – 30 tons hvørt.

Gott stálarbeiði í Litava

Hetta er fyrstu ferð, síðani Thorskipini vórðu smíðað fyri umleið 10 árum síðani, at teir á Skála standa fyri einum so stórum arbeiði umborð á einum lidnum skrokki. Skrokkarnir til Thorskipini vóru smíðaðir á Skála.

Avbjóðingin er stór, men Mest hevur havt neyvt samstarv við skipasmiðjuna í Litava. Men arbeiðið á Skála er av slíkum slag, sum tey áður hava gjørt.

Fólk, sum hoyra til Mest gera ein part av arbeiðinum, men fleiri undirveitarar eru.

Dánjal Jákup Berg í Soylu lat væl at stálarbeiðinum hjá skipasmiðjuni í Litava.

– Jú, stálarbeiði duga teir væl. Teir levera nógv av stáli til cruiseskip, sum vera gjørd liðug í Finnlandi og Týsklandi. Men tá er tað fyri tað mesta blokkar, sum vera fluttir á prámum. Tað er ikki so vanligt, at teir byggja liðug skip, sum í hesum føri.

Framhald á næstu síðu >>

Sveisarnir umborð, sum hoyra til Mest, eru teir flestu útlendingar

– Munurin at arbeiða við einum nýbygningi og vanligum umvælingum er, at her mugu mennirnir vita alt, tí tað er eingin annar, sum veit, hvussu tað skal gerast.

So tað er øðrvísi við einum nýbygninginі, tí her er einki roynt áður, sigur Dánjal Jákup.

Vit fara upp á brúnna, sum er á sætta dekki.

– Mastrina fara vit ikki uppí, helt Dánjal, og eg helt bara fyri, at tað nýttist mær ikki.

Brúgvin er eitt kalt, tómt stálrúm. Ikki ein kápil ella nakað tól at síggja enn. El-útgerðin verður latin av El-talvuvirkinum í Gøtu.

Ikki óvæntað verða tólini á brúnni nýmótans. Umframt navigasjónsútgerð, so er hópin av útgerð, sum kann kanna og lesa botnviðurskiftini. Júst útgerðin at kanna botnviðurskiftini er fingin til vega saman við Jarðfeingi, sum væntandi verður fastur kundi hjá nýggja havrannsóknarskipinum

– Tað fyrsta, vit gera, er at bjálva rúmini. Tað næsta er ventilasjón, hiti og káplar. Tá vit byrja at innrætta, so verður byrjað við dúrkinum. So verða veggirnir bygdir uppeftir, og tað seinasta er so loftið.

Lítil larmur

Motorarnir eru komnir umborð, og kølivatnskipanin er næstan klár, annars skal alt annað gerast, meðan skipið liggur á Skála.

Teir eru so smátt farnir í gongd í maskinrúminum at strekkja káplar og kápilblokkar.

– Vit frá Mest hava maskinfólk umborð, sum arbeiða við maskin-, smyrji- og brennioljusysteminum, sigur Dánjal Jákup.

Í maskinrúminum er rættiliga gott pláss at arbeiða í. Teir flestu, sum koma í maskinrúmið, nevna, at her sær út til at vera gott pláss.

Ein av monnunum í ketildrakt og brølapu hevði ein spurning, og Dánjal Jákup svaraði:

– Two minutes.

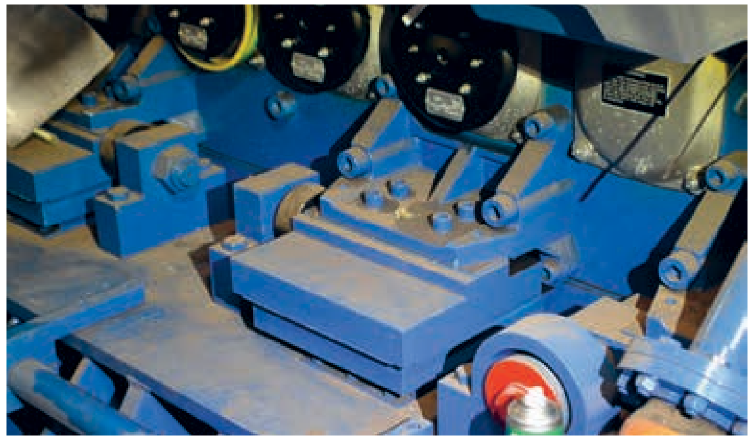
Hesa løtuna slapp eg fram um sveisaran.

Sveisarnir umborð, sum hoyra til Mest, eru teir flestu útlendingar. Skipið er merkt – Silence Research – sum er eitt serliga friðarligt skip, og merkir tað, at motorarnir standa á dupultum gummipútum. Eisini er isolerað allan vegin kring maskinuna. Hetta er alt fyri, at tað ikki skal larma út í sjógvin, tá skipið arbeiðir.

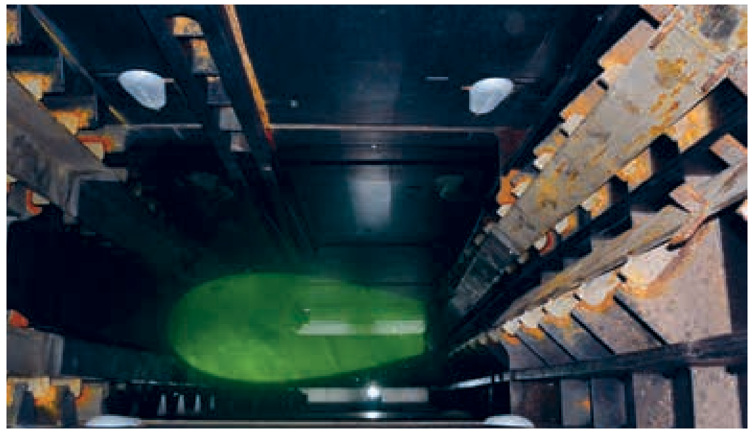
Skipið hevur eisini ein sonevndan azimut-thrustara, ið riggar sum síðuskrúva og kann stingast niður úr skipinum og halda tað at kalla pinnastilt í sjónum, sum onkuntíð krevst til botnkanningar.

Øll sum skulu umborð skulu stempla inn og út gjøgnum eina sonevnda karrusell í einum skúri á keiini

Akkersspælið og onnur størri tól, vórðu sett umborð fyri at sleppa undan at gera nýggj hol í skrokkin



Motorurin stendur á sonevndum dupultum pútum fyri, at larmurin ikki skal breiða seg út í sjógvin



Skipið hevur eisini ein sonevndan azimut-thrustara, ið riggar sum síðuskrúva og kann stingast niður úr skipinum

Framhald á næstu síðu >>

Enn er tómligt á dekkinum

Á teknistovuni sita teir við 3d-myndum, so lættari er at síggja, hvussu útsynið er frá teimum ymsu plássunum á dekkinum

Dánjal Jákup Berg í Soylu, framleiðsluleiðari

Brúgvin, sum restin av skipinum, er skralltóm, men skal fyllast við nýmótans tøkni

Alt ventilasjóns- og sanitetsarbeiðið er eitt arbeiði, sum Demich stendur fyri.

Vit fara tvey dekk niður og fram í gronina. Nýggja skipið hevur eina heldur eyðkenda gron.

– Á tekningunum var gronin tikin nakað aftur og so víðkað eitt sindur. Og tað er blivið til eitt gott rúm her frammi.

Niðri á øðrum dekki eru kahúttirnar, har manningin heldur til í bakborði, og granskarar hava fingið stýriborð at húsast í. Í alt eru fýra rannsóknarstovur umborð.

”Skipið hevur eisini ein sonevndan azimuth trustara, ið riggar sum síðuskrúva og kann stingast niður úr skipinum og halda tað at kalla pinnastilt í sjónum, sum onkuntíð krevst til botnkanningar“

Samskipan og raðfylgja

Størsta avbjóðingin við einum arbeiði av hesum slag er samskipan, so arbeiðini verða liðug í røttu raðfylgjuni.

Sjálvandi skal isolasjón og káplar vera liðugt, áðrenn hugsað verður um at seta veggir upp.

– Vit hava kanska ikki so nógvar royndir við nýbygningum í Føroyum, men sjálvt hondverkið, tað er eingin trupulleiki, sigur Dánjal Jákup. Sum framleiðsluleiðari arbeiðir hann undir verkætlanarleiðaranum.

– Mín bakgrund er, at eg havi umboðað fleiri reiðarí á skipasmiðjum kring heimin og havt prosjektleiðslu fyri eitt norskt reiðarí frá 2008 til 2016.

Dánjal Jákup er útlærdur á Mest og lærdi so til maskinmeistara í Danmark og hevur arbeitt uttanlands í meira enn 20 ár.

