

sosialurin

telf. 14720 . 11820

box 76, 3800 Tórshavn

Útgevri: Føroya Javnaðarflokkur

Fyrirtaksstjóri: Tórfinn Smith

Bláðstjóri: Vilhelm Johannesen (ábyrgd)

Bláðmenn: Hogni Djurhuus

Jóhann Mortensen

Jan Müller

Lýsingar: Arne Thomsen

Uppseting: Sosialurin

Prent: Dimmalætting

Virkni sum ongantið áður

NÓGV verður tosað um politisku stöðuna, sum bíðar eftir eini greiðu til lögtingið kemur saman á ólav-søku. Pauli Ellefsen tosar um »fálitt«, meðan Hilmar Kass brúkar nógv lýsingarorð um skilaleyst brúk og ringa stýring.

TÁ tingsetan endaði í mai, gjørdist greitt, at samstarvið millum tveir av landsstýrissflokkinum kundt ikki halda fram uttan munandi broytingar í viðurskiptunum flokkanna millum. Úrslitið varð, at samstarvið millum javnaðarflokkinn og fólka-flokkinn varð slitið. Men tað merkir tó ikki, at samfelagið liggur lamið.

TÁ tað frá politikarum verður borið fram, at nú má berast skjótt at, men í sama andadrátti alskyns lýsingarorð verða brúkt, sum tá Hilmar Kass skrávar um skilaleyst brúk, um stór-an innflutning, ið verður javnsettur við óskil og ringa stýring, so eru hesi orð teirra bert orðafloymur og lóttir.

VIT hava bygt upp samfelag okkara sum ongantið áður hesi seinastu árini. Er ilógan í fiskiskipini heldur lækari í lóttuni, so eru ilógurnar í vinnufremjandi virkir á landi øktar sum ongantið áður. Hesi tiltøk meta Hilmar Kass og Pauli Ellefsen sum gerðir, ið koma okkum aftur um brekkur!

SANNLEIKIN er tvørturímóti tann, at landsstýrissamgongan hevur virkað, soleiðis at samfelagshjólina kunnu mala upp aftur betur í hesi umleggingar- og uppbyggingartíð. Ein gongd, sum hevur til endamáls at gera okkum uppaftr betur førar fyrri at tilvirka og góðska ta vøru, sum skal flytast til útlendskar marknaðir okkara ella nýttast til egið brúk.

MEN javnaðarflokkurin metir ikki, tað sum framt er, at vera nóg mikið. Flokkurin vil eisini byggja út á øðrum økjum — og við virknari almennari luttøku, har tað sýnist neyðugt.

Tá teir sum hetta bræv viðvíkir eru danir verður fylgjandi grein skrivað á donskum.

Det er ikke noget nyt, at det til tider kan være ganske vanskeligt at flyve til Færøerne, da man af og til ikke kan lande i dagevis på grund af tåge. Dette kan man ikke bebrejde nogen og heller ikke det selskab, som har størstedelen af flyvningen til Færøerne, nemlig Danair. Men man kan dog forlange, at der fra flyselskabets side bliver gjort det yderligste for at afhjælpe de ulemper, som disse forhold medfører for passagererne. Som en regelmæssig passager på ruten Vágar-København kan jeg dog konstatere, at dette ikke bliver gjort. Der er utallige klager som siden Danair overtog denne rute er afgivet over den slette behandling man får af dette selskab, men det har åbenbart ikke hjulpet det aller mindste.

Jeg var en af de passagerer, som skulle til Færøerne fra København mandag den 18. juni og som ikke kom frem før torsdag den 21., og jeg vil fremdrage følgende forhold, hvor man kan sige at passagererne ikke får den behandling de har krav på:

1. »Jungleloven«, bestemmer hvem der kommer med flyet.

Det mest usympatiske ved den behandling man får i Københavns Lufthavn er den fuldstændige mangel på menneskelig hensyntagen man møder der og at man fuldstændigt nægter at rette begåede fejl. Da mandagsflyveren skulle afsted igen torsdag morgen fra Kast-rup havde man booket en masse nye passagerer på dette fly. Og da flyet var

fuldt var der flere mandagspassagerer, som ikke fik plads. Samtidig fandt man udfald at dette fly skulle til Bergen for at hente passagererne derfra til Færøerne. Så derfor anmodede man de »nye« passagerer om at gå i land igen. Men man sørgede dog ikke for at der kom så mange nye passagerer i land igen, at der blev plads for de fortrængte passagerer. Selv om der blev gjort opmærksomt på dette både udenfor og inden flyet var der ikke nogen som ville gøre noget. Da man den 3. dag igen startede fra København havde man igen booket nye passagerer på samme fly. Forannævnte passagerer gjorde igen opmærksom på at detta var »deres« fly, hvor deres bagage også befandt sig, men de blev pure afvist af personalet i lufthavnen.

Lige så galt var det for et selskab på ca. 17 handicappede med deres ledere, som havde billett til tirsdagsflyet. Tirsdag fløj man ikke, mens man kom tilbage til København onsdag aften efter at have fløjet hele dagen. Da man skulle afsted igen torsdag morgen blev flyet fyldt op med onsdagsrejsende med det resultat at der ikke var plads til denne gruppe i deres regelmæssige maskine. Henvendt til personalet i lufthavnen fik lederne at vide at det var mandagspassagerer, som skulle med dette fly, og at de derfor måtte gå forud for tirsdagspassagererne. Dette var bare lodret løgn al den stund mandagspassagererne befandt sig i Edinburg.

