

Bjarni Hansen, stjóri í Maersk Air:

Vit hava ongantið fingið fíggjarliga hjálp frá nøkrum

– A.P. Møller setti 80 milliónir í partapeningi í Maersk Air, tá vit byrjaðu í 1971. Síðan tá hevur Maersk Air ikki fingið eina krónu frá nøkrum. Í 1994 var partapeningurin eina milliard krónur, sigur hann

JUSTINUS LEIVSSON
EIDESGAARD

A.P. Møller er ein tann mest virda fyrirkonan í heiminum og henda fyrirkonan hevur nakran meginreglu at ganga eftir. Meginreglur sum ikki verða víktar frá.

– En meginregla hjá Mackinley Møller, stjórnum mong ár, hevur verið, at A.P. Møller bert einaferð setir pening í eina fyrirkonu. Gongur fyrirkonan ikki, so má hon undir hamaran. Í 1981, tá eg gjørdist stjóri, var eginpeningurin brúktur. Maersk Air fekk ein møguleika afturat, men uttan at fáa nýggjan kapital tilfóðan. Vit reistu okkum aftur og 1994, sum var tað besta árið hjá Maersk Air, var partapeningurin komin uppá eina milliard krónur, sigur Bjarni Hansen, stjóri.

Bjarni Hansen var seinasta friggjadag í Føroyum í samband við at 25 ár eru ligin síðan Maersk Air fyrsta ferð fleyt til Føroyar. Bjarni hevur arbeitt í Maersk Air síðan felagið varð stovnað og hevur seinastu 15 árin verið stjóri. Hann er væl nøgdur við gongdina í felagnum seinastu árin.

– Maersk Air er í dag eitt flogfelag við 18 rættuliga nýggjum flogfórum og við stórum virksemini. Umframt partapeningin, er einasta sambandið við A.P. Møller, at vit hava fingið loyvið at lána bláa litin og navnið Maersk. Men tað er ikki so lítið, tí álit er á navninum Maersk og á ljósbláa litinum úti í heimi, og tað er ein fyrimunur hjá okkum. Men sum sagt, vit hava ikki fingið eina krónu frá A.P. Møller, síðan felagið varð stovnað í 1971 og tað eru vit ernir av, sigur Bjarni Hansen.

Nýggjan flota

– Vit nýta eisini somu meginreglu sum reidarini hjá A.P. Møller, at vit keypa, nýta og selja. Eg arbeiddi í mong ár sum shippingmaður hjá A.P. Møller, áðrenn eg kom í flogvinnuna og har var vanligt, at byggja skip, nýta tey eina tíð so síðan selja tey aftur, áðrenn tey gjørdust ov gomul. Tað sigur eitt sindur um hvussu ofta vit skifta flogfóru út, at vit hava 19 í flotanum, og seinasta vit finga var num-

mar 42, sigur Bjarni Hansen.

– Tað eru sjálvandi stórar kapitalumkostningar bundnar við at hava nýggj flogfóru. Eitt Boeing 737 kostar í dag 33 milliónir dollarar ella 200 milliónir krónur. Men tað eru sanniliga eisini týrimunir. Fyri tað fyrsta, so hava vit altíð nýggjastu tøkna í cockpittinum og tað eru okkara flogskiparar fegnir um. Nýggj flogfóru eru bilig at halda og tað eru tey flogfóru sum altíð brenna minst. Tey eru eisini umhvørvisvinarlig og tað ferir aftur við sær, at stórir eftirspurningar eru eftir teimum, sigur Bjarni Hansen.

– Ein tann nýggjasta tøkna í lotuni er TCAS skipanin. Hesa skipan hava okkara nýggjastu flogfóru. Henda skipanin sigur frá um eitt flogfóru er á somu kós og í somu hædd og hetta okkir um trygdina, sigur Bjarni Hansen.

Maersk Air nýtir bert ein part av teimum 19 flogfórum til egnar rutur. 11 flogfóru eru langtíðarleigað til onnur flogfelag.



