

Frystilínuskipini

Beinleiðis eggjaðir av myndugleikunum bygdu hesir menn frystilínuskip. Fyri meg at síggja hevur landsstýrið her latið menn byggja skip upp á falskar fortreytir, og tað hevur mangan undrað meg, hví eingin hevur roynt málið við rættin skrivar Tórmóður Dahl í greinini.

Hann vísir á, at við tað at vit hava mist hesi skip eru línufiskiskapurin í Føroyum á tíu legu hann var fyri 40 árum síðani.

»Ætlanin halgar ráðini«

Alt meira vanligt nýta maktstrembandi fólk í dag okkara fjølmiðlar til at skíra ávisar persónar, flokkar, trúarbólkar, felag o.sfr., sum illmenni fyri á henda hátt sjálvi at kunna stiga fram sum tey, ið eru vælsignaði við einarrætt uppá sannleika go síðalag. »Ætlanin halgar ráðini«, sigst.

Tilíkar illmenni-ákærur hava seinastu tíðina verið vendar móti teimum – og tá serstakliga undirritaða – ið »stöðu aftanfyrir« frystilínuskipini »Klettur«, »Vestfart« (seinni »Vársól«) og »Vöruklettur« (seinni »Miðvingur«). Tessvegna havi eg ta seinastu tíðina fingið fleiri áheitanir frá monnum, ið bæði á ein og annan hátt kenna seg »úthongdar« (saman við mær) í fjølmiðlunum, um alment at greiða frá tí, ið veruliga fór fram í málinum.

Skjólíni í málinum eru rúgvusmikil, so einhver frágreiðing vil undir øllum umstøðum verða ófullfíggið. Eg skal to eftir ferðumini royna at lýsa málið so skiljligt og stutt sum gjørligt, og so stendur tað sjálvandi viðkomandi reiðarum, bankum, advokatum, grannskoðarum, meklarum, skipasmíðum og ikki minst landsstýrinum frítt at gera sínar viðmerkingar.

Byrjanin

Ein skjótt minkandi »stættur« í okkara samfelag er tey, ið heldur vilja gerast sjálvbjargin enn liva trygt undir almennum veingjum, og til henda stætt hoyrdu teir royndu fiskimenn, ið í 1985 vildu byggja umrøddu frystilínuskip. Eg varð biðin um at hjálpa teimum við neyðugum umsóknunum til landsstýrið, uppskot til rakstrarætlanir og annað mangt, ið eisini er neyðugt, tá tilíkar verkætlanir skulu fremjast. – Sjálvandi høvdu mennirnir sínar avgjördu hugsjónir um stædd, útgerð, máttir, manning, o.sfr. Her skal

bert nevast eitt av føstu krøvum teirra: Umfram til frystan fisk, skuldu skipini eisini kunna nýtast til isfisk og saltfisk.

Labrador-leiðin

I mong ár høvdu vit bert fiskað ein lítlan part av árliku svartkalva-kvotu okkara við Labrador, so vandi var fyri, at vit komu at missa ein part av hesari tydingarmiklu kvotu. Breið semja (landsstýrið/stigtakararnir) var tí um, at skipini sum mest skuldu troyta møguleikarnar við Labrador. Royndirnar frá m.a. »Borgarinum« og »Váðasteini« høvdu synt, at roknast kundi við uml. 6 - 8 tons av svartkalva pr. samdøgur, ta tíð roynandi var, og svartkalvaprisirnir vóru yvirhøvar høgir (uml. kr. 16,- pr. kg. í meðal). Royndir sartalva-línumenn mettu, at nýggju skipini kundu fiska uml. 600 - 800 tons av svartkalva um árið, serstakliga um lastin frá einum av túrunum varð lögð upp í Grønlandi. Skuldu skipini heim millum hvønn túrin, fór í hvussu so er tað mesta av einum mánaði av fiskitíðini fyri skeytið.

Føroya-leiðin

Nú er sum kunnugt bert roynandi við Labrador í tíðarskeiðnum mai/juni til uml. 15. desember, so hina helvtina av árinum ætlaðu stigtakararnir at troyta heimaleiðirnar – kanska helst tær syðru leiðirnar har norðmenn í mong ár hava fiskað avbera væl. Flemmish Cap var eitt annað alternativ, men her høvdu vit (Fiskivinnustovan) sum kunnugt útiðst okkum sjálvar. Undir øllum umstøðum varð roknast við einum saltfiskatúri (uml. 200 - 250 t.) og einum túri við frystum fiski (150 - 200 t.) í heimasjógv.

