Árni Joensen, stjóri á Skipafelagnum: Meðan vit í Føroyum stríðast um, hvussu vit best kunnu drepa hvør annan, so gniggja útlendingar sær í lógvanum. Tá alt er farið fyri bakka, koma teir inn í myndina og fara avstað við øllum

Skipafelagið: Aðrir standa á gáttini og fylgja bardaganum

Stjórin á Skipafelagnum, Árni Joensen, heldur tað vera burturvið, at vit føroyingar í løtuni klóra eyguni úr hvørjum øðrum í sambandi við skotlandssiglingina, meðan íslendingar og aðrir útlendingar brosandi fylgja innanhýsis stríðnum.

DIA MIDJORD

Nøgvir spurningar standa ósvaraðir í løtuni, ta vit tosa um, hvussu skotlandssiglingin í framtíðini skal sigga út og virka. Meiningarnir eru fleiri, hoast tað er landsstýrismaðurin við samferðslumálum, Samal Petur í Grund, ið hevur endaliga orðið at siga. Og hann ætlar sær at fremja tað í verki, sum flokkarnir í samgongu feldu niður í samgonguskjali: Uttanlandssiglingin skal á privatar hendur.

Báðir partar hokna

Her er tað eisini, at Skipafelagið kemur inn í myndina. Skipafelagið er eitt privat felag og hevur eina ferð um vikuna skip í Skotlandi – Schrabster.

– Hvi ein velur fra almennari síðu at bruka fleiri millionir upp á eina farmaleið, sum frammanundan verður rekt av øðrum, tað er ringt at skilja. Verður talan um tvey felóg, so fer kappingin at slita báðar partar upp, sigur Árni Joensen, ið ikki heldur nogvar av ákoyringunum móti Skipafelagnum í seinastuni hava verið rættar.

– Vit hava bygt upp eina rættiliga góða og stabila farmaleið til Skotlands. Stór framgongd hevur verið síðan seinasta var. Vit hava støðugt verið hvørja viku, vit hava eina brotna køliketu, og sum er hava vit stýstu transitttíð.

Árni Joensen leggur aftrat, at gerst økonomiska grundarlagið fyri rutuni eisini í lagi, so vil Skipafelagið meira enn gjarna hava eitt nýtt skip til siglingina, sum er stórri og betri.

– Strandferðslan flytur okkurt um 10.000 tons um ársins til Aberdeen. Fingu vit eitt nú hesi tonsini aftrat, so var støðan ein heilt onnur. Vit kundu ta ment okkum í stóran mun, eitt nú við einum stórri skipi á rutuni, sigur Árni Joensen.

Loysnin er burturvið

Hví vil Skipafelagið ikki fara inn í privata felagið, sum eftir øllum at dóma skal setast á stovn?

– Tað er í veruleikanum at arbeiða móti okkum sjálvum. Tað ber ikki til hjá okkum at fara inn í eina farmaleið, sum óivað kemur at geva einar 15 til 20 millionir í undirskoti.

Stjórin á Skipafelagnum sigur viðari, at hann ikki er so heitur fyri loysnini, at eitt felag skal setast á stovn, sum skal reka hesa farmaleið og samstundis sigla við ferðafólki til Esbjerg.

– Fyri tað fyrsta verður mett, at henda loysnin gevur í minsta lagi 7 millionir í undirskoti. Fyri tað annað, so eru treytirnar, um ein hoast alt skal rokka hesum ursliti, at ein tríðingur av farminum skal takast fra okkum, ið svarar til 18,3 millionir av farmi og eini 250 ferðafólk fra Smyril Line.

– Hetta er alt so eitt sindur langt úti, at setast skal á stovn eitt felag, sum kann koma at taka beinini undan tveimum privatum felógum, sum eru til í dag, sigur hann.

Íslendingar klárir

Er tað ikki altið sunt og gott við kapping?

