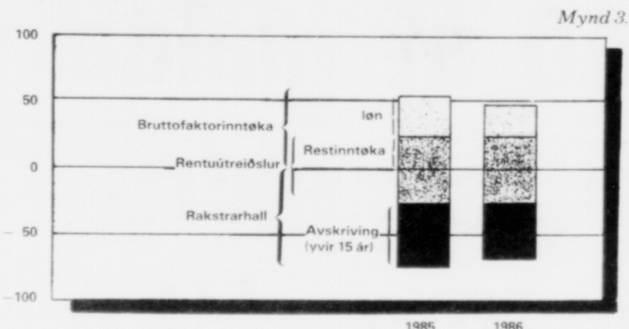


Tann næsta myndin visir fyri árin 1985 og 1986, hvussu stórir partur av BFI í sjóflutningi, ið stavar frá teimum farma- og tanga-skipum, sum vórðu tikin

úr flotanum í 1987. Hesin partur var í 1985 53 mió. kr. av 256 og í 1986 50 av 288. Restin av bruttofaktortøktuni stavar frá øðrum skipum í altjóða sigling.

sigling uppá Føroyar, sigling innanlands og virkseminum í teimum føroysku havnum.

Farmaskipini, ið fóru úr flotanum í 1987



Tann triðja myndin visir hvussu stóran part av skyldunum hjá hesum skipum, ið bruttofaktortøktan megnaði at dekla í 1985 og 1986. Skipini høvdu hesi bæði árin sum nevnt 53 og 50 mió. kr. í bruttofaktortøktu. Av hesum vórðu goldnar hýrur og lönir uppá 22 og 25 mió. kr., og eftir vórðu 30 og 25 mió. kr. sum restinntøka. Við restinntøkuni skuldu skipini svara rentuútreiðslur og av-

dráttir av lánunum (ella avskrivningar, sum tað er roknað við her). Rentur og avskrivningar eru hesi bæði árin roknaðar til 95 mió. kr. pr. ár. Skipini hava sostatt staðið við einum rakstrarhalli uppá 65 og 70 mió. kr. hvørt av árunum. Bruttoinntøkurnar (t.v.s. tað sum tey sigldu inn fyri) vóru bæði árin 95 og 91 mió. kr. Sostatt vóru inntøkurnar 70% ov lágar fyri at svara allar skyldur.

Sjálvt um føroyingar høvdu fingið hesi skip aftur fyri hálvan pris, høvdu teir bert megnað at rindað rentur við verandi inntøkum og ongar avdráttir, t.v.s. at tað hevði harafturat verið neyðugt við einum árlegum tilskoti uppá upp til 20 mió. kr. fyri at fáa endarnar at røkka saman, ella við einum inntøkuvøkstri uppá meira enn 20%.

Men hetta sigur kortini onki um hvønn negativan ella positivan týdning hesi skip høvdu fyri samfelagsbúskapin. Tað ber til at hava milliánda upphæddir í bruttofaktortøktu og samstundis fara á húsangang. Og støðan hjá hesum partinum av farmaskipafloktanum var júst henda.

Í 1985 og 86 høvdu hesi skipini, sum nevnt, eina bruttofaktortøktu uppá ávikavist 53 og 50 mió. kr. Fyri at fáa eina sanna mynd skulu vit nú fyrst taka lönir og hýrur burturav. Hesi tøl eru fyri tey árin ávikavist 22 og 25 mió. kr. Eftir eru so 30 mió. kr. fyri 1985 og 25 mió. kr. fyri 1986. Hetta er restinntøkan, ið skal nýtast til rentur og avdrátt, sum vóru 95 mió. kr. fyri hvørt av hesum báðum árunum. Si skjal 3, mynd 3.

Um hesi skipini skuldu greitt allar sínar skyldur, so var treytin tann, at farmaflutningsgjældini skuldu hækka við 70%. Og hugsa vit okkum, at føroyingar fingi hesi skipini aftur fyri hálvan pris, so høvdu tey, við verandi farmaflutningsgjældum, bert megnað at goldið rentur, men ongan avdrátt. Treytin fyri, at tey kundu greitt avdráttirnar eisini, vildi verið ein hækking í farmaflutningsgjældum upp á 20%.

Teir, sum vit eru í kapping við á farmamarknaðinum, manna skip sini við fólki úr londum, har tað ber til at liva fyri eina lön, ið liggur úr 1.000 upp í 5.000 kr. um mánaðin. Fyri at vera kappingarføri, mugu lönarútreiðslurnar niður á hetta støði. Ongin føroyingur kann sigla fyri millum 1.000 og 5.000 kr. um mánaðin. Sostatt er endamálið, at útvega arbeiðsláss til siglandi føroyingar, hervið burtur. Og hóast so lágar lönir, so vildi raksturinn kortini ikki megnað at afturgoldið lánini og enn minni at lagt pening til síðis. Hervið er hitt endamálið burtur.