Men í fjør vár møtti hann Mouritz Mohr, stjóra á Mest, og so var avtalað, at Dánjal Jákup skuldi byrja í mai í fjør, sum framleiðsluleiðari í hesi verkætlanini.

Framhald á næstu síðu >>

Fólk, sum hava verið umborð, siga, at plássið í maskinrúminum er gott

Alt er teknað

Á teknistovuni sita konstruktørar, verkfrøðingar og byggifrøðingar við stóra yvirlitinum yvir, hvat skal gerast, og í hvørjari raðfylgju fara-ast skal fram.

– Sjávandi er ein tekning aftan fyri alt sum er umborð. Ja ikki til tey smáu rørini, tey fær man loyvi at leggja eftir gehør, sum man sigur, sigur Dánjal Jákup.

Ein situr við tekningunum yvir fabrikkina og ein við tí elektriska, ein við hydraklikkskipanini, og serliga hugtakandi er 3d-tekn-ingin, har til ber at fara umborð á skipið á telduni og síggja, hvussu rør, káplar og onnur útgerð verða monterað.

3d-tekningin er gjørd í Litava, men so við og við verður meiri teknað inn, so eisini teir á teknistovuni hava yvirlit yvir, hvussu arbeiðið líður.

Vit brúka hesar tekningarnar til at kanna, um tað er pláss fyri tí, sum skal setast umborð, og fyri at sleppa undan, at nakað krasj-ar, tí útgerð og annað verður lagt oman á hvørt annað, sigur Dánjal Jákup.

So hvørt tekningarnar eru lidnar, vera tær lagdar inn, og so sæst, um alt passar saman, annars mugu broytingar gerast.

3d-tekningin er til dømis betur egnað enn 2d-tekningar at finna besta staðið á dekkinum til at mannerera spølini og kranarnar.

> ” – Vit brúka hesar tekningarnar til at kanna, um tað er pláss fyri tí, sum skal setast umborð, og fyri at sleppa undan, at nakað krasjar, tí útgerð og annað verður lagt oman á hvørt annað, sigur Dánjal Jákup “

Faktaboks

Spøl, sum skulu umborð:

1 Akkersspæl typa AW-1800E, 5.0 Tons.

2 Trolspøl, typa TWS-7530E, 30.6 Tons.

1 Netatrumla, typa ND-7500BE, 24.0 Tons (permanent netatrumla)

1 Netatrumla, typa ND-4000BE , 12.0 Tons (mobil netatrumla).

4 SWEEP-LINE spøl typa GW-2300BE, 13.0 Tons

2 GILSON-spøl, typa GW-2300BE, 13.0 Tons

1 Úthálaraspæl, typa GW-200E, 5.0 Tons

2 Innhálaraspøl , typa GW-200E , 3.0 Tons

2 CTD-spøl, typa HW-201E, 1.8 Tons

1 MOCNESS-spæl, typa GW-200E 0.5 Tons

2 NET SOUNDER-spøl, typa SOW-502E, 4.0 Tons

2 BACKSTRAP-spøl, typa GW 100E , 1.5 Tons

2 GILSON HOOK-spøl, typa GW 100E, 1.0 Tons

1 CORING-spæl, typa HW507E-T90, 4.0 Tons

Lønarsamráðingar:
Eftirsleipið skal minka

Maskinmeistarafelagið góðtekur ikki at verða trýst inn í ein lønarkarm, sum onnur hava samráðst seg til. Felagið hevur tað størsta lønar-eftirsleipið her heima samanborið við Danmark, og tað er eitt krav, at munurin skal minka, sigur formaðurin

TEKSTUR OG MYNDIR: INGOLF S. OLSEN – PRESS

Enn er Maskinmeistarafelagið ikki sloppið fram at samráðingar-borðinum at tingast um nýggjar sáttmálar – tilsamans fimm í tali – fyri teirra limir á landsalmenna og kommunala arbeiðsmarknaði-num.

Ongi krøv eru heldur handað enn, men Ólavur Gunnarsson, formaður í Maskinmeistarafel-agnum, letur ongan iva vera um, at felagið vil hava lyft lønarlagið hjá maskinmeistarunum á landi í Føroyum so mikið nógv, at teir vinna inn á lønarlagið hjá starvs-feløgunum í grannalondunum, serliga í Danmark.

– Vit samanbera okkum oftast við tann danska arbeiðsmarknað-in, og í meðal liggja vit altso eini 25 prosent aftanfyri donsku maskinmeistaralønirnar á landi. Hesin munurin skal minka, tað er onki sum eitur, sigur Ólavur Gunnarsson.

Fýra av sáttmálunum eru við Fíggjarmálaráðið, tað snýr seg um alment settar maskinmeist-arar á landi, teir hjá Vørn/Fiski-veiðieftirlitinum, teir hjá Strand-ferðsluni og teir umborð á Magnusi Heinasyni. Tann fimti er við KAF og umfatar maskinmeistararnar hjá SEV og IRF. Allir sáttmálarnir gingu út 1. oktober.

”– í meðal liggja vit altso eini 25 prosent aftanfyri donsku maskinmeistaralønirnar á landi. Hesin munurin skal minka, tað er onki sum eitur, sigur Ólavur Gunnarsson“

Ólavur Gunnarsson sigur, at Maskinmeistarafelagið langt síð-ani hevur orðað síni krøv og er til reiðar at handa tey og fara til samráðingar, nær tað skal vera. Men í virðing fyri mótpartinum vil hann ikki siga nakað ítøkiligt um krøvini enn.

Annað enn, at eftirsleipið í mun til donsku maskinmeistararnar skal minka.

Altjóða kapping

Tað merkir samstundis, at Mask-inmeistarafelagið ikki bara uttan nakað kann laga seg eftir einum arbeiðsgevaraásettum karmi fyri allan tann almenna føroyska arbeiðsmarknaðin.

– Nei, vit kunnu ikki bara hyggja at, hvat aðrir føroyskir fakbólkar fáa, tí tað er ein altjóða arbeiðsmarknaður, sum kappast um okkara limir. Tað ber als ikki til, at vit framhaldandi skulu liggja so langt aftanfyri, og tað tænir als ikki føroysku arbeiðsgevarun-um heldur, tí tað er ikki vist, at tað framhaldandi fer at bera til at rekruttera føroyskar maskin-meistarar til arbeiði á landi, um lønirnar ikki fara at líkjast teimum í grannalondunum.

– Uppgávan hjá okkum er so at rætta skeivleikan, soleiðis at samsvar verður ímillum starv og løn, sigur Ólavur Gunnarsson.

Hann vísir á, at land og komm-unur í Føroyum higartil hava kunnað gjørt sær dælt av serligu støðuni, sum føroyskir maskin-meistarar eru í, tí teir eisini eru so nógv eftirspurdir í altjóða handils-flotanum, frálandavinnuni og ikki minni á bæði føroyskum og út-lendskum fiskiskipum.

Mettaðir sjómenn

– Tað vísir seg, at almennu mask-inmeistarastørvini á landi í Før-oyum í stóran mun eru mannað

– Vit liggja eini 25 prosent aftanfyri donsku maskinmeis-taralønirnar á landi. Hesin munurin skal minka, tað er onki sum eitur, sigur Ólavur Gunnarsson

av mettaðum sjómonnum. Av monnum, sum hava tikið tey stóru tøkini aðrastaðni, og sum hava goldið sína skuld. Teir hava kanska tjent nógv umborð á fiski-skipum ella sum útisiglarar, og kunnu betur liva við einari lægri inntøku nú.

– Miðalaldurin á maskinmeist-arum á landi er rættiliga høgur, og tað sigur okkum eisini, at talan er um fólk, sum hevur verið aðrastaðni, staðfestir Ólavur Gunnarsson.

Hann sigur, at ungir føroyskir maskinmeistarar ikki lata sær lynda almennu føroysku lønirnar. – Teir hava tvey í at velja, annað-hvørt at taka eitt maskinmeistara-starv á landi í Føroyum, sum er eitt láglønarstarv samanborið við somu størv aðrastaðni, ella at fara á sjógvin at tjena nógvar pengar í kanska eini 20 ár, og síðani leggja seg heima.

– Í øllum førum er tað so, at ungir maskinmeistarar, sum veru-liga ætla at tjena pengar, teir taka ikki eitt starv sum maskinmeistari á landi í Føroyum. Um tú kanst fáa 20.000-30.000 krónur meira um mánaðin við til dømis at sigla í eini eitt-til-eitt-skipan, so vilja teir flestu yngru maskinmeistar-arnir velja tað, sigur Ólavur Gunnarsson.

