

*Bjarni Hansen, stjóri í Maersk Air:*

# Vit hava ongantíð fingið fíggjarliga hjálp frá nøkrum

*- A.P. Møller setti 80 milliónir í partapeningi í Maersk Air, ta vit byrjaðu í 1971. Síðan tá hevur Maersk Air ikki fingið eina krónu frá nøkrum. Í 1994 var partapeningurin eina milliard krónur, sigur hann*

**JUSTINUS LEIVSSON EIDESGAARD**

A.P. Møller er ein tann mest virða tyrtókan í heiminum og hendan tyrtókan hevur nakran meginreglu at ganga eftir. Meginreglu sum ikki verða víktar frá.

En meginregla hjá Mackinley Møller, stjórninum í A.P. Møller, er tveggjum mongum ar. hevur verið, at A.P. Møller bert einafór setir pening í eina tyrtóku. Gongur tyrtókan ikki, so má hon undir hamaran. Í 1981, tá eg gjørdist stjóri, var eginpeningurin brúktur Maersk Air tekk ein møguleika afturat, men uttan at fáa nýggjan kapital tilfóran. Vit reistu okkum aftur og 1994, sum var tað besta árið hjá Maersk Air, var partapeningurin komin uppá eina milliard krónur, sigur Bjarni Hansen, stjóri.

Bjarni Hansen var seinasta friggjadag í Føroyum í samband við at 25 ar eru ligin síðan Maersk fyrri fyrstu ferð flýg til Føroyar. Bjarni hevur arbeitt í Maersk Air síðan telagið varð stovnað og hevur seinastu 15 árin verið stjóri. Hann er væl nøgdur við gongdina í telagnum seinastu árin.

Maersk Air er í dag eitt fløgtelag við 18 rættuliga nýggjum fløgtørum og við stórum virksemini. Umframt partapeningin er einasta sambandið við A.P. Møller, at vit hava fingið loysað at lara bláa litin og navnið Maersk. Men tað er ikki so lítið, tí alit er á navninum Maersk og á ljósbláa litinum uti í heimi, og tað er ein tyrtókan hjá okkum. Men sum sagt, vit hava ikki fingið eina krónu frá A.P. Møller, síðan telagið varð stovnað í 1971 og tað eru vit ermir av, sigur Bjarni Hansen.

**Nýggjan flota**

Vit nýta eisini somu meginreglu sum reiðarinn hjá A.P. Møller, at vit keppa, nýta og selja. Eg arbeiddi í mongum ar sum shippingmaður hjá A.P. Møller, áðrenn eg kom í fløgvinnuna og har var vanligt, at byggja skip, nýta tey eina tíð so síðan selja tey aftur, áðrenn tey gjørdust ov gomul. Tað sigur eitt sindur um hvussu ofta vit skifta fløgtøru uti, at vit hava 19 í flotanum, og seinasta vit fingið var num-

mar 42, sigur Bjarni Hansen.

Tað eru sjálvandi stóru kapitalumkostningar bundin við at hava nýggj fløgtøru. Eitt Boeing 737 kostar í dag 33 milliónir dollarar ella 200 milliónir krónur. Men tað eru sanniliga eisini tyrtókanir fyrri tað fyrsta, so hava vit altíð nýggjastu tóknina í cockpittinum og tað eru okkara fløgtøru par legnar um. Nýggj fløgtøru eru bilig at halda og tað eru tey fløgtøru sum altíð brenna minst. Tey eru eisini umhvørvisvinnarlig og tað fer aftur við sær, at stóru eittirspurningur er eitt leimur, sigur Bjarni Hansen.

Ein tann nýggjasta tókin í lotum er TCAS skipanin. Hesa skipan hava okkara nýggjastu fløgtøru. Hendan skipanin sigur frá um eitt fløgtøru er á somu kos og í somu hædd og heita okur um trygðina, sigur Bjarni Hansen.

Maersk Air nýtir bert ein part av teinum 19 fløgtørum til egnar rutur. 11 fløgtøru eru langtíðarlagað til onnur fløgtøru.



