

Hans Hansen, flogskipari hjá Atlantic Airways svarar Bjarne Hansen í Mærsk:

Mærsk Air vart av monopoli í 18 ár!

*-roynir nú at oyðileggja
Atlantsflog.*

Vísandi til grein í Sosialinum, dagfest 30. jan. 93 við yvirskriftuni »Atlantsflog kann ongantið bera seg«, vil undirritaði koma við nøkrum rættleiðingum og viðmerkingum.

Dýrari við tveimum?

Bjarne Hansen, Mærsk Air, roynir her at billa føroyingum inn, at tað er vordðið dýrari at flúgva á leiðini Føroyar-Danmark, síðani Atlantsflog byrjaði, og vísir í hesum sambandi á nøkur tøl, ið hava myndað kostnaðin síðan 1984. Hetta er kostnaðurin á tí vanliga ferðaseðlinum. Tað, ið Bjarne Hansen gloymir at nevna, eru øll tey serlittboð, ið eru komin, síðan Atlantsflog byrjaði. Við ymsum treytum letur tað seg gera í dag at fáa ferðaseðlar á

føroyaleiðini, ið er kappingarførir við kostnaðin, ið var galdandi heilt aftur í sjeitiárunum, tá Mærsk fleyg einsamalt. Føroyarutan hjá Mærsk, ið er ein »innanríkisruta«, hevur altíð fylgt tí kostnaði/kostnaðarøking, sum hinar innanríksruturnar í Danmark. Í hesum sambandi kunnu vit her nevna, at Mærsk, áðrenn 1988 hevði meir ella minni permanent umsóknir liggjandi í Ferðslumálaráðnum um hækking av ferðaseðlakostnaði á rutuni Føroyar-Danmark.

Niðurstøðan er tann, at um Atlantsflog ikki fleyg á føroyarutuni, hevði ein einvegis ferðaseðil til Keypmannahavnar úr Føroyum kostað uml. 3000 kr. í staðin fyri tær 1980 kr., sum prísurin er í dag.



Sostatt øll hesi góðu tilboð frá Mærsk til føroyingar um fría ferð til London, avsláttur til sjúkrahúsværkið o.a., hava bert eitt endamál, og tað er sjálvsagt at oyðileggja Atlantsflog. Tá tað so skuldi eydnast teimum, komu vit so aftur í tíðina, sum var, áðrenn Atlantsflog byrjaði – og hana kenna vit jú øll!

Vit vita, at tungt er at vera nationalur, tá talan er um pening. Men sigast kann, at tekur ein undir við dump-

ingtilboðum frá Mærsk, vildi hetta kenst sum at pissa í buksurnar – stökkutur fløvi!!!

Eitt flogfar – ein ruta!

Bjarne Hansen sigur, at hann helst ikki vildi roynt at ríkið flogfelag við einum flogfari og einari rutu. Tað er rætt nokk! Hetta er torført arbeiði, og er hetta júst orsøkin til, at Atlantsflog nýtir tað best hóskandi flogfarið, ið finst til hesa rutu –

júst BAe 146-200. Bjarne Hansen gremur seg um, at BAe 146-200 hevur hægri rakstrarútreiðslur enn B-737. Hetta er ikki rætt. Ein Boeing 737-500 vigar 63 tons og nýtir 6300 l av brennievni til Keypmannahavnar úr Vágum. Flogfarið tekur 130 ferðafólk, men bert umleið 100 á Føroyaleiðini. Um flogfarið hjá Mærsk er fullsett, skal ofta millumlendast eftir brennievni, tí annars gerast teir ov tungir út úr Vágum.

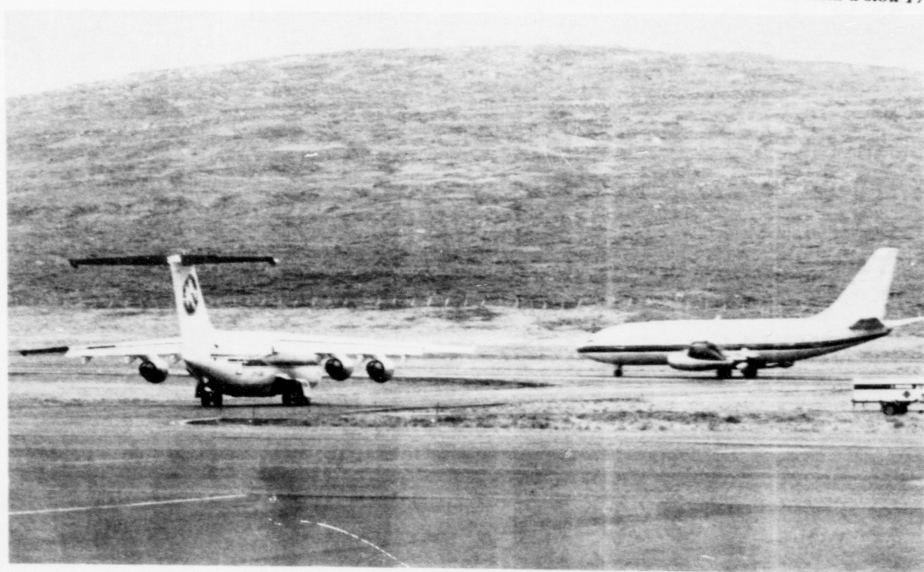
Flogfarið hjá Atlantsflog tekur 83 fólk, altso 17 minni enn B-737, og nýtir 5400 l av brennievni úr Vágum til Keypmannahavnar. BAe 146-200 hevur ongur trupulleikar at flúgva fullfermt til Keypmannahavnar.

Koma vit til kapitalútreiðslurnar, kunnu vit als ikki samanbera hesi bæði flogfør. Eitt B-737-500 kostar umleið 100 mill. kr. meira enn BAe 146-200.

Sambært Bjarne Hansen

Framhald á síðu 17

Í staðin fyri lobhy-arbeiði í danska fólkatinginum, og at gera sær dælt av krepuni í Føroyum, skuldi Mærsk Air takkað fyri seg og avskrivað hesi 1,6% av teirra virksemin við tøkki fyri tey 18 feitu árin, varðir av einum monopoli skrivur Hans Hansen, flogskipari hjá Atlantsflog í aftursvari til Bjarne Hansen, stjóra í Mærsk Air.



"Hevði Atlantsflog ikki flogið á føroyarutuni, hevði ein einvegis ferðaseðil til Keypmannahavnar úr Føroyum kostað uml. 3000 kr. í staðin fyri tær 1980 kr., sum prísurin er í dag"

"Øll hesi góðu tilboð frá Mærsk til føroyingar um fría ferð til London, avsláttur til sjúkrahúsværkið o.a. hava bert eitt endamál, og tað er sjálvsagt at oyðileggja Atlantsflog"