Hann sigur, at tað serliga er í miðstaðarøkinum, at inntøkan ikki stendur mát við útreiðslurnar, tá ein ungur maður stendur fyri at stovna familju og seta búgv.

”– Í øllum førum er tað so, at ungir maskin-meistarar, sum veruliga ætla at tjena pengar, teir taka ikki eitt starv sum maskinmeistari á landi í Føroyum“

Tíðirnar broytast

Ólavur Gunnarsson heldur tó, at tað avgjørt eisini tænir áhugamál-unum hjá arbeiðsgevarunum á landi, at lønin verður kapping-arfør við lønina í eitt nú Danmark. Tí hann væntar ikki, at tað fram-haldandi fer at bera til at dúva upp á, at arbeiðsplássini á sjó-num minka um lønartrýstið á landi.

– So leingi, tað ber til at manna størvini á landi, so tykist arbeiðs-gevarin vera nøgdur. Hann fær jú teir mest royndu maskinmeistar-arnar fyri undirprís. Men tíðirnar broytast. Tøknin ger, at tað gerst alsamt lættari, eisini hjá tilkom-num maskinmeistarum, at verða verandi á sjónum.

– Hetta saman við støðugt betri ferðasambandi og lagaligum útmynstringum ger, at tað fer at verða støðugt minni lokkandi at leggja seg heima at arbeiða fyri eina lága løn.

– Men tað vildi verið spell, um vit skulu uppliva eitt stórt trot á maskinmeistarum, áðrenn vit fáa forstáilsi fyri okkara lønarkrøvum. Mín vón er, at vit ígjøgnum sátt-málasamráðingar kunnu fáa hetta so væl á beint, at arbeiði á landi í Føroyum verður eitt so gott alter-nativ, at tað verður fyrstavalið hjá

Framhald á næstu síðu >>

fleiri ungum maskinmeistarum, sigur hann og leggur afturat:

– Tá vit tosa við føroysku arbeiðsgevararnar so fáa vit altíð at vita, at tað er ein øgilig virðing fyri maskinmeistarunum og teirra førleikum. Men tað avspeglast bara ikki í lønunum, sum hesir somu arbeiðsgevarar eru sinnaðir at lata.

Formaðurin í Maskinmeistarafelagnum ásannar, at tað helst fer at taka drúgva tíð at fáa eitt lønareftirsleip upp á 25 prosent burtur.

– Tess størri týdning hevur tað, at vit byrja at skarva burtur av nú. Eg haldi sjálvur, at vit tóku smá fet rætta vegin seinast, men tað er ikki lætt, tá arbeiðsgevarin møtir okkum við einum karmi, sum hann sjálvur hevur gjørt. Men í samráðingunum – og tað er tað fyrsta, eg sigi tá – er ein slíkur karmur ikki til fyri okkara viðkomandi. Um vit skulu hava ein karm, so skulu vit vera við til at smíða hann, og eg fari ongantíð at góðtaka ein karm, sum aðrir hava lagt fyri okkum, sigur Ólavur Gunnarsson.

LO loysir ikki alt

Av og á kyknar kjak í føroysku fakfelagsrørsluni um at skipa seg saman í einum føroyskum landsfelag líkt danska, norska og svenska LO á privata arbeiðsmarknaðinum og líknandi samstørv á almenna arbeiðsmarknaðinum.

Formaðurin í Maskinmeistarafelagnum er í prinsippinum jaliga sinnaður, tá tað snýr seg um at savna føroysku fakfeløgini í samráðingarspurningum, men hann heldur hinvegin ikki, at eitt føroyskt LO hevði bøtt upp á støðuna hjá føroysku maskinmeistarunum á landi. Kanska heldur tvørturímóti.

– Við einum føroyskum LO høvdu vit gaman í kunnað fari til samráðingar við einum karmi, sum vit høvdu havt ávirkan á. Men útgangsstøði – botnstøðið – má vera í lagi fyrst.

– Tí øll, sum duga at tala sína søk, duga eisini at argumentera fyri, hví júst teirra øki skal lyftast.

> ”– Um vit skulu hava ein karm, so skulu vit verða við til at smíða hann og eg farið ongantíð at góðtaka ein karm, sum aðrir hava lagt fyri okkum, sigur Ólavur Gunnarsson“

Í so máta er sundurlyndið ímillum fakfeløgini øgiliga stórt. Og sjálvt um øll fakfeløgini fóru saman til samráðingar, so dugi eg ikki at síggja, hvussu tað hevði broytt fatanina hjá tí einstaka felagnum fyri sær sjálvum – tí alt er hart vunnið, í tí løtuni, tað er vunnið.

– Tí má eitt ógvuliga umfatandi fyrireikingararbeiði gerast, áðrenn øll fakfeløgini á til dømis almenna arbeiðsmarknaðinum kunnu fara saman til samráðingar, og eftirsleipini mugu beinast av vegnum fyrst, sigur Ólavur Gunnarsson.

Royndir at skipa eitt føroyskt LO eru higartil ongantíð eydnaðar.

Krúllur og snildir

Hann vísir á, at sum er, er stórur munur á fakfeløgunum, ymisku fakøkjunum og teimum ymisku sáttmálunum. Ein munur, sum sanniliga ger tað avbjóðandi at halda seg til ein ávísan karm galdandi allar løntakarar.

– Eg kann til dømis argast eitt sindur inn á, at onkur feløg – ergoterapeutarnir, fysioterapeutarnir og jarðamøðurnar – sum komu aftaná okkum í samráðingunum seinast, fingu eitt sindur meira enn vit upp á lønina. Tað gjørdu tey við ymiskum krúllum í sáttmálunum, har tey dugdu væl at arbeiða við lønartalvunum og starvsaldri.

– Um tú dugir væl at lesa lønartalvur, so ber til dømis til at siga, at nú ganga vit hasi stigini fyrsta árið, og næsta árið ganga vit hasi stigini. Tá tú so leggur alt saman, so sært tú, at har liggja nógvar fjaldar lønarhækkingar í tí. Men eg má bara taka hattin av fyri teimum, at tey dugdu hatta so væl.

– Tey vóru snild. Men vit høvdu ikki hatta amboðið í sama mun, tí okkara limaskari á landi er mannaður við so royndum fólki, at flest allir hava fullan starvsaldur. Tí er trupult hjá okkum at flyta nakað á tí kontuni, sigur Ólavur Gunnarsson.

Hóast ymiskleikarnar, so hava almennu sáttmálarnir eitt til felags, og tað er, at tað í prinsippinum ikki kann víkjast frá teimum.

– Sáttmálarnir á almenna arbeiðsmarknaðinum eru absoluttir. Tí er trýstið at fáa góðar sáttmálar har størri enn á tí privata arbeiðsmarknaðinum, tí har ber ofta til at samráða seg til betri lønir individuelt, enn sáttmálin ásetir; serliga í búskaparliga góðum tíðum, sigur Ólavur Gunnarsson.

Roynt fólk

Júst tann støðan, at nærum allir maskinmeistararnir á landi hava fullan starvsaldur, er prógv um, at talan er um sera støðugt og roynt fólk, og tað eigur eisini at viga tungt í lønarsamráðingunum, heldur hann.

Ólavur Gunnarsson, formaður í Maskinmeistarafelagnum: – So leingi, tað ber til at manna størvini á landi, so tykist arbeiðsgevarin vera nøgdur. Hann fær jú teir mest royndu maskinmeistararnar fyri undirprís

– Eg finni meg ikki í at verða revsaður fyri, at vit hava gott og stabilt fólk. Tvørturímóti haldi eg, at tað skal geva okkum eitt sindur meira upp á lønina – tað, sum vit av røttum hava uppiborið, sigur Ólavur Gunnarsson.

> ”– Eg finni meg ikki í at verða revsaður fyri, at vit hava gott og stabilt fólk“

Sjálvt um formaðurin í Maskinmeistarafelagnum, sum áður nevnt, er varin við at koma við ítøkiligum krøvum, so er hann avgjørdur um, at karmurin hjá teimum, sum seinast gjørdu trý ára sáttmálar ikki bara kann flytast yvir á nýggjar sáttmálar, sum tað nú skal samráðast um.

– Karmurin fyri í ár er 2,56 prosent hjá teimum, sum samráddu seg til trý ára sáttmálar. Tað fara vit undir ongum umstøðum at góðtaka sum útgangsstøði fyri fyrsta árinum í okkara nýggju sáttmálum, sum eg vænti aftur fara at verða tvey ára sáttmálar, slær Ólavur Gunnarsson fast.

Vónir og væntanir

Formaðurin í Maskinmeistarafelagnum roynir at verða bjartskygdur undan samráðingunum, tó at samráðingarnar um allar teir fimm almennu sáttmálarnar endaðu við seming seinast.