Rakstrarætlanir

– 0 punkt - vánir

Rakstrarætlanirnar vóru gjørdar eftir royndunum og úrslitunum frá verandi frystilínubátum og í neyvum samstarvi við høvuds-

ánarnar, ið allir vóru royndir fiskimenn (skiparar, stýrimenn, maskinmeistarar).

Við tí figgingar- og fiskimýnstur, ið varð skotið upp, skuldu »Vestfart« og »Vöruklettur« fiska uml. 1200 tons (umroknað til rundan fisk) ella fyri uml. 11 mió. kr. árliga, fyri at fáa endarnar at mótast. Fyri »Klettur«, ið var eitt sindur minni og ódyrari enn hinir báðir bátarnir lógu samsvarandi tøl uml. 10% lægri.

Viðgerðin í landsstýrinum

Málsviðgerðin í landsstýrinum tók drúgva tíð, m.a. tí stigtakararnir vildu byggja skipini í Noregi, meðan landsstýrið (sjálvandi) helst sá at tey vóru bygd í Føroyum. Landsstýrið ynskti somuleiðis at eisini møguleikarnir at umbyggja nøkur av teimum verandi gomlu skipunum til frystilínuskip vóru kannaðir.

Fyri nú at gera eina langa søgu stutta, so endaði »tvídrátturin« við at »Klettur« skuldi byggjast í Noregi og hini bæði skipini á Vágs Skipasmiðju. Skrokkarnir her skuldu to byggjast í Noregi og sleipast til Vágs. Seinni hendi so tað, at miðvingar keyptu partabrevini í felagnum »Vöruklettur« og yvirtóku sostatt hesa verkætlan.

Tilsøgn landsstýrisins

Endaliga tilsøgn landsstýrisins til øll try skipini er dagfest 21. mars 1986. Til bygging av »Klettur« í Noregi varð jattað 20% veðhald av byggikostnaðinum (NOK 21.500.000). Hini bæði skipini vóru systurskip og sáttmála-prisurin var tí hin sami fyri bæði (DKK 27.830.000). Her varð jattað 20% veðhald av sáttmálakostnaðinum og harafturat (25 % av DKK 12.386.000) fyri hvørt skipið.

Landsstýrisins treyt í samband við fiskiskap á Føroya-leiðini var einsljoðandi fyri øll skipini: »Tað er ein fortreyt fyri

hesari tilsøgn, at hetta skip ikki verður brúkt til fiskiskap á grunnum vatni við Føroyar«.

Figging v.m.

Stigtakararnir høvdu allir sínar egnu advokatar og varð figgingin latin skipsmeklara Albert Mortensen og norska felagnum Vestlandske Fartybyggj-arfelag upp í hendur. Minleiklatur var fremst á tí tekniliga økinum umboðandi ánararnar og at samskipa arbeiðir, arbeiðsgongd, broytingar í verkætlanunum o.sfr.

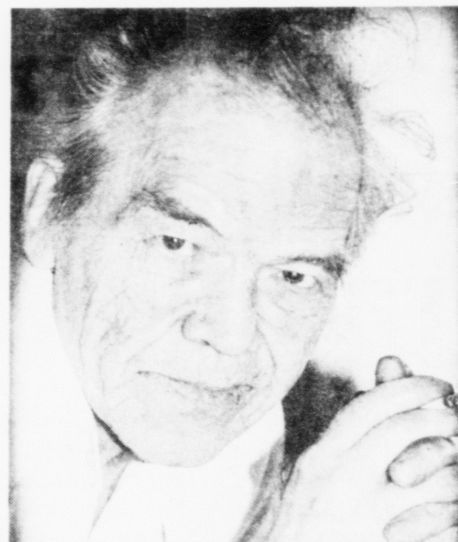
Strítið gekk at fáa endaliga figgingina »uppá pláss« – serstakliga stóð tað um eginpeningin og rakstrarláið, eftir at landsstýrið sýtti fyri at partur av norska »rentuiskoytnum« (23 % av sáttmálaláprisnum) yvir 5 ár av norska partinum av byggikostnaðinum) varð nýttur sum eginpeningur.

Nevnda rentuiskoyti var ein upphædd, ið norsk staturin veitti stigtakarunum beinleiðis, og dugi eg tí ikki at skilja at landsstýrið kann nokta monnum at nýta henda pening – frádrigið skatt av upphæddini – til hvat teir vildu. Hetta hevði í hvussu so er spart allar partar fyri nógvur av teimum fulu ilgtingum, neyð og elendigheit, ið nú er um at køva annan hvønn borgara í hesum landi.