Royndu ymskar loysnir

Seinast í 1986 vendu fleiri farmaskipafeløg sær til landsstýrið og gjørdur var, við, at vinnan hevði trupulleikar at dragast við.

Hesi feløg vóru: Global Chemical Tankers, Transmar, Faroe Trader og Høvn. Teir næstu mánaðirnar helt landsstýrið fleiri fundir við øll feløgin saman og høvði sær. Landsstýrið setti eina skipakøna nevnd við fimm limum at ráðgeva sær í hesum arbeiði.

Undir hesum tingingum vórðu ymskar loysnir umrøddar. Ein loysn var, at øll skipini fóru í eitt felag, at landskassin, bankarnir og Tryggingarsambandið saman við gomlu feløgnum reistu nýggjan partapening. Frá landsstýrisins síðu varð skotið upp, at partapeningurin varð lutadur soleiðis: tey gomlu feløgin 60%, landskassin 20%, bankarnir og tryggingarsambandið 20%. Semja fekkst so ikki um slíka loysn sum hesa.

Ein onnur loysn, sum varð umrødd, hevði til endamáls at stovna fyra nýggj feløg fyri tey verandi og skuldu tey nýggju feløgin síðani royna at keypa skipini aftur. Umframt hetta var talan eisini um at skipa eitt samstarvsfelag, ið skuldi taka sær av felagsáhugamálum hjá teim fyrr umrøddu fyra feløgnum, ið, sum kunnugt, kundu samstarva um mangt, at útvega farm, at samskipa umvælingar, at standa fyri felagsinnkeipi av olju v.m. Ein felagsmising vildi eisini minnka úr kostnaðin. Heldur ikki her kom nakað burtur.

Eftir at hesar royndir vóru gjørdar, gav landsstýrið øllum fyra feløgnum eitt og sama tilboð. Landsstýrið beyð sær til at leggja veðhaldini út og at umleggja lán skuldina — stuðulsláni og veðhaldstútleggini umleið 160 mió. kr. — til lán, sum

skuldi vera rentu- og avdráttarfrí í trý ár og síðani rindast aftur yvir 12 ár við 4,5% í rentu. Samanlagt var talan sostatt um 15 ár. Um tað skuldi vist seg, at raksturinn aftan á trý ár ikki var førur fyri at rinda rentur og avdrátt av skuldini, beyð landsstýrið sær til at taka spurningin um nýggjar treytir upp aftur, tað ið tey trý árin vóru farin.

Fóru uttan um landsstýrið

Eitt av teimum fyra feløgnum tók nogv meira tíð enn øll hini. Hetta var Global Chemical Tankers. Felagið var sjálvandi við í teimum møgulegu loysnum, ið nevndar eru frammanfyri, og fekk sjálvsagt eisini sama tilboð um niðurfyrsting, sum hini feløgin.

Umframt hetta gjørdur umboð fyri landsstýrið (skipakøna nevndin og serliga formaðurin Carl Vilhelm Weihe, grannskoðari) eitt sera stórt arbeiði fyri hetta eina felagið. Í samarbeiði við A.P. Møller fekk skipakøna nevndin til vega eitt tilboð um figging frá Provinsbanken. Eitt tilboð, sum var munandi betri enn tann figgingin, sum skipsmeklaravirkið v/ Albert Mortensen kundi útvega frá Københavns Handelsbank. Hóast hetta, runnu menn frá lánitilboðnum úr Provinsbanken og søtu í Keypmannahavn á fundi saman við Ernst Holm Hansen, Albert Mortensen og umboðum fyri Handelsbanken, uttan at landsstýrið og tess ráðgevi, sum var skipakøna nevndin, vórðu kunnar um hesa løgna ferð til Keypmannahavnar.

Á einum fundi millum umboð fyri Global, landsstýrið og skipakøna nevndina varð tann møguleiki nevndur, at landskassin skuldi seta 15 mió. kr. í partapeningi í eitt nýtt felag, sum skuldi keypa tey fyra skipini. Svárið var, at treytin fyri, at Ernst Holm Hansen og Albert Mortensen kundu vera við í einum nýggjum felag var, at landskassans partapeningur varð avmarkaður til hægst 5 mió. kr.