– Vit sluppu tó undan verkfalli og fingu eitt sámuligt úrslit. Útgangsstøðið tá var tað sama, at eftirsleipið í mun til lønirnar á landi í grannalondunum – eg havi serliga kannað tær donsku lønirnar – hevur akkumulerað so stórt, at vit mugu og skulu minka um tað.

– Tað er ógjørligt at fáa hálað alt inn í einum, so realistisk mugu vit vera, at vit ásanna tað, men vit mugu halda rimmarfast um, at vit yvir eitt longri tíðarskeið fáa eitt sindur meira enn vanligt upp á hvørja ferð, soleiðis at vit at enda eru komin ájavnt lønunum aðrastaðni, sigur hann, og leggur afturat:

– Vit hava júst fingið eitt nýtt stýri, sum hevur lagt frá landi við at gjara út til høgru og vinstru. Eg vænti, at tað sjálvandi fer at syrgja fyri, at vit fara at fáa okkara part.

Jólatrøll

At sáttmálarnir gerast jólatrøll er longu greitt. Men Ólavur Gunnarsson vónar at sleppa til samráðingar sum skjótast eftir nýggjár.

– Bæði Fíggjarmálaráðið og KAF eru sperd av nógvum samráðingum, men tað ber ikki til framhaldandi at vera so langt afturút í samráðingunum, at blekkið nóg illa er tornað á sáttmálunum, áðrenn teir fara úr gildi og skulu samráðast av nýggjum. Tað verður í øllum førum ikki bíðað eftir okkum, vit eru klár, slær hann fast.

Sáttmálarnir, sum nú skulu samráðast upp á pláss, eru tvey ára sáttmálar, við gildi frá 1. oktober 2017, men teir komu ikki upp á pláss fyrr enn á sumri 2018.

Navn:
Jan Erik Simonsen
Bústaður:
Sandavági
Føddur:
24. desember 1969
Giftur við:
Elin H. Gudmundsen
Børn:
Hálvdan 27 ár, Beinta 21 ár og Pætur 18 ár
Abbabørn:
Baldur 2 ár og Petra 5 mánaðir
Útbúgving:
Maskinmeistari og bilmekanikari

Í dag siglir Jan Erik Simonsen sum maskinstjóri við stórum og nútímans frálandaskipi

Mistu 11 mans í eldhavi á Hercules

49 ára gamli maskinmeistarin úr Sandavági, Jan Erik Simonsen, hevur upplivað mangt síni 25 ár sum maskinmeistari. Harðast var at vera vitni til eldin, sum kostaði ellivu skipsfeløgum hansara lívið

TEKSTUR OG MYNDIR: GRÆKARIS DJURHUUS MAGNUSSEN - PRESS

Tað er leygardagur 21. apríl í 2007. Uttanfyri er farið at myrkja. Teir hava júst riggað seg til at royna pumpuskipanina umborð á Hercules. Hesin veldugi trolarin hjá hósvíkingum er staddur í Kyrrahavium – uttanfyri 200 fjórðinga fiskimarkið hjá Kili. Eystanfyri.

Tað gekk væl at hála, onkrar smærri tillagingar vórðu gjørdar, tað var alt. So fóru yvirmenninir inn at eta, áðrenn trolið varð koyrt útaftur. Ein av yvirmonnum, sum fær sær ein bita hesa løtuna, er maskinstjórin úr Sandavági, Jan Erik Simonsen. Tá hann er liðugur, fer hann upp á stóra kamarið hjá sær, sum umframt at vera kamar, eisini hevur eina stóra skrivstovu. Her setur hann seg at avgreiða okkurt skrivstovuarbeiði, svara teldupostum og líknandi.

„– Nú rópar verksmiðjustjórin, at her er galið, roykur kemur úr skuffuni"

Tá hann hevur sitið eina løtu, heldur hann seg merkja eitt sindur av brendum pappírsroyki, men gevur sær ikki heilt far um tað beinanvegin. Men so hoyrir hann brádliga róp úti á gongini.

Skipsskrivstovan liggur beint við síðuna av skrivstovuni hjá maskinstjóranum. Og her situr russiski verksmiðjustjórin, og skal júst senda dagrapportina avstað.

– Nú rópar verksmiðjustjórin, at her er galið, roykur kemur úr skuffuni. Tað vísti seg, at roykurin kom úr einari loddrættari sloku við leidningum og líknandi, sum gekk upp við skrivaraborðinum hjá verksmiðjustjóranum – og slokan var sum ein skorsteinur, sigur Jan Erik Simonsen.

Verksmiðjustjórin hevur fyrr upplivað eld umborð á einum systurskipi hjá Hercules, og tað fyrsta, hann sigur, er, at nú fer hann beint inn eftir passinum.

Framhald á næstu síðu >>

Tað er ikki sum at siga tað at fáa eitt nýtt pass í Russlandi, hevur tú onkursvegna mist tað burtur.

Jan Erik Simonsen vendir nú við, fer innaftur á kamarið eftir passinum og einari lummalykt, og gongur so niður í maskinrúmið.

– Tað, sum kann ergra meg eitt sindur í dag, er, at eg ikki segði Ingolfi Rasmussen, skiparanum, frá, tí hurðin inn á kamarið hjá honum var afturlatin, og hann lá og svav. Hann búði tætt við síðuna av mær, so eg kundi havt vakt hann og biðið hann fari upp á brúnna ella okkurt sovorðið. Tað gjørdi eg ikki, tí eg helt hetta ikki vera so álvarsamt. So eg fór niður í maskinrúmið, greiðir hann frá.

Sær royk

Tá Jan Erik Simonsen kemur niður á trolbanan, sum tað verður rópt, sær hann royk onkunstaðni uppi undir loftinum. Men hann heldur fram niður í maskinrúmið. Tá hann kemur inn í maskinrúmið, sær hann royk koma inn gjøgnum luftskipanina.

Tvær hæddir eru í maskinrúminum, og har er alt væl skalkað til. So Jan Erik ber skjótt at, sløkkir vifturnar, og fer uppaftur.

Ung avgerð

Jan Erik Simonsen vaks upp í Sandavági, men hann er eisini hálvur válamaður, omma hansara búði á Válinum. Hann er ein teirra, sum hevur føðingardag jólaaftan. Jólaaftan í 1969 varð hann borin í heim.

Longu í 9. flokki gjørdi hann av, hvør yrkisleið hansara skuldi vera, hann vildi verða maskinmeistari.

„– Frá somu stund, hann tók hesa avgerð, vóru allar avgerðir og øll mál sett eftir tí"

Og frá somu stund, hann tók hesa avgerð, vórðu allar avgerðir og øll mál sett eftir tíð. Hann fór úr 9. flokki í læru sum bilmekanikari í Vestmanna. Hesi fyrstu tvey árini, hann lærdi til bilmekanikara, var nógv arbeiði á Vestmanna Fiskavirki, og her slapp Jan Erik eisini at arbeiða og royna seg við uppgávum, sum eru tengdar tætt at maskinmeistaraarbeiði. Her arbeiddi hann eisini saman við maskinmeistarum.

– Vit arbeiddu við frystarínum, tóku motorar sundur, og vit arbeiddu umborð á skipum, sum Fiskavirkið átti. Rætt og slætt maskinarbeiði, sigur hann.

Tá ið tvey ár vóru eftir av lærutíðini, í 1988, fór hann á ein bilverkstað í heimbygdini at gera seg lidnan við útbúgvingina sum bilmekanikari. Og nógv er broytt í arbeiðinum hjá bilmekanikarum.

Í dag verður stórur partur av arbeiðnum gjørdur út frá einari teldu, men tá hann lærdi í Vestmanna, arbeiddu teir við motorum, tóku kerviskassar sundur, umvældu bremsur, differensialir og so framvegis.

Tá hann kom til Sandavágs at gera lærutíðina lidna, var sama slag arbeiði, men har fingust hinir lærlingarnir eisini við lakkering og bugluarbeiði.

– Bestu bilarnir at arbeiða uppá vóru japanskir bilar, Mazda,

Maskinmeistarar á sumri í 1994. Standandi uttast høgrumegin stendur Jan Erik. Sitandi beint framman fyri situr hósvíkingurin, Gunnbjørn Joensen, sum leingi var annar stjórin í p/f Thor í Hósvík

Privat mynd

Toyota og líknandi, meðan fronsku bilarnir vóru teir keðiligastu, serliga Renault.

 Eg minnist einaferð, at ein gamal Renault hjá einari eldri konu kom inn og skuldi hava skift bremsurnar.

