

at fyrirøkur, eitt nú virkir og timburhandlar, sum brúka truckar innan-og uttandura bæði hava el-trukkar og diesel-drivnar truckar.

Ein el-trukkur, sum verður væl viðfarin og røktur, koyrir í eini 20-30 ár og battariini, sum gjarna eru 80 volt/625 Ah á einum av nevndu truckum, halda við góðari røkt í eini 10 ár.

Hann vísir á, at ein el-trukkur av hesi støddini koyrir í einar 6-8 tímar við einum fult løddum battarií. Tá battariíð er tómt, má tað løðast upp aftur, og løðingin tekur nakrar tímar - ella á leið sama tímatal, sum tað tekur at tøma battariíð.

Piddi Klein vísir á, at skipanin í el-trukkum er soleiðis, at tú eisini kanst skifta battari, og tá er sjálvsagt ikki neyðugt at seta truckin, meðan battariíð verður løtt.

- Tað er soleiðis ikki óvanligt at hava tvey battari til ein truck, leggur hann aftrat.

Leingi á marknaðinum

Tað er lítil ivi um, at el-trukkar, sum slett ikki er nakað nýtt uppfinnils, eisini hava slóðað vegin fyri el-bilum.

Tað er kanska meira lógið at hugsað sær, at vit í Føroyum og aðrastaðni við eru so sein á sjóvarfallinum við el-drivnum bilum og el-akførum í síni heild.

Piddi Klein vísir á, at meðan hann hevur verið í starvi hjá KJ, høvdu teir einaferð ein el-drivnan truck til umvælingar, sum hevði sín uppruna í seinnu hálvu av sekstiárunum.

- Tað var trupult at arbeiða upp á henda truckin, tí hann var so kompliseraður. Tað var okkurt galið við battariinum, men vit fingtu eykalutir, sum kundu tilpassast, og síðan koyrði truckurin aftur.

Piddi Klein ivast onga løtu í, at tað, at el-trukkarnir longu hava so nógv ár aftan fyri seg, er ein orsøkin til, at el-bilar nú fleiri ár seinni eisini teljast millum akførini á føroysku vegunum.

- Umframt at hava leverað nógv el-trukkar til ymiskt vinnuligt virksemi á landi, hava vit eisini leverað truckar til skipaflotan, har eitt nú Norðborg og Akraberg hava el-trukkar frá okkum, sigur hann.

Nógv einfaldari

Piddi Klein vísir á, at tað, sum er blivið nógv betri við el-trukkunum, er, at teir hava fingið motorar við veksilstreymi í staðin fyri við javnstreymi.

- Uppbygnaðurin við veksilstreymi er einfaldari; her er nógv minni viðlíkahald, og truckurin koyrir betur.

Hann sigur, at Linde-trukkarnir altíð hava verið góðir, men við veksilstreymi eru teir vordir enn betur, enn teir hava verið.

- Er onkur feilur, verður leitað á teldu, og so verður feilurin rættaður, leggur Piddi Klein aftrat.

El-trukkar hava sjálvsagt eisini tann fyrimun, at her er einki útlát út í rúmið, har truckurin arbeiðir, og her hoyrist einki motorljóð.



BRUNNBÁTAR VIÐ HYBRID-LOYSNUM

- Um seks mánaðir verða 20 prosent av okkara tonsatali rikin við hybrid, sigur varastjórin í Rostein, sum er brunnbátareiðari í Noregi



Glen Bradley, varastjóri í Rostein

Brunnbátareiðarið Rostein hevur í fleiri ár arbeitt við loysnum at minka um brúkið av olju umborð á sínum skipum og bátum. Málið er í størri mun at leggja um til hybrid, har maskinariíð verður rikið við olju og el.

- Vit vilja gera okkara til, at laksavinnan kann styrkja sína støðu sum leiðandi og burðardyggur matframleiðari. Rostein hevur sum mál at gerast burðardyggesta brunnbátareiðariíð, sigur varastjórin í norska reiðarinum, Glen Bradley.

Hann sigur við iLaks, at kappingarevnini til marknaðin verða styrkt við at satsa upp á burðardygd - og í hesum førinum minni nýtslu av olju.

Um seks mánaðir verða 20 prosent av tonsatalinum hjá Rostein hybrid. Í dag er prosentíð null.

Men, tá báðir brunnbátarnir, Ro Vision og Ro Venture, gerast partur av flotanum innan eitt hált ár, verður støðan ein onnur, tí bæði skipini hava hybrid-loysnir.

- Hetta er byrjanin, ið byggir á ta tøkni, sum higartil er tøk á marknaðinum, sigur varastjórin, sum kortini ásannar, at tað helst fara at ganga nógv ár, áðrenn maritima vinnan heilt sleppur undan fossilum brennievni, sigur hann.

Brunnbáturin, Ro Vision, sum verður klárur í mars í ár, er 84 metrar langur og 15,5 metrar breiður, og hann kemur at hava ein kapasitet á 3.900 rúmmetrar.

- Saman við SalMar síggja vit fram til at gera okkum royndir við brunnbátinum, Ro Vision. Okkara vón er at síggja, at nýtslan av brennievni minskar, og vit vóna at síggja eitt optimalt samanspæl millum battarípakkan og diesel-generatorarnar, sigur Glen Bradley.

Varastjórin í Rostein sigur við iLaks, at felagið fegnast um allar loysnir, sum kunnu minka um veðurlagsárinini, og hann heldur, at slík átøk kunnu styrkja profilin hjá laksavinnuni, samstundis sum hetta er positivt fyri okkara felags framtíð.