Bjarni Hansen hevur seinastu 15 árin verið stjóri hjá Maersk og væl hevur ligið fyri. Tá hann tók við var partapeningurin brúktur, nú liggur hann um milliardina

Keypa rætta tíman

– Hjá flogfeløgum gongur upp og niður, og hetta gongur ógvuliga regluliga fyri seg. Tá uppgangstíðir eru, tá er ringt at fáa hendur á flogfórum, tí tað vilja øll flogfeløgini skifta út. Vit leggja okkum tí eftir at bíleggja flogfóru meðan tíðirnar eru vánaligar og tað hevur higartil eydnast væl. Í lotuni er ómøguligt at bíleggja eitt nýtt Boeing 737 tí nú eru uppgangstíðir. Hóast tað, so fáa vit seks nýggj flogfóru í ár, sum vit hava biðið um, á tíðirnar vóru verri, sigur Bjarni Hansen.

– Vit áttu ikki færri enn nýggju Fokker propellflogfóru. Vit seldu tey fyrri tveimur árum síðan, tí vit vísu, at tey fóru at gerast ov smá. Vit kundu ikki vera hesi flogfóru fyrri úttan og leigaðu tey aftur. Nú er Fokker verksmiðjan farin á húsang og ger als ikki nýggj flogfóru. Høvdu vit ikki havt selt flogfóru, so høvdu vit 35-40 milliónir uppá hvørt ella um 400 milliónir. Her vóru vit hepnir, sigur Bjarni Hansen.



Oljuvinna skapar ferðavirksemi

– Ein komandi oljuvinna er sera spennandi fyri tey flogfeløg, sum flúgva til Føroyar, sigur Bjarni Hansen, stjóri á Maersk Air

JUSTINUS LEIVSSON
EIDESGAARD

Ein komandi oljuvinna í Føroyum, er ein avbjóðing fyri flogfeløgini, men tað er sanniliga eisini ein spennandi uppgáva.

– Allastaðni kring heimin hevur oljuvinnan skapt ótt ferðavirksemi og soleiðis verður eisini í Føroyum. Maersk Air ætlar ikki at ligga á lótu síðuni í eina komandi oljuvinna í Føroyum. Vit eiga flogsetrini, vit eiga flogfóru, vit eiga starvsfólk. Men oljuvirksemi merkir ikki bert ferðafólk til flogfóru. Tað merkir eisini at hotellini fáa meira at gera og øll, sum starvast innan flogferðslu, sigur Bjarni Hansen.

– Eg trúgvi, at bera feroingar seg rætt at, so ber

til at fáa so nógv sum møgulegt á føroyskar hendur í samband við oljuvinnuna.

Eitt nú eru stórir møguleikar við tyrflúgvungini, sigur hann.

HEITIR Á FLOTI!

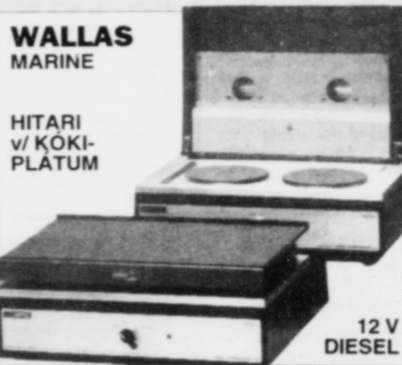
WEBASTO
AIR TOP 2000



12-24 V
OLJUFYR
LUFTHITARI

WALLAS
MARINE

HITARI
v/ KØKI-
PLATUM



12 V
DIESEL

Báðir eru teir
einastandandi til bátin!
Nærri upplýsingar – vinarligast ringið

P/f ESMAR SIMONSEN

Tlf. 44405

Fax 44629

Føroya-flúving gevur pening

Føroya-flúgvungin hjá Maersk Air gevur í lotuni eitt lítið yvirskot. Men í áttatiárunum, tá Maersk Air var einsamalt um rutuna, gav henda eitt stóru yvirskot.

– Men flogfarið, sum flýgur til Vágar hevur eisini nógv at gera. Tað stendur um náttina í Kristiansand í Noregi, flýgur síðan til Keypmannahavn. Síðan verður kós sett móti Vágum og aftur til Keypmannahavn. Úr Keypmannahavn verður flogið til London og aftur. Og flogfarið endar arbeiðsdagin í Kristiansand í Noregi, sigur Bjarni Hansen.

je