

Framhald av síðu 1

Íslandi, sum eru hugaðar at keypa fleiri av okkara brúktu lastbílum.

Men ein treyt fyri at kunna selja hesar bílarnar av landinum og koma so dánt frá tí er hon, at landið gongur við til at endurreinda monnum tollin og vektgjald teir rindaðu, tá bílarnir komu inn í landið.

Hetta heldur Schumann, at landið átti at gjørt, tí tað fer í síðsta enda at vera ein nógvi betri loysn, enn at lata alt fara á heysin. Tá vera øll taparar, bæði lastbílaleigarar, bankar og landið, tí tá verður kanska einasti útvegurin hjá lastbílaleigarunum at fara til almannastovuna.

Schumann hevur vegna fleiri lastbílaleigarar sent landsstýrinum eitt bræv, har heitt verður á tað um at afturrinda toll og vektgjald, soleiðis at menn kunnu uttíða sínar.

Í brævinum verður m.a. sagt, at menn hava gjørt stórar fløgur í bílar og maskinur, sum tað nú vísir seg einki arbeiði er til. Heldur ikki er møguleiki at sleppa av við hesi amboð í Føroyum. Einasti møguleiki er at selja av landinum. Boð eru komin úr bæði Danmark og Finlandi uppá bílar, eitt boð úr Danmark er uppá 18 lastvagnar.

Men tá prisurin í Føroyum er fróknaður innflutnings/skráseting/vektavgjöld er tað ómøguligt at selja hesar lutir. Og sum stóðan er í Føroyum

so er ikki møguligt at fáa endurgjaldið nokur av hesum avgjöldum, tá amboðini verða útflutt aftur úr Føroyum stendur í brævinum til landsstýrið.

Víst verður á, at í londunum kring okkum, verður partur av hesum avgjöldum afturgjaldin, tá útflutt verður.

Hevði hesin møguleiki verið í Føroyum kundu flest allir lastvagna-/maskineigarar sloppið úr fíggarligu tungstøðuni teir eru kominir í.

Heitt verður tí á landsstýrið um at gera eina útflutningsskipan, sum ger hesa sølu møguleiga, so ikki fleiri av umrøddu eigarum fara av knóranum verður sagt í brævinum.

Schumann Hjalteinalin vónar, at landsstýrið gevur málinum eina positiva viðgerð.

Tað eru annars ikki nógvi alternativ til hesa ætlanina. Eitt er at landið setir í gongd aftur virksemið, eitt annað er at menn missa alt tað teir eiga og tiskil mugu fara til almannastovuna at biðja um hjálp.

Tað besta hevði verið, um gongd kom á aftur virksemið í landinum, tó ikki slíka yvirupphiting, sum vit høvdu herfyri sigur Schumann Hjalteinalin, sum heldur, at vit áttu at havt gjørt hesi mongu arbeiði yvir eitt longri áramál. Men so harfrá til at steðga øllum tað er eitt langt lopp.

Menn høvdu annars lítið í at velja, tá virk-

semið vaks og vaks. Skuldu teir vera við, so máttu teir gera fløgur í lastbilar og amboð, alternativ við var at danir o.a. komu higar við amboðunum. Tiskil vóru tað nógvi føroyingar sum í 1987/88 gjørdur nógvi fløgur í hesi amboð. Teir gjørdur tað eisini tí, at samtykt varð at fara undir undirsjóvartunnlin, men henda ætlan varð bráðdliga broytt, so har søtu menn eftir við dýrum maskinum, sum teir ikki kundu brúka til nakað, og hetta er stóðan hjá mongum av teimum í dag.

Schumann sigur, at tað helst munnu vera eini 250 til 300 lastbilar í landinum, og at nógvi av hesum kosta fleiri mill. kr. stk., í meðal munnu teir kosta omanfyri milliúnina. Stóðan í dag er so tann, at her er ein yvirkapacitetur uppá eini 50% ella kanska eianr 100 lastbilar, ið hava eitt samlað virði uppá einar 100 mill. kr. ella meira.

Kunnu vit nú útflýta part av hesum bilum, tá fer tað eisini at minka um okkara uttanlandskuld sigur Schumann Hjalteinalin, sum tó leggur aftrat, at tað besta fyri allar partar var, um nakað av virksemi kom í gongd aftur.

Hvussu trupult tað er hjá hesum lastbílareigum vísir Schumann til arbeiði uppá Kaldbakstunnlin. Her varð knappliga avgjørt at seta orkuna niður í helvt, og hvat hetta hevur at siga fyri lastbílaleigarnar, sum hava kal-



kulerað við at hava arbeiði fulla tíð, kann einhvør síggja.

