

Skipasmiðjan á Skála eitt ár á baki:

Stöðugt arbeiði til 80 fólk

– Eg sýggi það avgjört sum ein fyrimun, at skipasmiðjurnar á Skála og í Havn eru undir sama hatti. Hetta merkir m.a. at skipasmiðjurnar sleppa undan at gera ílögur í somu tól og lutir, og gerast harvið ratiónellari. Og eingin hevur mist nakað við, at skipasmiðjurnar nú samstarva so tætt, sigur Gunnar Mohr, stjóri á Skipasmiðjuni á Skála

LEO POULSEN

Fyri snøggum ári síðani keypti Tórshavnar Skipasmiðja trolabúgvíð á Skála, sum tá æt Skipasmiðjan Foroyar.

Fleiri røddir vóru tá frammi um, at tað fór at minka um kappingina og harvið at økja um kostnaðin, at allar skipasmiðjurnar nú fóru í sama pott. Hesum visti Poul Mohr, stjóri á Tórshavnar Skipasmiðju tó aftur og visti á, at skip høvdu nakað, ið nevnist skruva, og tískil kundu sigla hartil, ið besta tilbóðið fekt.

At hetta visti seg rætt sæst kanska best á tí arbeiði, ið Skipasmiðjan á Skála hevur havt, síðani teir veruliga fóru í gongd í mars mánaði í fjór. Stórri parturin av arbeiðinum stavar nevniliga frá umvælingum av útlandskum skipum, serliga íslenskum, men eisini grønlandskum og av Hebridunum.

Og hetta má sigast at bera boð um, at príslegan hjá skipasmiðjunum í hvussu er er kappingarfør við útlandskar skipasmiðjur.

Stórt arbeiði

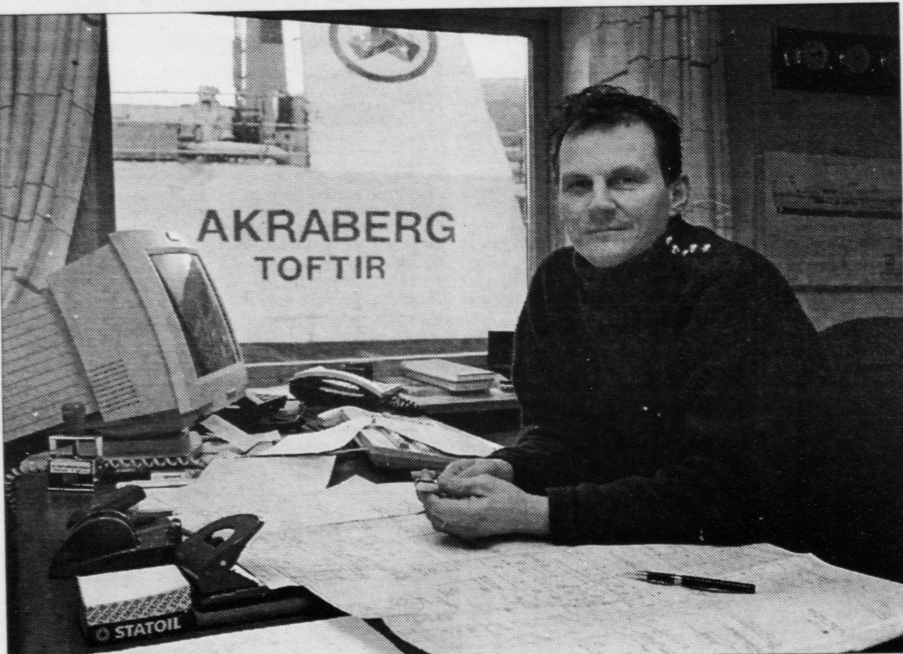
Sosíalurin vitjaði inni á Skála mánadagin, og tá løgdu teir síðstu hond á eitt rættiliga stórt arbeiði upp á íslenska nótabátin Ísleifur.

Hetta er fyrrverandi Durid úr Klaksvík, sum júst var bygd á skipasmiðjuni á Skála í 1976. Alt afturskipið er gjørt av nýggjum niður í kjøl, umframt at høvuðsmaskinan er skift. Somuleiðis er við báðum ljós-motorunum.

Hartil er nógv onnur smáarbeiðir gjørd soleiðis, at skipið mest sum er nýtt, nú tað fór avstað til Íslands aftur.

Hetta er størsta arbeiðið, ið skipasmiðjan hevur havt, síðani hon fór í gongd aftur, og hevur verið við til at tryggja stöðugt arbeiði til tey um 80 fólkin, ið starvast á Skipasmiðjuni á Skála.

Men nógv annað hevur verið at gjørt, og tá Sosíalurin vitjaði mánadagin stóð m.a. Akraberg inni í turr-dokkini og Norðleivur (fyrrverandi Stíðjabarmur) á bedingini. Og við bryggju lá strandfaraskipið Dúgván, sum skal hava nýggja síðu-



Gunnar Mohr, stjóri á Skipasmiðjuni á Skála

skrúvu setta í.

Hevur gingið væl

Gunnar Mohr, stjóri á Skipasmiðjuni á Skála, sigur, at arbeiðið við umbyggingini av Ísleifur hevur gingið væl. Hann sigur, at tíðarætlanin hevur hildið sum soleiðis, men at av tí at nógv kom aftur eftir at teir vóru byrjaðir, er upprunaliga tíðarætlanin broytt nakað.

