



allar partar, um það ekki eyðnast at gera skipið liðugt.

Teir vistu

— Tá visti landsstýrið, at eginpeningurin var roknadur inn í byggikostnaðin, segði Finnbugi Christiansen.

Sjálvur hevði hann ikki verið í landsstýrinum, men bæði Óli Zachariassen og Kristin Rasmussen høvdu greitt landsstýrinum frá, hvussu vorðið var, segði Finnbugi Christiansen.

Sama summar sendir Skála Skpasmiðja eykasáttmálan við nýggju tølnum til Skipaskreddingrunnin, sum harvið fær upplýsingar um fíggarligu viðurskiftini í sambandi við skipabyggingina.

Framlagt varð eisini eitt bræv frá skipasmiðjuni til landsstýrið, har sagt verður, at partapeningurin ikki er inngoldin.

20. august vendir P/F Heygar sær til landsstýrið og søkir um at gera Heygdrang til rækjuskip. Henda umsókn varð send eftir tilmæli frá landsstýrinum, segði Finnbugi Christiansen.

Í oktober mánaði skrivar Magnus Petersen bræv til landsstýrið, stílað til Atla Dam, lógmann, og biður um ein avgerð. Hann setir upp tveir móguleikar: Antin at geva loyvi til at byggja Heygdrang sum rækjuskip, ella at landsstýrið yvirtekur skipið, og partaeigarnir fáa pengar aftur, teir hava lagt út. Frammanundan hevur Finnbugi havt fund við Kristin Rasmussen á skipasmiðjuni um hetta, men hann avvísti, tí hann vildi hava boð úr landsstýrinum.

randi



Magnus Petersen, advokatur:

Undantak at eiga partapeningin

Mannagongdin var vanlig, tá P/F Heygar gjørdi fyrsta sáttmálan við Skála Skipasmiðju við tveimum undirsáttmálum, segði Magnus Petersen, advokatur og lögfrøðiligur ráðgevi hjá reiðarinum



hava svartkjafaskip

Men so kemur nýtt landsstýrið til, og Atli Dam verður iðgjaldur. Hann góðkendi ikki skipaætlanina hjá Finnbuga og vildi hava hann at byggja størri skip. Hetta kom óvart á Finnbuga, segði Magnus Petersen.

Teir royndu so at fáa bygt skipið í Noregi, men tað dregur út, og skipið verður dýrari at byggja í Noregi.

Magnus Petersen segði, at

randi

Føroya Rættur er nú liðugur at avhoyra Finnbuga Christiansen, stjóra í P/F Heygar, ið læt byggja Heygdrang.

Í gjár byrjaði avhoyringin av Magnusi Petersen, advokati, sum var lögfrøðiligi ráðgevin hjá Finnbuga Christiansen.

Magnus Petersen hevði sum advokatur fingist við fleiri skipaprojekt, aðrenn Finnbugi Christiansen vendi sær til hansara. Teir kendust báðir frammanundan sum vestmenningar.

Hann greiddi í rættinum frá, at tað ikki var nakað nýtt, at trupult var útvega eginpening. Tá línuskipini vórðu bygd í 60-árunum, skuldi ikki so nógv til, og tað gekk við at ganga hús úr húsi og tekna partapening.

Nótskipini í 60-árunum vóru nakað dýrari, og tá kravdist meira eginpeningur. So komu rækjuskipini, og svartkjafaskipini gjørdust tvey allar dýrastu.

Magnus Petersen segði frá sínum royndum, at tað

var vanligt ikki at hava trupult við at útvega eginpening. Longu í 60-árunum varð góðtikið av myndugleikum, at eginpeningur fekk til vega við at læna frá skipsmiðjum ella frá undirleverandørum og fáa provisión frá leverandørunum. bKunngerð um hetta kom í 1989.

Ákærin skilti ikki, hví tað skuldi vera neyðugt at gera ein høvuðssáttmála og tveir undirsáttmálar. Tað var vanlig mannagongd, segði Magnus Petersen. Alt til raksturinn var útgreinað í hesum undirsáttmálum, segði hann. Í undirsáttmálunum var loft sett á, hvussu nógv reiðarin kundi brúka til reiðskap, olju o.a. Tað var ikki vanligt at senda hesar undirsáttmálar til góðkenningar í landsstýrinum, sjálvt um harvið einki varð dult, segði hann.

Ætlaði ikki so stórt

Magnus Petersen kom inn á, at tað ongantíð var æt-

lanin hjá Finnbuga Christiansen at byggja so stórt skip. Magnus hjálpti honum við at søkja um at byggja eitt feskiskaskip, systurskip til Vesturvarða og vesturskinn. Loyvi fekk hann frá landsstýrinum við Paula Ellefsen sum lógmanni.

Hann helt, at Finnbugi Christiansen fór at verða førur fyri at útvega stóra upphædd til eginpening. Magnus Hjálpti honum við at selja parin í bátinum, og tað gav 800.000 krónur. Finnbugi Christiansen var rokkskipari og tjeuti nógvar pengar. Harafrat átti hann stór hús, bát og neyst. Uttan nakað kundi hann koma upp ímóti tveimum mió. krónum.

Ætlanin var so at fáa aðrar at seta pengar í eisini, og aðrir móguleikar vóru at fara til Skála Skipasmiðju og til undirleverandørar.

Landsstýrið vildi

tað var tli Dam sjálvur, sum segði Finnbuga, at skuldi hann byggja í Noregi, varð neyðugt at fáa eitt annað fiskiskip úr flotanum. Atli Dam hevði víst Finnbuga á fyra skip, Polen-bátamar, ið høvdu røttu stóðdina.

Men so kemur fram hugskotið um at fiska svartkjafskip sum matfisk, og landsstýrið ildi hava allar at byggja svartkjafaskip. Finnbugi Christiansen var ongantíð heitur fyri hesum.

Tá tað er blivið so dýrt at byggja í Noregi, fara teir aftur til Skála Skipasmiðju og gera har sáttmála 5. februar 1986. Skipið skuldi kosta 87,5 mió. krónur.

Magnus Petersen greiddi frá, at hann skrivaði sáttmálan við einum vanligum norskum sáttmála sum fyrmynd. Tí hevði hann skoytt uppí, at broytingar, ið finga avleiðingar, t.d. við longri byggitíð, skuldu avtalast, tí fleiri høvdu ringar royndir av seinkingar og ósemjum, ið harvið komu upp millum reiðari og skipasmiðju.

Avhoyringin av Magnusi Petersen helt fram seinna partin í gjár og í dag við.

Hjálpið okkum!

Í sambandi við skróðgonguna hjá Barnafagnaði sóknast víð eftir einum

Bátavogni

til láns ella leigu — bert henda eina dagin.

Vinarligast ringið sum skjótast tlf. 16042 ella 17092.

Børnini á Miðstovninum í Gundadali

VINN EIN TÚR TIL EuroDisney

Tá tú keypir brúktan nýggjan bil frá WP, ert tú við í kappingini um ein túr til EuroDisney. alt góldið fyr tveir!

pf. Wenzel Petersen, tlf. 1 3873