Eg valdi bara at skera tað fremsta av gronini fyri at sleppa betur til koblingina. Og so sveisaði eg alt saman aftur aftaná, flennir hann. Tað var lættari og skjótari, enn at baksast við bara at taka koblinginga úr, sum vanligt var við til dømis japonskum bilum.

Hann gjørdi ongantíð nakað serligt við ítrótt. Hann spældi við piltunum hjá SÍF, og í 1989 róði hann kapp við Skúgvi, sum smiðjumenn í Miðvági høvdu keypt. Tað var í stórum ítrótturin hjá honum.

Í skúla

Tá Jan Erik var útlærdur sum bilmekanikari um heystið í 1990, fór hann fyrst ein túr til skips við Venusi, og síðani við Høgafossi, sum var nýggjur tá. Eftir tað fór hann í maskinskúla. Tá húsaðist Maskinskúlin í fimm ymiskum støðum í Havn, og Jan Erik var fyri tað mesta á loftinum hjá Waldemar Lützen á Skálatrøð.

– Eg minnist fyrsta tíman, vit høvdu. Tá kom ein lærari inn, hugdi út yvir flokkin, og segði okkum, at um eitt ár er bara helvtin eftir í flokkinum av tykkum 24, sum sita her í dag. Og hann fekk rætt, sigur Jan Erik Simonsen.

> ” Maskinskúlin húsaðist tá í fimm ymiskum støðum í Havn “

Sum 24 ára gamal var hann útbúgvin maskinmeistari, tað var í 1993. Beint eftir lokna skúlagongd fór hann sum annarmeistari við Venusi. Her fekk hann ein elddóp, tí tann túrin fór kammketan. Saman við meistaranum fingi teir umvælt kammketuna. Piddi á Oyri, beiggi Janus í Bindibókini, var skipari hendan túrin.

Síðani hevur Jan Erik Simonsen siglt sum maskinmeistari, bæði við føroyskum, grønlendskum og norskum skipum. Heilt síðan hann var 28 ára gamal hevur hann siglt sum maskinstjóri.

Bjargingin

Vit eru aftur staddir umborð á Hercules. Jan Erik Simonsen hevur júst verið niðri í Maskinrúminum og sløkt vifturnar, og nú er hann komin upp aftur á dekkið. Tá pumpaði roykurin úr tunnlinum niðri frá goymslurúminum, har pakningurin lá.

– Tað var har onkunstaðni, sum pakningurin lá, at eldur var í. Av brúnni var alt flýggjað, tí har fyltist alt við royki orsakað av slokuni, har sum leidningar og annað kom upp ígjøgnum. So teir, sum høvdu verið á brúnni, máttu flýggja út á brúgvarveingin.

Tá eg komi á bátadekkið, spyrji eg, hvar fólkið er. Tá var alt farið fram á bakkan, greiðir Jan Erik frá.

Gangandi var framvið brúnni og fram á bakkan, tann vegin fer Jan Erik. Frammi á bakkanum stendur ein rúgva av fólki, serliga

Fýra tjóðir í maskinrúminum á 250 tons off-shore krananum á Skandi Seven. Úr vinstru er tað kranføraren, sum er úr Brasilia, síðani er tað smyrjarin, sum er av Filipsoyggjum, fyrstimeistarin, úr Noregi, og síðan Jan Erik Simonsen uttast høgrumegin. Myndin er tikin í ár

Privat mynd

Eldurin er minkaður nakað Privat mynd

fólk, sum arbeiddu á verksmiðjuni, flestu teirra kinesarar. Her verða øll sett upp í eina røð, og formenninir á verksmiðjuni, russarar, fara at telja. Men her vantar fólk, talið er ov lágt. Russisku formenninir senda beinanvegis roykkavarar niður at leita eftir fólki. Tveir roykkavarar fara niður at leita.

– Annar maðurin, sum fór niður at leita, var russiski annarstýrimaðurin. Hann segði okkum, tá hann kom uppaftur, at hann hevði fatur á einum kinesara, men hesin skrykti seg leysan, og rann burtur.

Hví, hann gjørdi tað, skiltu vit ongantíð, greiðir Jan Erik frá.

Nakað seinni komu teir upp við einum manni, sun var lívleysur. Lækni var umborð, og hann staðfesti beinanvegin, at maðurin var deyður. Deyður av roykeitran. Samstundis sum roykurin bara vaks, minkaði iltin í fløskunum, so nú gjørdist so lítið.

Á brúnni var eydnast teimum at koma í samband við systurskipið og reiðarískipið, Poseidon, sum nú var á veg til hjálpar. Onnur skip vóru eisini á veg. Ímeðan ger manningin seg til reiðar at fara av skipinum í báðum síðum, og gummibátarnir vórðu koyrdir út.

– Men her manglaðu framvegis menn. Ein manglaði niðri á verksmiðjuni, og fleiri aðrir manglaðu eisini. Tveir russiskir frystimeistarar ansaðu frystarínum – ein fyrstifrystimeistari og ein annarfrystimeistari. Tá frystimeistarin, sum hevðu vakt hetta kvøldið, kom upp og sá roykin, kom honum beinanvegin til hugs passið og onnur pappírir, sum lógu á kamarinum. Áðrenn vit varnaðust, hevði hann sníkt seg avstað og uppá eftir passinum og pappírunum. Hann kom ongantíð aftur, heldur ikki eftir at eldurin varð sløktur, greiðir Jan Erik Simonsen frá.

Hesin russarin var einasti av manningi, sum ongantíð varð funnin. Kamarið hjá honum lá ovarlaga í skipinum, og roknað verður við, at hitin hevur verið so nógvur, at hann er endaður sum øska. Eitt dømi um nógv hitan var, at tjúkkir glasrútar vóru smeltaðir.

Hinir av manningi vórðu allir funnir aftur, fýra teirra lógu oman á hvørjum øðrum inni á einum kamari longur niðri í skipinum, allir deyðir av roykeitran.

Framhald á næstu síðu >>

Aftaná eldin. Vit síggja fram ímóti brúnni.

Privat mynd

Meðan manningin var umborð, gjørdist bara tjúkkri og tjúkkri av royki. Og tey sóu bara royk, meðan tey vóru umborð, ongan eld. Einaferð lótu tey eina lúku upp har frammi í royndini at sløkkja eldin við at spræna niður í skipið, men tað gav onga meining, tí sprænt varð bara omaná troldekkið, meðan eldurin var niðriundir troldekkinum. Skuldi tað gjørt nakra nyttu, skuldu tey sloppið longur niður við slangunum, men tað var vónleyst.

Meðan teir spræna sjógv niður gjøgnum lúkurnar, gongur Jan Erik Simonsen spakuliga framvið manningini, har hon stendur mestsum í einari røð, beint eftir at talt var. Hetta er ein óhugnalig løtu. Eina løtu fer tað kalt niður eftir rygginum á honum, og næstu løtuna fara hitaskjálvtar gjøgnum kroppin. Hann sær fyri sær, hvat hendir, um eldurin brádliga eksploderar í ljósum loga. Tá verður úti við teimum.

Nú varð byrjað at savna fólkið og fáa tey í bjargingarvestar og yvirlivilsisdraktir. Flestu fóru fyrst í yvirlivilsisdrakt og síðani bjargingarvest uttaná aftur draktina. Manningin varð lorað niður í gummibátarnar, og so komu bátar frá systurskipunum eftir teimum, og sleipaðu gummibátarnar burtur frá Hercules við mobb-bátum og yvir til bjargingarskipini.

Soleiðis eydnaðist manningini at sleppa av brennandi skipinum.

Jan Erik endaði umborð á einum av systurskipunum, Thor, fyrstu náttina. Tað fyrsta, hann gjørdi, var at ringja heim til reiðaríið at boða frá støðuni. Hann fekk fatur á Gunnbjørni Joensen og segði honum frá. Umborð á Poseidon høvdu teir ikki hugsað um at boða reiðarínum frá.

Í Hósvík gjørdu teir skjótt av at savna neyðugu fólkini á skrivstovuni og fylgdu so við gongdini haðani.

Jan Erik Simonsen og verksmiðjuformaðurin svóvu í sama kamari umborð Thor hesa fyrstu náttina. Men lítið varð sovið, Jan Erik fekk ikki svøvn í eyguni. Vanlukkan mól inni í høvdinum á honum alla tíðina.

Tá tað lýsti fyri degi dagin eftir, stóð Hercules í einum stórum eldhavi har í Kyrrahavsdimmalættingini. Tá var tað greitt fyri øllum, at nú slapp ongin livandi av skipinum aftrat.

Líkið av tí eina manninum lá framvegis á dekkinum. Seinni um dagin ella móti kvøldi, fór manning av Poseidon umborð á Hercules eftir líkinum. Og tað eydnaðist at bjarga tí. Seinni varð øll manningin av Hercules, sum varð bjargað umborð á Thor, flutt yvir á Poseidon, so øll manningin var savnað á einum og sama skipi.