– Jú, tað er tað sjálvandi. Men verður felagið veruleiki, og tað kemur at virka sum ætlað, so taka teir grundarlagi undan bæði okkum og Smyril Line. Fáa teir ikki rætt, so fer hetta at tálma náturligu menningini hjá flutningsvinnuni, so leingi landskassin vil spyta pening í, sigur Árni Joensen.

Hann leggur aftrat, at alt meðan vit kappast okkara millum, hvør skal gera hvat, og hvør skal sigla hvar, so fylgja íslendingar og aðrir spentir við gongdini.

– Tað er ikki meira enn eitt ávist tonsatal og ávist tal av ferðafólki, sum allir føroyingar skulu kappast um. Men íslendingar og aðrir eru eisini við í kappingini, og teir hyggja við vælvild at uppgerðini, meðan vit klóra eyguni úr hvørjum øðrum. Tá alt er farið fyri bakka, koma teir inn í myndina og fara avstað við øllum, sigur Árni Joensen.

Órættvís kapping

Hvør er so besta loysnin?

– Fyri tað fyrsta er neyðugt, at vit gevast at berjast innanhýsis. Sæð við okkara brillum, so biðja vit ikki um nakran figgjarligan stuðul, men at sleppa undan kapping á orættvísum støði, sigur Árni Joensen.

Stjórin á Skipafelagnum vísir á, at teir í løtuni gera alt fyri at menna alt rundan um sjálva farmaleiðina til Skotlands.

– Vit siggja ikki einstaka skipið sum nakra fórðing. Tann spurningurin kann altið loysast, men heldur hava vit valt at leggja okkum eftir tænastuni, amboðunum, útgerðini og umskuling av starvsfólkunum, sigur Árni Joensen.

Fyri at nevna ein part í øllum hesum, so heldur Skipafelagið, at tað avgjørt er ein loysn, at føroyingar sjálvir syrgja fyri bilflutningum viðari frá skipunum og til endaliga staðið, har keyparin vil hava vøruna.

Leiðslan á Skipafelagnum situr rundan um poleraða borðið. Tey eru øll samd um, at fær felagið ein stórri part av fiskaútflutninginum til Skotlands, so ber til at hava eina rutu, sum ikki gevur eina krónu í undirskoti – heldur hinvegin

Viðmerkingar

Ein framtíðarloysn eigur at verða gjørd fyri siglingina um Lorvíksfjørð

Ein má meta – nú «Dúgvan» hevur siglt um Leirvíksfjørð fyri «Ternuna» – at hetta hevur verið ein royndartíð. «Dúgvan» er væl egnað til hesa sigling um summarið, fólk yvirhøvur eru væl nøgd við hana, hon er rúmsattari, bæði tá ið tað viðvikir ferðafólki og bilflutningi. Men hinvegin, í vetrarhálvuni eru trupulleikar hjá henni at koma til og fra Leirvík, tá ið veðrið ikki er til vildar. Hon er so mikið long, at tað ber ikki til at snara inni við ferjuleguna, men hon má í staðin bakka út úr leguni.

Sum alternativ hevur hon Fuglafjørð at duva uppá. Alt gott um tað, men hetta er ikki tann besta loysnin. Har er trongt, og ringt er hjá teimum stóru akforunum at koma til og frá «Dúgvuni». Í ringasta føri kann hetta bert verða ein nevðloysn. Tað er eisini stýtti at sigla til Leirvíkar – ikki, sum Tummas Arabo sigur, 10 minuttir, men 15 minuttir; tað tekur ferðandi sum ein fyrimun.

Um «Dúgvan» ella annað stórri skip skal nýta ferðamynstrið Klaksvík/Leirvík, og hetta skal verða ein framtíðarloysn, so má gerast nákað álvarsligt við innsiglingina í Leirvík, soleiðis at frekvenstíttleikin verður betri. Eitt hugskot hevði verið – tað er grótkastið, sum í mestan mun forðar «Dúgvuni» at leggja at í Leirvík – at spunslað, og bulverk av timbri verður gjørt allan teinin út við grótkastinum, soleiðis at «Dúgvan» í ringasta føri hevur nákað at detta inná, ein tryggleiki bæði fyri skip, manning og ferðafólk.

