

Góð tíðindi til íslensku fiskivinnuna

Stórsti árgangurinn af toski í sjey ár í íslenskum sjógvi og millum Ísland og Grønland

Eftir at íslendingar nú í fleiri ár berta hafa gramt seg um, at toskastovnurin er minkandi, kunnu fiskifrøðingar fortelja teimum, at glotti er fyri framman.

Kanningar av toskayngli í íslenskum sjógvi og millum Ísland og Grønland vísa, at talan er um stórsta árgangin sjey tey síðstu árin.

Men hóast hetta kann vera góður glotti hjá íslensku fiskimonnum, nú kvotumar minkað og prísir falla, so ávarða fiskifrøðingar samstundis innvið, at íslendingar beinanvegin seta ov stóran vónir til henda toskin.

Fiskifrøðingarnir siga tað vera trupult at meta um toskin, hóast ein einstakur árgangur kann tykjast at vera stórur, tí sera avgerandi fyri uppvøksturinn hjá fiskinum eru tey komandi tvey árin, og frammanundan ber jú ikki til at fara nakað um, hvussu tey fara at hiltast.

Eitt nú vísa teir á, at tað fyrr er hent, at ein góður árgangur er minkaður í stórum, orsakað av vánaligum líkindum í uppvakstraráttini.

Fríðing av gýtingarleiðunum verður hildin at vera ein orsök til góða árgangin.

hj.

Koreanskir trolarar eru kanska á veg í Loynikrókin

Tað eru ikki bert trolarar úr Íslandi og Dominikanska Lýðveldinum, ið eftir øllum at døma halda tað vera áhugavert at fiska í Loynikrókinum. Fyrradagin kundi norska vaktartænastan staðfesta, at triggir koreanskir trolarar eru farnir undir fiskiskap í altjóða sjógvi millum Noreg og Ísland – og at teir kanska eru á veg í Loynikrókin.

Sambært tí, leiðarin í norsku vaktartænastuni, Torstein Myhre, upplýsir fyri tíðindastovni NTB, so hevur tað ikki borið til at fáa staðfest, um trolararnir eru úr Suðurkorea ella teir eru úr Norðurkorea, av tí at ov nógvur mjørki var á leiðini til at Orion-flogfarið hjá vaktartænastuni kundi fáa endaliga greiði á hesum.

Tí hevur vaktartænastan nú sent vaktarskip avstað at kanna tey trí koreansku skipini, ið veiða makrel. Ongantíð

áður eru koreansk skip staðfest so langt norðuri, sum hesi trí.

Umframt tey eru eisini fleiri russisk og ein bulgarskur trolari á leiðini.

Fara kanska í Loynikrókin

Norðmenn eru bangnir fyri, at koreansku trolararnir fara í umstrídda Loynikrókin í Barentshavinum, skuldi tað víst vera, at makrelveiðan ikki verður tann stóra kortíni. Síðstu dagarnar hevur hon verið heldur vánalig hjá íslenskum skipum – minni enn tvey tons í fimm tíma drúgvum hálum.

Kanningar umboð á íslenskum skipum vísa eisini, at 10% av veiðini er undir málsfiskur, ið sambært norskum reglum – sum norðmenn sjálvandi halda vera galdandi her – ikki eigur at vera meira enn 15% av samlaðu veiðuni.

hj.

Skipasmiðjan setti pengar í nógv skip

Tá tað gekk so illa hjá Heygum at fáa fíggingina til Heygadrang í lagi, ætlaðu Tummas Ørv, Mainhard Haldansen og Skála Skipasmiðja at yvirtaka skipið, men ætlanin varð av ongum

Tað bilti als eini við minnum hjá Óla Zachariassen, fyrrverandi stjóri, tá avhoyringin av honum byrjaði týsdagin seinnapartin. Hann mintist hvønn fund, hann varð spurður um, og kendi eisini øll skjøl aftur.

Óli Zachariassen er ákærður fyri saman við hinum trimum ákærðu at hava framt svik móti landsstýrinum, og avhoyringin týsdagin hevði til endamáls at fáa fram, at hann hevði tikið lut í at útvega reiðarínum eginpening, sum reiðarið kortini ikki átti.

Óli daldi ikki sína vitan um, at Heygum vantaði eginpening. Upphæddin á egineninginum svarði so nøkulunda til tað, sum skipasmiðjan skuldi hava fyri teir báðar fyrstu avdráttarnar, og hetta kom fram á ymsum uppritum, sum Óli í sínari tíð hevur gjørt, og sum nú eru skjøl í málinum.