Havnabann í Kili

Í grundini høvdu skipini hjá Thor ikki loyvi at koma inn í kilenska havn, tí kilenar vóru hart ímóti fiskiskapinum hjá millum øðrum Hercules. Men nú hendi vanlukkan beint hinumegin 200 fjórðingarmarkið hjá kilenum, og tí vórðu kilenskir myndugleikar blandaðir upp í bjargingarabeiðið. Teir sendu eitt bjargingarskip út eftir manningini. Ímeðan bíðaði manningin umborð á Poseidon. Jan Erik minnist, at tað var ongin friður á honum. Hann gekk og mól úr einum stað í annað, blakaði seg á sofuna í skiparakamarinum eina løtu, og sat so á alnetinum næstu løtuna. Tað var ein sovorðin ampi ella ófriður á honum. Hetta vóru ógvuliga keðiligar og tungar løtur. Á alnetinum sá hann tað, ymiskir miðlar skrivaðu um eldin á Hercules, og nógv var tað reina humbukk.

Teir sótu eisini nógv uppi á brúnni og tosaðu um tað, sum var farið fram seinasta samdøgrið. Har sat russiski annarstýrimaðurin, annar av roykkavarunum, og tann, sum fekk fatur á einum kinesara og royndi at fáa hann við sær, og græt í einum brúgvastóli. Græt um, at tað ikki eydnaðist honum at bjarga hesum kinesaranum, sum hevði skrætt seg leysan og varð rýmdur.

Herskip kemur á staðið

Umleið eitt samdøgur eftir at eldurin kyknaði á Hercules, kom kilenska herskipið, Valdivia, á staðið eftir manningini. Hetta var eitt gamalt amerikanskt herskip. Har var plass fyri 800 fólkum umborð. Bátar vórðu settir út av Valdiviu, og so byrjaðu teir at flyta manningina av Hercules yvir á Valdivu.

> ” – Vit yvirmenn vórðu viðfarnir heilt øð vísi enn restin av manningini “

– Á kilenska herskipinum var ein góður rampi, har vit nærum bara kundu traðka umborð, men, nei, so lætt skuldi tað ikki vera. Í staðin loraðu teir eitt net niður við síðuni á Valdivu, og so skuldu vit klintra upp eftir netinum og umborð, meðan teir á herskipinum filmaðu okkum. So kundi tað vera onkur av manningini hjá okkum, ið ikki orkaðu so væl. Tá var endi settur á viðkomandi, og so varð hann drigin umborð. Alt fyri at vísa, hvussu teir umborð á Valdivu høvdu bjargað okkum. Reinur sjónleikur, sigur Jan Erik Simonsen.

Seinni varð øll manningin tikin niður á eitt stórt opið dekk á stødd við bildekkið á Norrønu. Har vóru læknar, sum kannaðu alla manningina, tóku blóðtrýstið og líknandi.

– Vit yvirmenn vórðu viðfarnir heilt øðrvísi enn restin av manningini. Vit sluppu at búgva uppi millum kilensku yvirmenninar, meðan kinesararnir vóru koyrdir inn í kømur nógv longur niðri. Eg var og vitjaði teir, og har vóru fýra

Framhald á næstu síðu >>

Hercules liggur við bryggju í Kili eftir at vera sleipaður í havn

Privat mynd

koyggjur í hædd á hvørjum kamari ella rættari sali. Kilenar vóru ikki vanir við, at konufólk vóru umborð – tað vóru jú fleiri konufólk á verksmiðjuni, so tær sluppu eisini upp, har vit vóru. Tað skuldi ansast eftir teimum, greiðir Jan Erik frá.

Eftir at hava fingið manningina av Hercules væl til sættis umborð á kilenska herskipinum, varð siglt inn til Valparaiso í Kili. Her var sjórætturin settur við millum annað umboðum fyri donsku sendistovuna, føroyska reiðaríið, føroyska skipasýnið, og umboð fyri donsku løgregluna, teirra millum var kendi danski kriminalpolitisturin hjá danska Ferðaliðnum, Kurt Kragh.

– Eg var boðsendur at tosa við Kurt Kragh. Hann spurdi meg um alt møguligt, serliga um fólk, sum høvdu verið við, tá eldur var komin í eitt av systurskipunum, og tískil kanska var eitt sindur mistonkiligt. Um tað kanska var onkur, sum ikki hevði fingið løn, og tí kundi hava sett eld á og so framvegis, greiðir Jan Erik frá.

Eftir sjórættin fór Jan Erik Simonsen heim í eina viku. Men tá Hercules varð sleipaður inn til Kili, vildu tey hava Jan Erik at fara yvir aftur til Kili at hyggja at skipinum. Men tað skuldi hann ikki havt gjørt.

– Sannleikin var tann, at eg var rættiliga illa fyri eftir hetta, og átti ikki at farið yvir. Men so vóru tað tey, ið hildu, at best var at fara aftur á staðið beinanvegin, og eg fór. Men tað tað var betur ógjørt, heldur hann.

Við norðmonnum

Eftir hendingina við Hercules arbeiddi Jan Erik Simonsen hjá Thor í Hósvík eina tíð aftrat, áðrenn hann fann sær nýggjar avbjóðingar.

Í dag siglir hann sum maskinstjóri við norska skipinum Skandi Seven.

Hetta er eitt dreymaskip, smíðað í 2008, og so er tað eisini stórt, 120 metrar langt og 23 metrar breitt.

– Hetta er eitt óføra gott skip og eitt gott reiðarí, heldur Jan Erik Simonsen fyri.

Maskinmeistarin úr Sandavági hevur nógvar dygdir og nógv áhugamál. Hann hevur í fleiri ár savnað myndir og frásagnir um skip, sum onkursvegna hava havt við Vágar at gera. Hesar myndir og frásagnir sært tú við at fara inn á www.vagaskip.dk.

Hann hevur eisini stovnað eina nýggja síðu við gomlum myndum úr Sandavági. Eitt úrslit av tí er, at Fornminnafelagið í Sandavági hevur biðið Jan Erik koma upp í nevndina. Av tí sama hevur hann gjørt av, at Fornminnafelagið skal eiga myndasavnið við gomlu myndunum úr Sandavági.

Og nú er hann eisini rithøvundur, tí fyri stuttum kom út nýggj bók um Vesturvón. Og rithøvundur er Jan Erik Simonsen.

Í dag siglir Jan Erik Simonsen sum maskinstjóri við hesum framkomnað skipinum, Skandi Seven

Privat mynd

Førleikakrøv verða undirgravað

Heldur enn at gjalda hægri lønir er gongdin, at fyritøkur á privata arbeiðsmarknaðinum slaka upp á førleikakrøvini

TEKSTUR OG MYND: INGOLF S. OLSEN - PRESS

– Henda gongdin, at tað verður slakað upp á førleikakrøvini, eigur at fáa onkrar ávarðingarlampur at lýsa, tí slík framferð fer absolutt at bíta seg sjálva í halan, sum frá líður, sigur Ólavur Gunnarsson

Í Maskinmeistarafelagnum hava tey staðfest eina keðiliga gongd á privata arbeiðsmarknaðinum, tá tað snýr seg um at vilja gjalda fyri teir bestu førleikarnar – man velur bara teir næst- ella triðbestu ístaðin.

– Vit síggja eina gongd, har fyritøkur, heldur enn at vilja vera veruliga ambisjøs og gjalda tað, tað kostar, bara seta tey fakligu krøvini niður. Vit síggja til dømis fyritøkur, sum byrja við at lýsa eftir maskinmeistarum, so kemur ein endurlýsing, men tá lýsa tey eftir maskinfólki, ella mekanikarum ella okkurt líknandi, sigur Ólavur Gunnarsson, formaður í Maskinmeistarafelagnum.

Ávarðingarlampur

Hann vísir á, at á tí almanna arbeiðsmarknaðinum eru førleikakrøv rættiliga bundin at lógum og reglum, meðan privati arbeiðsmarknaðurin í nógvum førum sjálvur sleppur at definera hesi krøvini.

– Henda gongdin, at tað verður slakað upp á førleikakrøvini, eigur at fáa onkrar ávarðingarlampur at lýsa, tí slík framferð fer absolutt at bíta seg sjálva í halan, sum frá líður. Tøkniliga menningin gongur við rúkandi ferð, og fyri at hava fólk, sum eru á hædd við tær avbjóðingar, sum fylgja við, so er umráðandi seta fólk, sum veruliga eru kvalifiserað.