Hesar ilegur, um slíkt vinnur fram, eru ikki tær stóru upphæddir og kunnu gerast upp á stutta tíð, um tøkur pengur er.

Eitt annað er, at «Dúgvan» eigur at fáa stórri motor til síðuskrúvu; sum nú er, er mógin ov lítil.

Vit mugu hava eina framtíðarloysn við hesum grundarlagi, soleiðis at ótryggleikin í siglingini verður mestan mun burtur, soleiðis at fólk vita, hvørjar møguleikar tey hava at ferðast, tá ið tað viðkemur tíðunum við fraferð og komu.

Álvur Zachariasen
løgtingslimur

NB: At dýpið er ov lítið við ferjuleguna, vita vit øll, tað skapar eisini trupulleikar, tá ið skipið skal út og inn. Hvat við at gera nákað við hesar trupulleikar?

Útlendsk oljuvinna

Nú ferð er komin á tosið um oljuvinnu, stinga nakrir spurningar seg upp.

Skulu vit hava eina føroyska oljuvinnu, ella skulu útlendingar sleppa at leita eftir og útvinna olju móti avgaldi í okkara undirgrund? Vit føroyingar hava ikki tikið stóðu, men tey oljufelóg, ið hava hug at koma henda vegin, almenn og privat úr okkara grannalondum, AMG og Amerada Hess, hava sína greiðu stóðu. Tey vilja sleppa at bora móti einum avgaldi. Eitt sløð av føroyingum kann fáa arbeiði hjá teimum.

Um útlendingar sleppa at bjóða fyrst upp á útvinningarblokkar, hvørjar fáa vit føroyingar, tá ið vit einaferð ætla okkum í gongd við eini oljuvinnu? Tey bestu okini mugu vera farin tá. AMG og Amerada Hess bruka pengar just til at finna tey bestu okini. Hvat bruka vit?

Hvussu skulu vit bera okkum at fyri at fáa sum mest burturur? Faur man halda, at vit høvdu fingið meir burturur fiskivinnuni, um vit lotu útlendingar fiska fyri okkum ítmóti at latið okkum eitt avgjald fyri kilo. Soleiðis er eisini við oljuvinnuni. Um vit skulu fáa nákað burturur, mugu vit fara aktivt inn. Stovna okkara egna oljufelag, alment ella privat ella blandað, og fara uppi javnbjóðis øðrum. Tá kunnu vit tosa um «partnership», sum okkurt av útlendsku felógunum hevur málborið seg. Teir siga seg vnskja «partnership». Latið okkum bjóða teimum tað. So fáa vit at siggja, hvør áhugin er.

Hvat verður mælið í oljuvinnuni? Á feltinum, í samskifti við landsmyndugleikar, í handilslívinum. Enskt? hvat verður tá av føroyskum?

Kristin Rasmussen
sívilverkfrøðingur

Brøv til Dimmalætting

Undirskotið hjá Føroya Fiskavirking

Eg havi júst sitið og lisið Dimmalætting frá tysdegnum 15. oktober um 11 mió. kr. stóra undirskotið hjá Føroya Fiskavirking. Stjórin sigur við blaðið, at størsti trupulleikin hjá fyritøkuni er manglandi rávøra og yvirkapasitetur á virkjunum.

Eg vil loyva mær at spyrja mannin, um hann ikki hevur hoyrt um kappingarføri í góðsku.