Sakførarin sendi skjølini

Tað var ikki skipasmiðjunnar ábyrgd at senda landsstýrinum sáttmálar fyri skip, sum byggjast skuldi. Mannagongdin var, at skipasmiðjan sendi inn umsókn um byggið fyri reiðaran, men vísti annars til sakføraran, sum skuldi senda landsstýrinum sáttmála og neyðug skjøl, segði Óli Zachariassen, sum harvið vísti frá sær atfinningina um, at landsstýrið ikki hevði fingið iskoyttissáttmálarnar.

Kendi einki til Vágaklett

Sum teimum kunnugt, ið fylgt hava við málinum, gjørdi Heygar fyrst ein sáttmála við Skála Skipasmiðju í 1984, men tað skipið varð ikki bygt, og í 1986 varð nýggjur sáttmáli gjørdur um eitt størri skip.

Ákærin hevur hesar dagar fleiri ferðir sagt, at reiðarið ikki var so væl fyri, og at tað kom í skuld við at keypa og selja bátin Vágaklett. Reiðarið átti pengar, men lænti uppá teir, tá Vágaklettur varð keyptur. Óli Zachariassen segði seg einki vitað um tá, at pengarnir vóru bundin.

Hann hevði heldur einki havt við söluna av Vágakletti at gera, segði hann. Hann helt ikki, hann hevði fingið hetta at vitað fyrr enn í 1988 – og tað fekk hann at vita frá Føroya Banka. Hetta var stutt fyri, at hann fór frá sum stjóri.

Løgð vórðu fram skjøl, sum vístu eina ætlan um, at Mainhard Haldansen, Tummas Ørv og Skála Skipasmiðja skuldu seta partapening í Heygarang. Hugskotið at teir triggir partarnir skuldu yvirtaka skipið, hevði verið framt, men ætlanin varð ikki av nøkrum.

(Blivu teir ikki starvsfelagar tá, so blivu teir tað seinni. Tá Óli Zachariassen fór frá sum skipasmiðjastjóri, fór hann í handilsfyrirtekki, sum selur tekniska útgærð til fiskiskip og alivinnuna, saman við Mainhard Haldansen.)

Fyri skipasmiðjuna ráddi um at fáa skipið at byggja, og tí hevði skipasmiðjan áhuga í at fáa skipið fíggað, segði Óli Zachariassen.

Tað var ikki óvanligt, at skipasmiðjan setti pening í skip, segði Óli Zachariassen, sum tá hann varð spurður, nevndi Orion og Ólav Gregersen sum dømi. Hann helt, at nevndin fyri skipasmiðjuna hevði vitað av tí, tá slíkt varð gjørt.

Óli Zachariassen hevði tó verið við til at gjørt reglur um, at skipasmiðjan ongantíð mátti vera høvuðspartaiegari.

Tummas Ørv burturúr

Tað er áður komið fram í rættinum, at upprunaliga var ætlanin, at skipið skuldi hava motor frá fyrirkuni Wärtsila, men hetta bleiv seinni til ein MWM-motor. Høvuðsorsøkin var, at honum, sum skuldi vera maskinmeistari, dámdi best henda týska motorin.

Men tað merkti so, at Tummas Ørv, sum umboðaði henda finska motorin, dátt burturúr sum mögugur partaiegari. Nevnt varð eisini, at Tummas Ørv hevði noktað av yvirtaka veksilskulð hjá Heygum ella Finnoga Christiansen.

Óli Zachariassen mintist væl ein fund 6. mai 1986, tá umboð fyri MWM vóru og



tosaðu við skipasmiðjuna. Teir høvdu við sær váttan um keypið, og hon ljóðaði uppá 13,778 mió. krónur fyri motorin. Men íroknað vóru 4,5 mió. krónur í týskum pengum. Heusm vildi skipasmiðjan ikki vitað av, tí hon skuldi rinda toll av pengunum. Tá fekk hann eisini at vita, at Heygar skuldu læna pengar frá MWM. Ymist varð skarvað av kostnaðinum fyri motorin, eisini týskum pengarnir, og motorurin kom harvið at kosta 5,5 mió. krónur.

Bóðu um melra

Óli Zachariassen váttaði, at skipasmiðjan hevði lænt

randi