– Upprunaliga yár ætlan-

in, at skipið skuldi vera liðugt 7. januar, men orsakað av, at tað komu fleiri smáttariir at gera aftur, og at veðrið hevur verið heldur ólagaligt, hevur arbeiðið drigið út til nú, sigur Gunnar Mohr, stjóri.

Hann vísir eisini á, at arbeiðið var rættiliga umfangandi, og teir móguliga hava forroknað seg ein ringan deil. Men alt í alt hevur gingið heilt væl, og tað er mest omanfyri nevndu or-

søkir til, at báturin ikki gjørdist liðugur fyrr.

Sum nevnt er Ísleifur ein nótabátur, og eftir røttum skuldi hann nú verið farin á lodnuveiði, men av tí at tað deils er verkfall millum íslendskar fiskimenn, og at teir deils ikki hava sæð nakra lodnu enn, er skaðin eingin at tosa um.

Í vánaligum standi

Skipasmiðjuni tørvaði eina hjálpanði hond, tá hon varð keypt fyri einum ári síðani. – Alt var meiri ella minni niðurslitið, og tí var neyðugt at bøta um, aðrenn farið var undir veruligt arbeiði. Kortini hava fløgurnar ikki verið tær heilt stóru. Vit hava keypt ein nýggjan 55-tonns krana og tvær málinalgyltir, men tað er so at siga einastu fløgurnar, vit hava gjørt her inni, sigur Gunnar Mohr.

Men tá er sjálvandi bert talan um at leggja vanliga umvælingararbeiðið til rættis. Skuldi talan verið um nýbygging, mátti nógv meiri verið gjørt við skipasmiðjuna, og tí hava teir ikki hugsað serliga nógv tann vegin – í hvussu er ikki enn.

Teir hava tí heldur ikki verið serliga úti um seg í sambandi, men skuldi móguleikin víst seg, verður hetta sjálvandi umhugsað. – Vit hava móguleika at byggja skip upp til 13 metra breidd og upp til 60-70 metra longd inni í bygghöllini, so tað er sjálvandi talan um ein munandi vøkstur í kapasiteti, men sum sagt er einki á pappírnum tí viðvíkjandi í løtuni,

sigur Gunnar Mohr.

Hevur stóran týðning

Sum er hevur skipasmiðjan nóg mikið at gera við vanligar umvælingar og umbyggingar. Hetta er eisini nakað, ið kastar annað og meiri av sær enn júst til skipasmiðjuna. Fleiri aðrar fyrirtøkur njóta gott av serliga umbyggingunum.

– Tað er jú ofta so nógv annað, ið skal gerast enn júst tað, ið vit gera. Til dømis kann nevast, at í sambandi við umbyggingina av Ísleifur hava bæði El-service, Byggiservice og Oilwind havt arbeiðir umborð. So tað eru ikki bert vit, ið fáa nakað burtúrur, vísir Gunnar á.

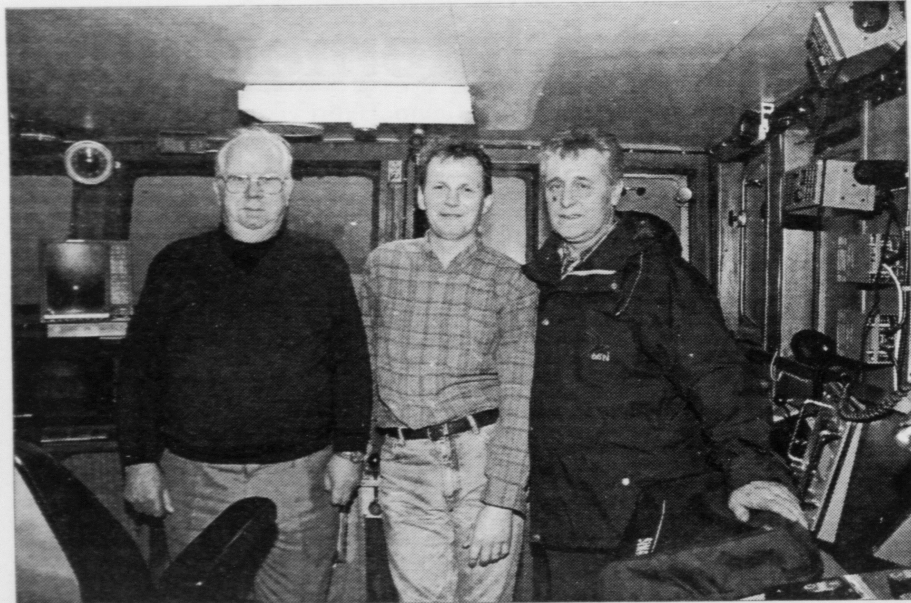
Hann vónar samstundis, at góða úrslitið við hesi umbyggingini kann gera íslendingar meiri varðugar við móguleikarnar í Foroyum, og kanska draga fleiri íslendsk skip hendavegin.

Tí hevur tað stóran týðning, at íslendarar eru nøgdir við arbeiðið, ið gjørt verður.

Nóg mikið sum er

Tað er eingin loyna, at tá talan hevur verið um skipasmiðjuna á Skála, so er hon beinanvegin sett í samband við russisk skip. Hetta kundi so kanska eisini verið ein móguleiki, men helst ikki tað fyrsta, ið skipasmiðjan fer at hugsa um.

– Nei, vit hava als ikki verið í sambandi við nakran handanvegin. Sjálvandi kundi tað verið ein móguleiki, men sum er, hava vit nóg mikið við vanligar umvælingar og umbyggingar,



Gunnar Mohr saman við íslensku eigarunum. Báðir partar eru væl nøgdir við samstarvið