Eg eri sjálvur busitandi í Danmark orsakað av útbúgving og plagdi av og á at keypa mær fiskapinnar og raspað upsaflók fra Faroe Seafood, har teir á pakkunum lýsa við, at hetta er fiskur, sum er fiskaður úr heimsins reinasta havi. Hetta ljóðar alt ógvuliga leskiligt, men tað er eitt sátt vónbrot at seta seg til borðs og smakka, at hetta í royndi og veru er raspaður ræstur fiskur.

Nógv leskiligari er sama vøra fra øðrum fyritøkum, so sum Royal Greenland og Danefrost.

Syrgiligt er tað eisini at siggja tann føroyska fiskin liggja í handlunum fyri hálvan pris, meðan fólk leggja sær Royal Greenland og Danefrost vørur fyri dupultan og tridupultan penga upp í vognarnar.

Rudiboy

Hebron

Ein viðmerking til eftir mini metan einstattaðu tíðindini, sum í hesum dognum eru at hoyra um jødiska byin Hebron.

Hebron er fyri jødar ein serligur býur. Abraham keypti jarðarstykkið har fyri 400 seklar av silvuri (1. Mós. 23,1-20). Á hesum stað, í Makpela-hellinum, liggja jarðað Abraham og Sara, Ísakur og Rebekka, Jakup og Lea. Jakup, sum seinri fekk navnið Ísrael (1. Mós. 35,10) átti 12 synir. Í 4. Mós. 34 kunnu vit lesa um ættirnar hjá synum Jákups, sum fingu Kanansland í ogn. Hetta landið bleiv lutað sundur millum ættirnar. Davið kongur buði fyrstu sjey arini av kongstíð síni í Hebron.

Tað hava gøgnum allar tíðir buð jødar í Hebron. Sagt verður, at hetta er elsti jødiski bústaður í søgunni.

Í 1929 var ein upprestur, har nærum allir jødisku íbúgvarnir í Hebron vórðu dripnir av arabisku grannum sínum. Hetta hendi, uttan at bretar, sum tá raddu fyri borgum í Israel, gjørdu nákað við støðuna.

Aftur í 1948 varð Hebron hertikin av Jordan. Hesaferð varð jørdiski byarpartur-in oyðilagdur og gjørdur til ein marknað. Synagogan varð nýtt sum fjós til geitir.

Yvir Makpela-hellinum, har patriarkarnir liggja jarðaðir, hava muslimar bygt eina stóra moski.

Í dag búgva umleið 400 jødar í Hebron. Teir gera alt, teir kunnu, fyri at varðveita tað, teir hava bygt upp. Teir siga: «Vit fara ongantíð at láta Hebron av hondum. Hebron nú og allar ævir!»

Tingingar fara fram um, at ísraelska verjan skal burtur úr Hebron. Av tí at byarparturin, har jødarnir bugva, liggur so lagt, so liva hesar familjur í støðugum ótta fyri alopum.

Latið okkum bíðja um Guds frið yvir Hebron.

A.L.

Viðmerking til »Krosskast« í SvF mikukvøldið 16. oktober

Eg vil her gera vart við, at tað var ein bólkur, sum ikki varð nevndur í kjakinum: Handilsfólkið í Føroyum. Tey, sum keypa vørur bæði úr Onglandi og Danmark. Vit skulu bert hyggja at, meðan okkara hart vunnið skattapeningur verður latin Strandferðsluni fyri at lýsa (keypið jólagávuna í Skotlandi), og teir so gott sum geva fólki ferðaseðil at fara til Skotlands at handla. Skulu vit lata okkum hetta bjóða!

So ein viðmerking til stjóran á Strandferðsluni: Tað var ikki tað almenna, sum keypti fyrsta «Smiril» og fekk ferðasamband um allar Føroyar. Tað var eitt reiðari og handilsvirki, sum ikki fekk almennan stuðul.

Ein handilskvinna í Havn

Situr tú við barninum í fanginum ?

Visti tú av, at í brásteógi úr 50 km/t er rørslumegin hjá barni, ið vigar 20 kg, 2 tons