*Bjarni Hansen hevur seinastu 15 árin verið stjóri hjá Maersk og væl hevur ligið fyrri. Tað hann tok við var partapeningurin brúktur, nú liggur hann um milliardina*

**Keypa rætta tíman**

Hjá fløgtørum gongur upp og niður, og hetta gongur ógvuliga regluliga fyrri seg. Tá uppgangstíðir eru, ta er ringt at fáa hendur á fløgtørum, tí ta vilja óll fløgtøru skifta uti. Vit leggja okkum tí eftir at billeggja fløgtøru meðan tíðirnar eru vanaalig og tað hevur hugartil eydnast væl. Í lotum er ómøguligt at billeggja eitt nýtt Boeing 737 tí ta eru uppgangstíðir. Hóast tað, so fáa vit seks nýggj fløgtøru í ar, sum vit hava biðið um, ta tíðirnar voru verri, sigur Bjarni Hansen.

Vit altu ikki lærru enn nýggja Fokker propellfløgtøru. Vit seldu tey fyrri tveimur árum síðan, tí vit vísu, at tey fóru at gerast ov smá. Vit kundu ikki vera best fløgtøru fyrri uttan og leigaðu tey aftur. Nú er Fokker verksmiðjan í tann á busagang og ger als ikki nýggj fløgtøru. Hóast vit ikki høvi selt fløgtøru, so høvdu vit 35-40 milliónir uppá hvørt ella um 400 milliónir. Her voru vit heppin, sigur Bjarni Hansen.



# Oljuvinna skapar ferðavirksemi

*-Ein komandi oljuvinna er sera spennandi fyrri tey fløgtøru, sum flúgva til Føroyar, sigur Bjarni Hansen, stjóri á Maersk Air*

**JUSTINUS LEIVSSON EIDESGAARD**

Ein komandi oljuvinna í Føroyum, er ein avbjóðing fyrri fløgtørum, men tað er sanniliga eisini ein spennandi uppgáva.

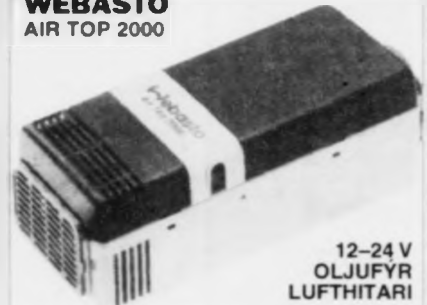
Allastaðni kring heimin hevur oljuvinnan skapt ótt ferðavirksemi og soleiðis verður eisini í Føroyum. Maersk Air ætlar ikki at leggja á lotu síðan í eini komandi oljuvinnu í Føroyum. Vit eiga fløgtøru, vit eiga fløgtøru vit eiga starvstøkk. Men oljuvirksemi merkir ikki bert ferðafólk til fløgtøru. Tað merkir eisini at hotellini fáa meira at gera og óll, sum starvast innan fløgtøru, sigur Bjarni Hansen.

Eg trúgvi, at hetta ferðavirksemi seggja seg rett at, so het

til at fáa so nóg sum møgulegt á ferðavirksemi og samband við oljuvinnuna. Eitt nú eru stóru møguleikar við tyrluflygingini, sigur hann.

## HEITIR Á FLOTI!

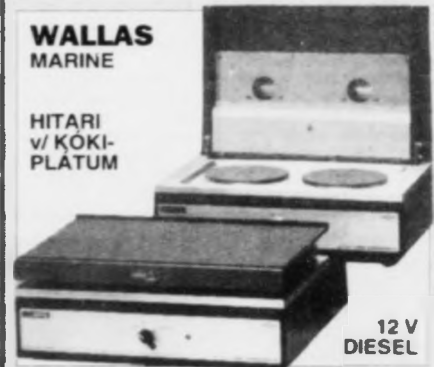
**WEBASTO AIR TOP 2000**



12-24 V OLJUFYR LUFTHITARI

**WALLAS MARINE**

HITARI v/ KOKIPLATUM



12 V DIESEL

Báðir eru teir

**einastandandi til bátin!**

Nærri upplýsingar - vinarligast ringið

**P/f ESMAR SIMONSEN**

TF. 44405

Fax 41629

## Føroya-flúving gevur pening

Føroya flúgingin hjá Maersk Air gevur í lotum eitt lítið yvirskot. Men í áttatárumum, tá Maersk Air var einansamt um rutuna, gav hendan eitt stóru yvirskot.

Men fløgtarið, sum flýgur til Vagar hevur eisini nóg at gera. Tað stendur um náttuna í Kristiansand í Noregi, flýgur síðan til Keypmannahavn. Síðan verður kosin sett móti Vagum og aftur til Keypmannahavn. Ur Keypmannahavn verður fløgt til London og aftur. Og fløgtarið endar arbeiðsdagin í Kristiansand í Noregi, sigur Bjarni Hansen.

je