Denne gruppe kunne ikke komme med og blev henvist til at sidde hele dagen i lufthavnen for at vente på onsdags/thorsdagsflyet. Dette skulle efter planen afgå kl. 15, men blev udsat til kl. 21, da man tillod sig den frækhed at tage det fly som skulle afgå om eftermiddagen til andet formål.

Det som man også bemærker med den behandling man får i Kast-rup at man fuldstændigt nægter at rette begåede fejl. Forannævnte passagerer

gjorde selvfølgelig en stor indsats for at komme med deres fly, men de blev kun mødt med den arrogante og storsnudetthed, som er ganske karakteristisk for personalet i Kast-rup. Man skulle tro, at man havde fået instrukser om, ikke at vise almindelig høflighed overfor passagererne.

Det skal tilføjes at den behandling som er beskrevet ovenfor ikke er enestående. Næsten hver eneste gang der er uregelmæssigheder, lader man jungleloven bestemme, hvem der skal med maskinen. Og med det resultat, at dem som ikke er frække nok og dem som ikke er stærke nok, bare kan komme til at vente i f.eks. en hel dag, som det skete for nævnte gruppe.

Sådan en behandling tillader et dansk luftfartsselskab sig at give sine passagerer i 1979. Dette er noget værre svineri.

Smidt af i Edinburg

Den 3. dag af denne rejse blev der igen gjort forsøg på at komme til Færøerne, men efter 1. forsøg endte vi i Stornoway. Der fik man at vide, at mellem kl. 18 og kl. 20 skulle der blive mulighed for opklaring, men ikke før. Alligevel fløj man over Færøerne igen inden dette tidspunkt, hvor tågen efter sigende lettede så meget, at man kunne have landet.

Efter andet forsøg vendte flyet tilbage til Kbenhavn, mens passagererne uden nogen som helst forklaring blev »smidt af« i Edinburg, hvor man fik besked om at overnatte. Men det viste sig nemlig, at man slet ikke havde sikret sig, at der var hotelplads for passagererne. Enhver som har været i Edinburg i juni ved, at det er næsten umuligt at få blot et hotelværelse med timers varsel. Endnu mera umuligt ville det selvfølgelig også være at få plads til mere end hundrede passagerer. Det hjalp heller ikke på situationen, at man ombord på flyet havde udladt at meddele ønsket fra lufthavnen i

Edinburg om at lade flest muligt passagerer følge med til København. Det viste sig også at være næsten umuligt at få indkvarteret passagererne. Og det lod sig kun gøre ved at indkvartere passagererne to og to på tildels tredjers hotel 50 km fra Edinburg. De sidste passagerer kom til deres hotel kl. 23.30 eller 6 timer efter landingen, og det blev så viseligt arrangeret, at de som havde små børn kom sidst til deres hotel.

Indchecking i timevis

Efter 1. dags forgæves flyveforsøg kom vi til København igen og blev indkvarteret her. Da vi den næste dag skulle afsted igen, blev man henvist til at checke ind påny. Hvis man kunne gøre det som sædvanligt ved de diske hvor der var mindst kø, så ville dette ikke være noget problem. Men her blev man henvist til en eller to diske, hvilket medførte at nogen kom til at stå i kø i en time eller mere. Dette var ikke nogen fornøjelse i kvælende varme.

Det samme skete den næste dag, hvor nogen stod i kø op til en time og særligt for dem som havde megen bagage og børn var dette helt ulideligt. Man gør åbenbart, hvad man kan for at genere passagererne.

Til sammenligning kan nævnes, at da vi den 4. dag rejste fra Edinburg, skulle man kun aflevere bagagen og der var ikke engang tendens til kødannelse. Men der syntes personalet også at være til for passagerernes skyld.

Danairs særlige ansvar

Det skal lige tilføjes, at Danair har et særligt ansvar for ruten til Færøerne. Der er nemlig ingen som har tvunget denne rute på SAS/Danair. Hvis det var SAS som bestemte, så havde vi næppe fået nogen flyrute endnu. Det var nemlig Islandair som fik startet denne rute og som fik den op at stå. Og det skal tilføjes, at islændinge passede denne rute til færingernes fulde tilfredshed. Men da det viste sig, at ruten kunne betale sig, blev Islandair på en lidet sympatisk måde smidt ud og erstattet af Danair.

Derfor har man som passager på denne rute også krav på at blive behandlet ordentligt, og

tjak og meiningar

Vit gera lesarar okkara varugar við, at treytin fyrri at fáa lesarabrev upptikin undir hesum teiginum er, at bláðstjórnin veit, hvør hevur skrivað brøvini.

Undir hesum teigi hevði »jbm« mikudagin eitt innlegg, har hann m.a. segði: »Fyri nøkrum árum síðani fekst eingin skattarokning, tí Føroya Gjaldstova tórvaði EDVtöl. Hesi vóru keypt, minnst

meg rætt uttan góð-kønning av Løgtingsins figgjarnevnd. Í dag fáa somu töl skyldina fyrri, at fólk ikki fáa sína skattarokning — og tann logikkur.»

Heri Mohr, fulltrúi á

RÆTTING

Gjaldstovuni ger okkum varugar við, at EDV-tólini á Gjaldstovuni verða ikki nýtt til skattarokningina í ár, men afturimóti tólini á Elektron.