– Tummilreglan er, at jú longri útbúgving tú hevur, tess betur ert tú brynjaður at seta teg inn í nýggj viðurskifti.

– Øll hava tað ikki bara í hondunum frá náttúrunnar hond, og oftast er tað heldur ikki nóg mikið bara at hava náttúrugivin evni at halda einum skrúvblaði, sigur Ólavur Gunnarsson.

Framhald á næstu síðu >>

– Søguliga hevur tað altíð verið lakari tilgongd av næmingum, tá vit hava hákonjunktur, sigur Wilhelm E. Petersen, stjóri á Vinnuháskúlanum

Minni gravgangur á Vinnuháskúlan

Áhugin at fara undir navigatørútbúgving er minkaður eitt sindur, men maskinmeistaraútbúgvingin heldur tørn. Orsøkirnar eru náttúrligar, sigur Wilhelm E. Petersen, stjóri á Vinnuháskúlanum

TEKSTUR OG MYND: INGOLF S. OLSEN - PRESS

Á Vinnuháskúlanum hava tey merkt ein heldur lakari áhuga at søkja inn á skúlan seinastu tíðina. Tað er tó bara á navigatørútbúgvingini, at upptøkutalið er fallið. Har plagdu 15-20 nýggir næmingar at byrja hvørt hálvár, men seinasta hálvt annað árið hevur hetta talið verið 12-15. Tó vóru 17 skiparanæmingar upptiknir í summar.

Upptøkan til maskinmeistara liggur enn oman fyri 20 hvørja ferð, sum eisini er tað vanliga.

Wilhelm E. Petersen, stjóri á Vinnuháskúlanum, leggur dent á, at gongdin er púra náttúrlig.

Hyggja vit aftureftir, so síggja vit, at tað søguliga altíð hevur verið lakari tilgongd av næmingum, tá vit hava havt hákonjunktur. Fiskiskapurin er góður, og har eru nógvir pengar at tjena, og tá eru menn minni grammir eftir at fara upp á skúla, sigur hann.

> – Hyggja vit aftur eftir, so síggja vit, at tað søguliga altíð hevur verið lakari tilgongd av næmingum, tá ið vit hava havt hákonjunktur

Aspirantar

Afturat hesum eru eisini aðrar orsøkir sannlíkar, vísir skúlastjórin á. Millum annað tað, at tað eru færri, sum fáa siglingstíð í dag samanborið við fyrr. Hetta kemst av tí einføldu orsøk, at føroyski flotin er minkaður í skipatali.

Hinvegin eru tað støðugt fleiri, sum søkja inn á miðnámsútbúgvingarnar, og Wilhelm E. Petersen væntar at síggja fleiri av teimum á Vinnuháskúlanum í framtíðini. Tí við miðnámsútbúgvingini ber til at søkja inn á nýggju aspirantútbúgvingarnar.

– Tú kanst siga, at upptøkan verður eitt sindur forskotin. Tey, sum fyrr skundaðu sær at fáa siglingstíð og síðani søktu inn á skúlan, taka nú miðnámsútbúgving, men so vænta vit afturfyri, at ein partur av teimum søkir aspirantútbúgvingarnar, har siglingstíðin er integrerað í útbúgvingina, sigur hann.

> *– Tú kanst siga, at upptøkan verður eitt sindur forskotin. Tey sum fyrr skundaðu sær at fáa siglingstíð og síðani søktu inn á skúlan, taka nú miðnámsútbúgving fyrst*

Aspirantútbúgvingin fyri navigatørar byrjaði á sumri 2015, meðan teir fyrsti maskinmeistaraaspirantarnir byrjaðu á sumri 2018.

EINFALT BETRI

KSS er ein nýmótans sleipistøð, ið veitir dygdargóða útgerð og tænastur til skip og ídnað

Vit veita útgerð og tænastu innan hesi øki:

MOTORAR
DEKKSMASKINUR
STÁL
BEDING
EYKALUTIR
ÚTLEIGAN
PROJEKTERING
DØGNTÆNASTA

KSS
KLAKSVÍKAR SLEIPISTØÐ

Kósaskáið 3 FO-700 Klaksvík Tel 472030 kss@kss.fo www.kss.fo

NMF 100 ár

Norðurlendska maskinmeistara-felagssamstarvið NMF fyllir 100 ár í ár, og hetta var hátíðarhildið í sambandi við regluliga NMF-fundin, sum hesaferð var í Keyp-mannahavn tíðliga í oktober.

Regluligi fundurin var 8. oktober í hølunum hjá Dansk Maskinmesterforening, men dagin fyri var ein ráðstevna hildin í hølunum hjá Dansk Rederiforening við nógvum forvitnisligum fyrilestrum, og sama kvøld var 100 ára hald við galladøgverða.

Hans Johannes á Brúgv, stjóri í Sjóvinnustýrinum og FAS, stóð fyri føroyska íkastinum á ráðstevnuni. Hann helt ein fyrilestur um nýggja talgilda gerandisdagin í maritima heiminum, har avbjóðingarnar bæði eru økt krøv, millum annað herdar reglur fyri útláti, og ynski um, at talgildar loysnir eisini hava meira effektivisering við sær í sjóvinnuni.

NMF-umboðini lýða á á ráðstevnuni

Hans Johannes á Brúgv, stjóri í Sjóvinnu-stýrinum og FAS, helt fyrilestur um talgilda gerandisdagin í maritima heimnum

Føroysku nevndarlimirnir í Maskinmeistarafelagnum. Úr vinstru eru tað Jóhan Mørkøre, John Højsted, Regin Olsen og Ólavur Gunnarsson

Sjúrður 20 ára starvsdag

1. desember hevði Sjúrður Heinesen 20 ára starvsdag sum skrivstovuleiðari í Maskinmeistarafelagnum.

Ein samrøða við Sjúrð verður at lesa í næstu útgávu av Maskinmeistaranum.

Gleðilig jól og gott nýggjár

Vit takka fyri gott samstarv í brátt farna ári og ynskja eini gleðilig jól og eitt eydnuberandi nýggjár.

2 3 4

Jólini 2019 hevur Betri stuðulsgrunnurin avgjørt at lata peningagávur til sjálvbodnar felagsskapir og onnur, sum onkursvegna gera jólini betri fyri síni medmenniskju. Hvønn sunnudag í advent kunngera vit á okkara facebook vanga, hvør hevur fingið gávu.

Fylg við á okkara facebook vanga

betri

Formaðurin í Maskinmeistarafelagnum sær fyri sær nógv nýggj tøknilig starvsøki orsaka av grønu menningini og vónar, at tað verða maskinmeistarar, sum fara at manna nýggju størvini

Grønar væntanir

Ólavur Gunnarsson væntar, at grøna rákið fer at kasta fleiri maskinmeistarastørv av sær

TEKSTUR OG MYND: INGOLF S. OLSEN – PRESS

Veðurlagsbroytingar og umhvørvisárin fylla alsamt meira í tilvitinum hjá fólki kring allan heim. Eisini í Føroyum, har politiski myndugleikin hevur sett sær sum mál, at øll orkunýtsla á landi skal stava frá varandi orkukeldum í seinasta lagi í 2030. Orkufelagsskapurin SEV hevur sama mál.

Ólavur Gunnarsson, formaður í Maskinmeistarafelagnum, fegnast um grøna rákið – vegna umhvørvið sjálvandi, men ikki minni vegna sítt fak og limirnar í Maskinmeistarafelagnum.

– Tað hendir sera nógv á tí grøna økinum. Har er eitt øgiligt potensjali. Eg síggi fyri mær nógv nýggj tøknilig starvsøki, og eg vóni sanniliga, at tað verða maskinmeistarar, sum fara at manna tey størvini.

Eitt nú hoyra vit um nýggjar vindmyllulundir. Tær skulu jú ikki bara byggjast, men eisini rekast.

– Tað er styrkin í maskinmeistaraútbúgvingini, at hon ger ein ógvuliga væl føran fyri at umstilla seg til aðrar avbjóðingar, sigur Ólavur Gunnarsson.

Hann vísir á, at tað eisini áliggur myndugleikunum at tillaga maskinmeistaraútbúgvingina, soleiðis at hon stendur mát við tey nýggju økini, sum grøna menningin hevur við sær.

