

Nógv størri eftirspurningur enn Smyril hevur pláss fyri

Tað er tí rætt at keypa/byggja eitt skip við flutningskapasiteti 3 ferðir størri enn Smyril hevur, sigur Javnaðarflokkurin m.a. í viðmerkingunum til uppskotið um millumlandsigling. Niðanfyrir prenta vit viðmerkingarnar til uppskotið:

Landsstýrið hevur gjørt av at taka Smyril úr vetrarsiglingini og harvið steðga teirri roynd at útvega nýggjan vinnuveg, hendan sigling var ætlað at vera.

Javnaðarflokkurin metir hesa avgerð at vera skeiva.

Hetta gera vit út frá mongum grundum, sum niðanfyrir lýst.

Fyri at avleiðingin ikki samstundis skal vera, at summarsiglingin eisini má niðurleggjast, setur flokkurin fram uppskot um at keypa hóskaði skip til hesa sigling.

Einhvør, sum hevur kunnleika til sigling Smyrils summarið 1980 imillum Seydisfjørð, Tórshavn, Scrabster, Bergen og Hanstholm er greiður yvir, at slíkar plássumstøður er ikki hóskaði at bjóða ferðafólki.

Skipið sigldi í »hásengini« stúgvandi fult, og pláss var ikki fyri fleiri.

Stórt tal av fólki slapp tí ikki við og heldur ikki farmur.

Hetta merkir, at møguleikarnir fyri at økja um inntøkurnar við at flyta fleiri ferðafólk enn tey 32.000, ið vórðu við í fjør, eru ikki til.

Heldur er hugsandi — skal ein hava í huga, at ferðafólkið helst eigur at kenna umstøðurnar rúmligari — at talið av seldum ferðaseðlum skal vera nakað minni.

Nøgðina av farmi er heldur ikki hugsandi um at økja.

Eftir er so bert møguleikin fyri at hækka ferðaseðlaprisin lutfallsliga meira enn útreiðsluvøksturin, men hetta er av givnum grundum avmarkað.

Hinvegin veit ein, at útreiðsluvøkstur verður, so hevur ein ynski um eisini at lata summarsiglingina doyggja stráðeyða og harvið lata allan føroyskan ferðafólkaflutning á út-

lendskar hendur, er lættasti vegurin at lata Smyril sigla seg inn í nakrar »stresstoppar« í figgjargliga æðrenslinum. So liggur hann eftir einum ella tveimum sumrum.

Teir møguleikar føroyingum eru veittir til at sleppa á egnum kjóli útlands fyri litlan kostnað eru harvið burturi.

Tørvurin størri enn kapasitetur-in hjá Smyril

Tørvurin fyri ferðing er kortini ikki burtur og er tí givið, at íslendingar, danir og norðmenn beinanvegin taka yvir ruturnar.

Summarsigling Smyrils hevur týðiliga sýnt, at tørvurin fyri flutningi av fólki er farmi í »hásengini« er 3-4 ferðir størri enn »kapasitetur« Smyrils.

Tá so hartil kemur, at eitt skip við flutnings-

kapasiteti 3 ferðir Smyrils kann rekast við sama manningartali og stórt sæð somu oljunýtslu sum Smyril, er eyðsæð, at rætti vegurin at ganga, er at keypa/byggja slíkt skip, hóast kapitalútreiðslurnar verða duplutt so stórar sum tær hjá Smyril.

Hetta varð longu vist á undir viðgerðini av so nevnda »Lassa-málinum«.

Royndirnar hava sostatt vist, at ikki »Mikkel Mols« í 1980, men »Lasse II« í 1979 átti at verið keyptur, og at nú í 1981 skuldi verið keypt skip, ið svarar til tær »specifikati-onir«, sum teir báðir skipaferðslunevndarlim-irni Óli Hammer og Niclas Magnussen funnu fram til á heysti 1979.

Nevniliga eitt skip ikki styttri enn 120 metrar við 800-1000 koyggjum, ferðafólkaloyvi til 1200-1500 fólk, trimum dekkum til 350 bílar, ella 200 bílar og 15 trailarar við 40 fótá kontainarum, og 19-20 mila serviceferð (t.e.u. 16.000 HK).

Slíkt skip 4-6 ára gamalt fæst helst til keyps fyri 60-90 mió kr., og snýr uppskot javnaðarflokksins seg um keyp av tilikum skipi.

Viðvíkjandi metingum um rakstrarúrslit verður vist til álitið, sum straðferðsluumboðini lótu frá

sær á sumri 1980 og til áliti Niclas Magnussens í skipaferðslunevndini.

Sambært hesum kunnu helst leggjast 10-12 mió. kr. tilgøðar aftaná rentur og avdráttir í heilársigling við slíkum skipi.

Plásstrotið ein ferðing

Afturat kann nevast uppskot, sum summarsiglingin hjá Smyril hevur avdúkað:

1. Plásstrot ferðaði fyri munandi fiskaflutningi av Eysturlandinum í Íslandi



Smyril leggur at á Tvøroyri á fyrsta sinni

og inn á meginlandið. Hetta snýr seg um feskkan fisk og frystan eins og saltfisk.

2. Plásstrot ferðaði fyri flutningi av stórgóðsi og øðrum til Eysturlandið í Íslandi.

3. Plásstrot avmarkaði ferðafólkatalið við mongum túsumdum.

4. Koyggjutalið fekk onnur túsumdir til at setast aftur.

5. Tørvandi »stabilisatorar« og trongsulin umboð verður orsök til nógv »ta einu ferðina« við skiftafólk.

6. Ferðin, ið er 15-16 mil darvar almikið í kappingini.

7. Støddin á skipinum ger tað ónýtiligt til »cruise-ferðir«, o.s.fr. - o.s.fr.

Vetrarsiglingin — stórir møguleikar

Vetrarsigling Smyrils er, hóast rakstrarhall nærur hvørja viku, væleydnað, tá havt verður í huga teir fótonglar, ið vórðu lagdir fyri hesa sigling.

Eingi viðskiftafólk skuldu kenna slíkan

tryggjeleika um framhaldiandi sigling, at tey ekka-leys kundu skifta til betraðu »servicu« Smyrils, hesum syrgdu føroyskir politikkarar fyri saman við privatum skipafeløgum — sum allan veturin hava »dumpað« prisirnar til frama fyri heilsulurnar og ikki brúkaran.

Kortini er nú komið upp á eina bruttointtøku uppá 300.-350.000 kr./viku, meðan útreiðslurnar eru 525.-575.000 kr./viku.

Í komandi tíðir hefar 200-250.000 kr./viku sjálvsagt komið afturat, um trygd varð veitt fyri, at skipaði helt fram at sigla. T.d. er einki smør og einki bacon enn flutt úr Danmark til Skotland, hóast áhugi var fyri hesum og hóast hetta hesum fylt Smyril, bert sigling hans varð tryggjað.

Lastbílafeløgini biðaðu eftir somu trygd.

Ferðamannafeløgini vóru



Smyril í uttanlandasigling og Teistin í innanoyggjasigling skaptu góðar ferðamøguleikar