Skipini vildu mennirnir hava, og tí var eingin annar útvegur hjá teimum, eftir at hús og ognir teirra vóru sett í veð, enn biddaragongdin til leverandørarnar fyri at fáa proviðir (og lutvis lán) av maskinum, tølum og útgerð til skipini, so rokkið varð á mál við figgingini. Her loyvi eg mær at seta spurningin: Hvat er munurin millum at fáa pening frá einum privatum leverandøri og pening frá norska statinum?

Skipini verða bygd

»Klettur« varð bygdur á Solstrand skipasmiðju í Noregi. Skipasmiðjan hevði álit bæði á verkæt-



-Kann tað hugsast, at okkara fiskimenn ikki eru so dugnaligir, sum vit altíð hava hildið og áframt halda, ella er tað fiskivinnuumsitingin við fiskivinnustjóranum á odda, ið ikki heldur mál, sum er ein høvudsorsøkin til at vit nú hava mist hesi framkomnu fiskiskip spyr Tórmóður Dahl í greinini

anina og stigtakararnar og byrjaði byggingina áðrenn figgingin var endaliga í lagi. Skipið varð lioðugt til ásettu tíðina (februar 1987) og meirkostnaðurin var lítill og eingin.

Verri gekk við byggingini á Vágs Skipasmiðju. Her er tað so, at hóast endaliga langtíðarfigging er fingin til vega, so krevur bankin hjá skipasmiðjunum (Føroya Banki), at eisini landsstýrið veðheldur fyri arbeiðinum áðrenn byrjað verður.

Alt hetta – saman við eginpeningstrupulleikum, seinari málsviðgerð í landsstýrinum og bankanum og ov fá sakkøn fólk í fyrirsitingini á skipasmiðjunum – skapti eina seinking fyri og aðra eftir. Tíð arfreistir gingu út, rentu-byrðan vaks, nýggj landskassaveðhald máttu fáast til vega og mitt í øllum varð jattað langtíðarlán ið til annað skipið uppsagt tí farið var út um tíðarfreistina, so her varð eisini neyðugt við nýggjari langtíðarfigging – o.sfr. o.sfr. Samanumtikið: Skipini vóru handaði áðrenn eitt ár seinni og uml. 15 % dyrari (rentukostnaður) enn tilskilað var í sáttmálanum. Skipasmiðjan? – Ja, hon fór á heysin, og um nakar hevur áhuga av tí, so kann upplýstast, at sjálvur fekk eg ikki eitt klovið oyra fyri hesar verkætlanir.

»Grunt vatn« og vónin ið brast

Áðrenn farið varð undir at byggja skipini varð spurt bæði á Fiskirannsóknarstovuni og Fiskivinnustovuni um hvussu orðingin »ikki á grunnum

vatni« í tilsøgnini frá landsstýrinum skuldi skiljast. Endaligt svar varð ongantíð givið, men »uttanfyrir uml. 200 favnar« varð í hvussu so er nevnt. Sama ger – tá saman um kom útiðst Fiskivinnustovan frystilínuskipini ikki bert frá at siga allari heimaleiðini, men eisini lutvis frá Labrador-økinum. Tá eg her sigi »eisini« Labradorøkinum, so er tað, tí Fiskivinnustovan um sama mundið gav okkara stóru flakatógurum loyvi til at fiska av Labrador-kvotuni, við m.a. tí úrsliti at marknaðurin varð yvirfloyddur við svartkalva og prísirnir fullu munandi. Oneyðugt skuldi eisini verið at nevnt, at fiskalínuskip og tógarar á somu leiðum, so mugu línuskipini ríma undan tógurum – ikki umvent.

Samanumtikið

Beinleiðis eggjaðir av myndugleikunum, bygdu menn hesi frystilínuskip. Skipastædd, høvudsomotorur, frysti- og lastimáttur og yvirhøvar øll onnur útgerð var á beinari leið, skal sammetast við tey frystilínuskip, ið í dag verða bygd til umleið sama endamáli til t.d. Íslands og Canada. Frystilínuskipini, ið vóru bygd á Vágs skipasmiðju vóru kanska heldur dyr, men hóast alt ikki verri, enn at tey høvdu staðið seg, um tey fiskaðu fyri uml. 12 mió. kr. árliga. Tað høvdu tey havt, møguleikar til, um tey t.d. bert fingi somu sømdir sum norsk línuskip fáa í okkara