-Eg vóni, at landsstýrið fer at viðgera málið positivt, tí tá kunnu mangar familjur, sum

annars vilja fara á húsagang, sleppa so dánt snikkaleysar burtur úr. jan

ja, so høvdu vit fingið eina av teimum so nógvi umrøddu «alternativu» vinnunum í lag, tí toskur er — uttan mun til, um hann verður frystur í blokk, 5 pund ella 300 gramm — framvegis toskur. Sama er við upsa og hýsu.

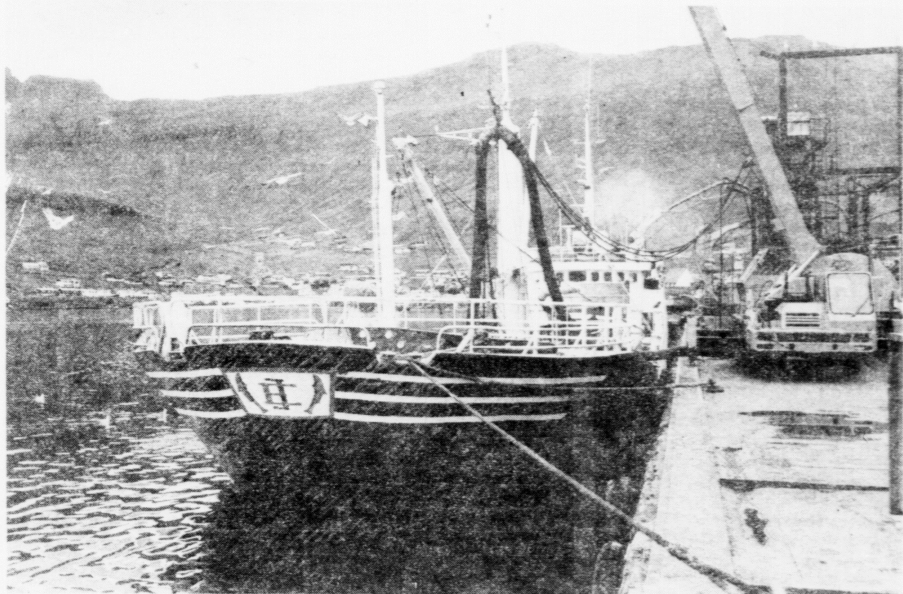
Meiri um iðnaðarfiskin. Við tí mynstri, sum svartkjaftaveiðan hevur fingið tey seinastu árin, t.v.s. at fiskað verður í januar, februar og mars suður vestur úr Írlandi, hava skipini ikki møguleika at taka lut í hesum fiskiskapi. Her kunnu bert skip við stórum maskinorku og ógvuliga sterkum spolum klára seg. Umframt hetta er ókið sera veðuríngt farvatn á vetrardegi.

Tíverri sær tað tí út til, at ein stórir partur av hesi kvotu frá EEC er vorðin «pappirfiskur». Hann má sum skjótast «vekslast» til veruligan fisk. Av hesum sæst, at einasti iðnaðarfiskur, nótaskipini hava at fiska, er tann svikaliga lodnan,

og tí er tað av avgerandi týdningi, at góður prisur fæst fyri hana.

Í Norra verður tann feskasti fiskurin nýttur til at framleiða alifóður úr, og hevur hann serliga góðan pris. Her heima fer nógvi iðnaðarfiskur til fíðurframleiðslu, men hetta hevur ikki kunnað sæst aftur á prisinum. Men sama hvør prisur fæst, er lodnufiskiskapurin einsamallur ikki nóg mikið. So skal teimum fáu nótaskipunum, ið eftir eru, vera liv lagað, er neyðugt at fáa meira av matfiski at fiska, møguleiga fyri «pappirfiskin».

Eitt er vist. Nótaskipini hava ongan góðan átt í nógvi ár, kanska ongantið. Fåa tey ikki beinan vegin onkran góðan, verður tað heilt skjótt, helst bert mánaðir, til hesin parturin av føroyskari vinnusøgu er vorðin søga og einki annað. Tað kann ikki vera meiningin.



Á kyndilsmessu 1990, umboð á m/s Nordborg
Dánjal J. Højgaard

P.s. Tað snýr seg um eini 100 arbeiðsplass umboð á skipunum, umframt arbeiði til skipasmíðjur, nót- og trolvirki o.a.

Í Norra verður tann feskasti fiskurin brúktur til alifóður og hevur hann serliga góðan pris. Her hjá okkum fer eisini

nógvi iðnaðarfiskur til alifóður, men hetta sæst ikki á prisinum