

Framhald...

FRAMVEGIS FLOG YVIR LARSEN

Næsta stigið var so at fáa eitt sindur av »publicity«, sigur Lars Larsen, alt meðan røddin gerst týttari og fastari:

– Úrslitið bleiv ein framsýningar-túrur á Vestanstevnu 1962. Har var gott veður og nógv fólk. Ein finur flúgvári, keyptur úr USA. Grá leður-setur. Tók eini 26 ferðafólk.

Eyguni glógva á Lars Larsen.

– Billetprísurin var 25 krónur, og áhugin sera stórur. Tá tað fór at knípa við vekslipengum koyrdu vit prísinn upp á 30 krónur. Tað gekk skjótt hesar báðar dagarnar. 13 túrar og okkurt um 300 fólk á flogi. Ein stór succes.

Gleðin frá summarinum 1962 sæst aftur í andlitsbragdinum. Sjálvt ikki spurningurin, um Lars Larsen sjálvur fekk ein flúgvitúr, leggur skugga á gleðina:

– Nei, eg slapp ongan túr. Har var nógv fólk og nógv at gera, og vit skuldu jú fáa alt at rigga.

Lars Larsen skundar sær at leggja afturat, at einaferð høvdu hann og Hugo Fjørðoy verið á flog saman. Ein rundtúr við einum Douglas DC-3 flogfari, meðan Lars búði í Keypmannahavn í fyrri helvt av fimmti-árunum.

Á flogi

23. juli 1963 fleyg Flugfélag Íslands fyrsta regluliga rututúrin millum Vágar, Bergen og Keypmannahavn. Hetta summarið fóru 946 fólk um Vága Floghavn. Fyrstu trý royndar-árini vístu, at grundarlagið var til staðar og nýggjari Fokker Friendship flogfær við pláss fyri 44 ferðandi avloystu gomlu DC-3 flogfærini.

Uppgávan hjá Flogfelag Føroya var í stuttum at umboða íslenska flogfelagið og taka sær av øllum tí praktiska, bæði fyri felagið og tey, ið ætlaðu sær á flog.

– Jú, eftirspurningurin vaks nógv. Men her var framvegis eingin ferðavinna í Føroyum. Her var eingin ferðandi úr fjarskotnum londum, sum keypti sær eina ferð til Føroya. Her var einki móttøkuapparat, vit høvdu einki at bjóða teimum. Í somáta kanst tú siga, at Føroyar tástani komu á heimskortið, greiðir Lars Larsen frá.

Sjálvur royndi hann eisini at senda føroyingar suður í sólina. Sonevnda charter-turisman gjørdist partur av Flogfelag Føroya í sjeytiárunum.

– Eg fekk eina avtalu við Maersk Air um leigutúrar suðureftir. Prísirnir vóru eftir mínum tykki órimilgír, men tað bleiv ein succes. Vit gjørdur túrar til Mallorca, Malaga, Jugoslavia, Portugal. Soleiðis hildu vit á í nógv ár.

Somuleiðis legðist afturat við uppgávum at umboða útlendsk flogfeløg. Okkurt um 16 ella 18 blivu tey í tali, sambært Lars Larsen. Flogfelag Føroya hevði ferðaskrivstovur, bæði í miðbýnum í Havn og í SMS. Eitt skifti miðskeiðis í sjeytiárunum átti felagið eisini sítt egna flogfar, eitt Cessna 421 Golden Eagle til átta ferðandi.

– Tørvurin á taxa-flúgving, leigu-

túrum, var vaksandi. So eg segði við Hugo, vit keypa ein flúgvára!

Engageraður greiðir Lars Larsen frá, hví júst hesin Cessna 421 var so serligur. Trýstkabinan gav móguleika at flúgva omanfyri skýggini, brenni-evnið rakk til beinleiðis flúgving millum Føroyar og Keypmannahavn og hartil hevði tað finar Rolls Royce motorar.

– Eg bleiv so forliptur í hesum flogfarinum, at her var eingin vegur uttanum. Kontraktina eigi eg enn, onkustaðni inni á kontórinum, leggur Lars Larsen afturat.

Flogskipari gjørdist gamli grannin hjá Lars í Sørvági, Jógvan Dánial Hanson, sum hevði gjørt góða karrieru í danska flogvápnum. Longsti túrur var heilt suður til Vigo í Spania eftir manningini á trolaranum Jógvan Elias Thomsen. Tann túrin var tó neyðugt at millumlenda. Ævin-týrið við taxa-flúgvaranum gjørdist tó stutt, lønsemi fekst ikki í hesa vinnugrein, og Golden Eagle endaði hjá Midtfly í Danmark.