Ferð eftir ferð royndi felagið at sannføra almennigum, at í Týsklandi var alt greitt, soleiðis at teir kundu keypa skipini aftur. Teir høvdu greiða avtalu við landspartastjórnina í Slesvig-Holstein og sumuleiðis høvdu teir greiða avtalu við Deutsche Schiffahrtsbank. Biðað varð bert eftir Føroya Landsstýri. Men

20.000 trus redere i hø

Skjal 4

Her er regnskaberne for alle de 23 Mercandia-skibe — Resultatet blev i 87 det ringeste i dansk skibsfart

Af Henrik Lisberg

1987 blev det værste år nogensinde for Mercandia. 20.000 kommanditister og 100000 aktionærer i de 23 skibe, der blev bygget i 1986, måtte se deres investeringer i skibene gå tabt. Det var det værste resultat nogensinde.

Tallet fremgår af regnskaberne for de 23 Mercandia-skibe, som det er lykkedes Politiken at få samlet. Den store flåde, der er blandt de absolut største redier under dansk flag, klarede sig i særklasse ringe. Skibene har kostet omkring tre mia. kr. at bygge, men omkomme allerede i 1987 for 317 mill. kr. i fjor.

Mercandia har udelukkende bygget roll-on — roll-off skibe, en type, de fleste vesteuropæiske redier har forladt. Selv før renteudgifter sejlede stort set samtlige skibe med underskud, og efter renterne blev resultatet det udmærket ringeste i dansk skibsfart.

Kun et enkelt skib for mangede at tjene penge hjem til kommanditisterne, nemlig den spanske Mercandia. Dette skib er lejet ud til DSB, der bruger det til at frakte smagsprøvetilskud til 129 mill. kr. i de små 2.000 kommanditister.

At det er svært at finde kunder til Mercandias skibe fremgår tydeligt af beretningerne. Tilsyneladende har kun et enkelt skib, nemlig Mercandia Senator, sejlet for rederiets egen regning, mens resten er chartrret ud for kortere og længere perioder. Senatorens sejlsæson mellem Nordamerika og Middelhavet gik mildest talt skidt — et østeuropæisk rederi huggede det meste af fragten, og skibet præsterede flådens ringeste resultat.

Løjerne af de øvrige Mercandia-skibe er ikke at finde blandt verdens førende rederier og befragtere. Mercandias mest trofaste kun-

der er et par brasilianske befragtere, et sydamerikansk stataderi og bulgarske befragtere, der alle lejer skibene i perioder på sjældent over et halvt år. Mercandia tvinges derfor til at konkurrere på et marked, hvor prisen er mere afgørende end kvaliteten, en yderst vanskelig opgave for et rederi med danske omkostninger. De øvrige danske rederier har da også for længst forladt den type forretninger.

For et par af skibene er der håb forude. Govenor og President er bygget om og udløjes til fast hyre til DSB, der vil bruge dem på Storebælt, og endnu et skib er måske på vej til Statsbanerne. Ombygningen kostede ganske vist 20.000 kr. pr. anpart, men til gengæld er kommanditisterne nogenlunde sikret mod kommende efterregninger.

Ekstraregninger

Det er de øvrige kommanditister derimod ikke. Sammen med årsregnskabet har de modtaget budskab om nye regninger til betaling 13. maj, og langt de fleste må igen til november have pun-gen op. Næsten overalt, at regningerne i år ender på et rekordhøjt niveau.

Eisini Mercandia stórt hall

Fyri at lýsa gongdina síðani 1986, kunnu vit taka støðuna hjá danska skipafelagnum Mercandia. Støða felagsins varð umrødd í Politikkun fyri 13. apríl. Mercandia eigur 23 skip. Sagt verður, at 1987 var tað vánaligasta árið nakrantíð. Tey 23 skipini, sum eru bygd fyri umleið 3 mia. kr., høvdu eina samlaða inntøku uppá bert 313 mió. kr. Felagið hevði eitt hall uppá 163,1 mió. kr., partsreiðarar vórðu kravdir eftir 250 mió. kr., og hallið hjá teim einstøku skipunum kom heilt uppá 12,7 mió. kr. Í ár, t.v.s. í 1988, eru rokningarnar til partsreiðarar vorðnar stórra enn í 1987. Hetta er støðan á farmamarknaðinum í løtuni. Si skjal 4.

Ta ið iløga verður gjørd í vinnutól, eitt nú farmaskip, so hevur iløgan tvey høvuðsendamál. Annað endamálið er at útvega arbeiðsplass. Í hesum førunum at útvega siglandi føroyingum arbeiði. Hitt endamálið er at vinna pening til afturrindan av viðkomandi vinnutól. Útyvir hetta skal helst eisini nakkað av peningi verða eftir at seta í klassingargrunn og iløgugrunn til nýggjar iløgur í framtíðini.