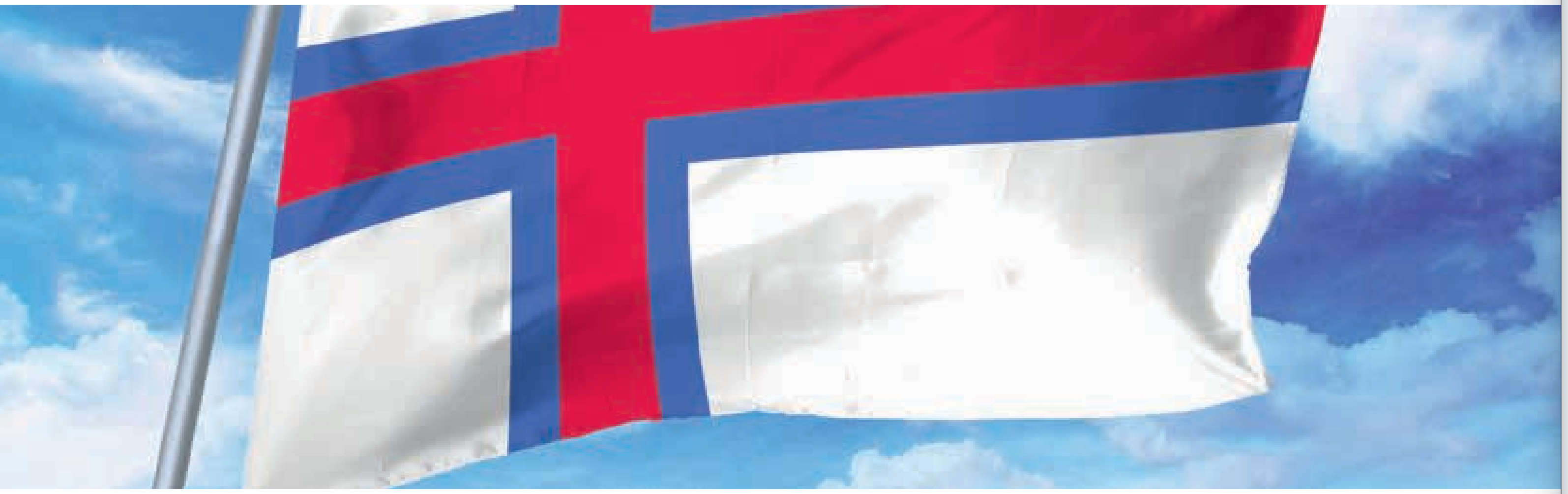
Grønlendskir sáttmálar

Maskinmeistarafelagið er komið væl undir land við at endurnýggja sáttmálan við Grønlands Erhverv fyri tey grønlendsku rækjuskipini, sum kóka rækjurnar umborð – tó ikki tey hjá Royal Greenland.

Sáttmálin er frá 1. januar 2006, og er ongantíð dagførdur. Av ótta fyri at standa við ongum hevur Maskinmeistarafelagið ikki torað at sagt sáttmálan upp, men nú eru samráðingar í gongd, og partarnir eru nær við semju.

Maskinmeistarafelagið hevur ein samsvarandi sáttmála fyri flakatrolararnar hjá grønlendska Polar Seafood, og hesin skal endurnýggjast 1. mars. Felagið ætlar, at hesir báðir sáttmálarnir fram eftir skulu fylgjast.

Nýggi grønlendski rækjutrolarin Markus, tá hann var á Havnini í mars. Markus er eitt av grønlendsku rækjuskipunum, sum er umfatað av sáttmálanum við Maskinmeistarafelagið



FØÐINGARDAGAR Maskinmeistarafelagið:

Klæmint Jacobsen	Tórshavn	2/9-1939	80 ár
Kristian í Túni	Toftir	26/9-1949	70 ár
Hans Jørgen Toftum	Vestmanna	9/12-1949	70 ár
Torry Petersen	Klaksvík	4/9-1959	60 ár
Olaf í Garði Joensen	Eiði	15/9-1959	60 ár
Jaspur Neshamar	Argir	16/12-1959	60 ár
Oddur Hentze	Sandur	6/9-1969	50 ár
Ludvík Heri Jørgensen	Sørvágur	29/10-1969	50 ár
Eyðun Djurhuus	Vágur	31/10-1969	50 ár
Terji Holm Jacobsen	Tórshavn	8/12-1969	50 ár
Hans Ingvard Joensen	Tórshavn	10/12-1969	50 ár
Ken Bærentsen	Fuglafjørður	20/12-1969	50 ár
Johnny Festirstein Hansen	Tórshavn	21/12-1969	50 ár
Jan Erik Simonsen	Sandavágur	24/12-1969	50 ár
Brian Hansen	Hoyvík	1/9-1979	40 ár
Hanni Højgaard	Rituvík	20/9-1979	40 ár
Jacob Guttesen	Hoyvík	20/10-1979	40 ár
Bárður Andreassen	Tórshavn	28/12-1979	40 ár
Poul Anker Zachariassen	Argir	28/12-1979	40 ár
John Arni Sv. Samuelsen	Sandavágur	31/12-1979	40 ár
Fróði Joensen	Miðvágur	7/9-1989	30 ár
Harald Kristoff. Haraldsen	Skopun	10/0-1989	30 ár
Flóvin í Ólavsstovu	Øravík	22/9-1989	30 ár
Rógvi Joensen	Vestmanna	7/10-1989	30 ár
Helgi Veihe Stenberg	Porkeri	7/10-1989	30 ár
Dávid Thomsen	Hvannasund	12/11-1989	30 ár
Jaspur Tausen	Hvalba	30/11-1989	30 ár
Jesar Joensen	Sørvágur	13/12-1989	30 ár
Albert Anfinsson	Innan Glyvur	31/12-1989	30 ár

TÍÐINDI frá Maskinmeistarafelagnum

6. august 2019
Fundur um avrokningar og avrokningarhættir hjá SPEKT

7. august 2019
Fundur um avrokningar og avrokningarhættir hjá SPEKT

14. august 2019
Sparringsfundur saman við øðrum fakfeløgum í hølunum hjá Havnar Handverkarafelag.

26. august 2019
Við á kongres hjá Norðurlenska Navigatørfelagnum fyri at umrøða sjóvinnuútbúgvingarnar í Føroyum.

30. august 2019
Nevndarfundur á skrivstovuni, har fimm mál vóru til støðutakan, umframt kunning um sjey ymisk viðurskiftir.

9. september 2019
Stýrisfundur í Trygdargrunninum.

10. september 2019
Fundur við Alex Vilhelm reiðara um ymisk manningarviðurskifti.

11. september 2019
Limafundur við maskinmeistarar hjá IRF á Hagaleiti.

13. september 2019
Temadagur í nevndini, har orðing av sáttmálakrøvum vóru á breddanum.

16. september 2019
Limafundur fyri maskinmeistarar á Arbeiðs- og Brunaeftirlitinum.

17.september 2019
Sparringsfundur millum maretimu fakfeløgini í hølunum hjá FSN.

19. september 2019
Limafundur um eftirlønarviðurskifti saman við LÍV. Fundurin varð hildin í Bowling í Leirvík.

19.-20. september 2019
Skeið í Office 365 telduforritinum.

25. september 2019
Limafundur við maskinmeistarar á SAM.

26. september 2019
Limafundur um eftirlønarviðurskifti saman við LÍV. Fundurin varr hildin í Smæruni í Havn.

27. september 2019
Fundur við maskinmeistara umborð á Polar Natorralik.

27. september 2019
Blaðfundur á skrivstovuni.

30. september 2019
Stýrisfundur í Trygdargrunninum.

30. september 2019
Nevndarfundur á skrivstovuni, har trý mál vóru til støðutakan, umframt kunning um fýra ymisk viðurskifti.

2. oktober 2019
Framløga av hálvárliga roknskapinum hjá LÍV. Framløgan var í hølunum hjá S & K.

3. oktober 2019
Fundur við Sjóvinnustýrið.

4. oktober 2019
Limafundur við maskinmeistarar hjá Fiskiveiðueftirlitinum (Vørn).

7. oktober 2019
100 ára jubileum hjá NMF (Norðurlenska Maskinmeistara Felagið). Haldið var í hølunum hjá Danske Rederier í Keypmannahavn.

8. oktober 2019
NMF-kongress. Kongressin var hesaferð í hølunum hjá Danska Maskinmeistarafelagnum í Keypmannahavn.

9. oktober 2019
Fundur og framløga av hálvárliga roknskapinum hjá LÍV fyri limafeløgunum í P/F Fakfelag.

10. oktober 2019
Sparringsfundur við FSN um ymisk sáttmálaviðurskiftir.

ROYN TÍNA VITAN Í VERULEIKA-KENDUM UMSTØÐUM

TAK SKEIÐINI TÁ TÚ ERT HEIMA

Vit hava nýggjastu tøknina og bestu umstøðurnar at læra nýtt.

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

VIT BJÓÐA ØLL SKEIÐ

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

... og nógv onnur skeið

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

VINNUHÁSKÚLIN
CENTRE OF MARITIME STUDIES & ENGINEERING

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

SENDISTOVAN