Og so var tað Hotellið.

– Tað var mangan eitt forferdilig skil, tá veðrið tarnaði flogferðsluni og ferðafólkini tí hópaðu seg upp í Vágum. Vit livdu av reinari vælvild frá fólkum har vesturi. Tá vit so áttu nakrar pengar í Flogfelagnum valdu vit tí at byggja Hotel Vágar. Prísurin fór upp um sjei milliónir, tá alt innbúgvíð var keypt og vit kundu taka tað í nýtslu á vári 1978.

Lars Larsen smílist, tá honum kemur til hugs søguna um 10.000 fermetrar stóra grundstykkið, ið felagið hevði keypt nøkur ár framman-undan.

– Fyrsta tilboðið var prísurin á eini Føroya Bjór fyri fermeturin. Eg veit ikki, men tá avtornaði og rokningin kom, vóru tær 1,50 krónurnar blivnar til 3,50 krónur fermeturin. Á skít, segði eg við Hugo, vit keypa allíkavæl.

Lars Larsen er glaður fyri tíðina við Hotel Vágar.

– Tað varð bygt fyrst og fremst til ferðafólkini við flogfærunum. Tørvurin var til staðar, og tað hilnaðist væl, sigur Lars Larsen og heldur fram við lítari søgu um skeinkiloyvini, sum søkjast kundi um tíðliga í nítiárunum:

– Vit, sum høvdu hotellini tá, vórðu innkallaðir á fund við Maritu Petersen, sum tá var lögmaður. Minnist at hon bað okkum ansa væl eftir hesum loyvunum, tí tey fóru at vera kontroversiell. Nakað eftir at loyvið var komið í hús og vit vóru farin at skeinkja á hotellinum, ringdi sýslumaðurin til mín við fráboðan um, at onkur hevði sæð onkran drekka eina øl úti í sofuni í

»Eingin ivi er um, at tað hvílir ein stór ábyrgd á Atlantsflog í dag. Felagið má fáa útlendsk ferðafólk til Føroya, so ferðavinnan her heima kann mennast«

Visti tú?

Fyrstu framsýningar-túrarnir vóru í 1962 – ferðaseðlarnir kostaðu 25 kr. Tá vekslipeningurin var uppi, hækkaði prísurin uppá 30 kr.



Minnist at Marita Petersen bað okkum ansa væl eftir hesum skeinkiloyvunum, tí tey fóru at vera kontroversiell«

gongini. Tá fór eg at hugsa um orðini hjá Maritu.

Á Grækarismessu í 2007 setti Lars Larsen punktum. Alt virkseimið hjá Flogfelag Føroya varð selt.

– Síðani Hugo Fjørðoy var farin burtur úr fyrst í nítiárunum hevði eg staðið einsamallur við ábyrgdini av fyrirtøkuni. Konan var deyð, og sjálvur var eg blivin sjúkur. Eg nyttaði einki. So fyri meg var tíðin tann rætta at selja.

Lars Larsen var tá 80 ára gamal.

Útsýni

Ferðavinnan, serliga flogvinnan, var tó komin so mikið nógv í blóðið á Lars Larsen, at hon fæst valla úr aftur.

Lars Larsen kommenterar tíðindini um at Atlantsflog ætlar at keypa ein nýggjan Airbus A320. – Eg veit ikki, hví hann keypir ein A320, hann tekur bara 24 stólar afturat. Tað átti

at verið ein kollossalur fyrimunur at havt eina og somu typu av flogfærum.

A320 er eitt nummar størri enn verandi A319 hjá felagnum. Hann hevur fylgt gongdini hjá føroyska flogfelagnum síðani byrjan í 1988.

– Púra erligt, so haldi eg at teir vóru ov tíðliga úti. Høvdu ikki fyrireikað seg nógv væl, og tí blivu fyrstu árin ov trilvandi. Eisini haldi eg at felagið kanska hevur ment seg nógv so spakuliga. Teir áttu at havt gjørt meira burtur úr rutuflúgving niður á evropeiska meginlandið, sigur Lars Larsen og samanber við vinirnar úr Ícelandair, sum flúgva beinleiðis til eina røð av evropeiskum stórbýum, umframt USA.

– Eg gangi út frá, at Holme veit, hvat hann ger. Hann hevur verið í SAS og í Grønlandsfly. Tykist vera ein dugnaligur maður við royndum og góðari útbúgving. Men eg haldi, at