

ntýrið

- Styrkin við eini beinleiðis farleið til Bretlands er, at man hevði fingið fiskin skjótari av landinum og man hevði fingið ein heilan framleiðsludag. Arbeiddagarnar eru undir verandi skipan styttri av tí, at vit mugu senda vøruna norður til Havnar

ikki var so nógv ferðsla á Suðuroyarleiðini.

- Suðuroyggin bleiv ikki forsømd, tí man legði túrarnar hjá Morten Mols soleiðis, at hann røkti siglingina tá nógv ferðsla var, men teir dagar, tá minni ferðsla var til Suðuroynna sigldi Dúgván, greiðir Jóhan Restorff Jacobsen frá.

Seinni bleiv Teistin keyptur til landið og var tað fyri eyga at brúka skipið til Suðuroyarleiðina, meðan Smyril burturav skuldi reka uttanlandssiglingina. Tann leisturin bleiv brúktur í nøkur ár inntil politikkur aftur kom í málið.

- Strandferðslan royndi fleiri ferðir at taka uttanlandssiglingina upp aftur, men tað fekk ikki undirtøku av einum politiskum meiriluta. Vit finga lov at sigla nakrar fáar túrar til Scrabster og okkurt aftrat, men tað gav ongan vinning, tí um slíkt skal bera seg, so má tað hava eina fasta ferðaaetlan, sigur fyrrverandi stjórin og leggur afturat.

- Tað nyttar einki at sigla ein einkultan túr

einki figgjart grundarlag fyri uttanlandssiglingi, tí sambandið bleiv ov óregluligt. Tí um hetta mundi var tann uttanlandssiglingin, ið gav pengar, fari á privatar hendur.

Jalig móttøka

Í tilmælinum verður mælt til at skipað verður fyri fundi millum kommunurnar í Suðuroynni, Samferðslumálaráðið og Strandfaraskip Landsins um uppskotið. Og júst hesir partar hava úttala seg jaligt um uppskotið.

19. januar bar til at lesa á in.fo, at Heðin Mortensen, landsstýrismaður í samferðslumálum, metir at talan er um eitt áhugavert og spennandi uppskot, ið er vert at kanna nærri.

Eisini Hilmar Eliassen, stjóri í Strandferðsluni, hevur upplýst fyri in.fo, at hann er heitur fyri uppskotinum hjá borgarstjórnunum í Suðuroynni. Í grein á in.fo 31. mai í fjør sigur hann, at tankin ikki er fremmandur hjá teimum í Strand-



Gamli Smyril røkti uttanlandssiglingina hjá Strandferðsluni

avloysaraskip fyri Smyril, tá tørvur er á tí.

- Skal skipið fáast at bera seg sum frægest, er tað neyðugt, at tað er í sigling alla tíðina, men við teirri treyt, at tað verður sett í Suðuroyarsigling, tá ið Smyril ikki fær siglt. Tá ið talan er um vanligar dokkingar, kann tað leggjast til rættis fleiri ár framman undan, men er talan um tekniskt brek, skal skipið kunnað takast úr sigling við ongari ávaring og setast í suðuroyarsigling, segði Hilmar Eliassen tá.

Kappingarførar prísir

Millum teirra sum fylgja við hvat verður av ætlanunum hjá borgarstjórnunum á oynni er Karl Øster, ið er solumaður hjá Delta Seafood, ið hevur heimstað á havnarlagnum á Tvøroyri. Hann visir á, at ein farleið frá Suðuroynni til bretska marknaðin hevur sínar fyrimunir, men at tað týðningarmesta er, at ein slík farleið er kappingarfør í prisi við teir veitarar, ið longu eru á marknaðinum.

- Sum nú er hava vit Samskip, Eimskip og Smyril Line tá vit ynskja at flyta feska vøru av landinum. Um Strandfaraskip Landsins vil kappast við hesar, so má kostnaðurin verða kappingarførur, leggur solumaðurin dent á.

Virkini í Suðuroynni eru von við at senda lidnu vøruna norðurum, tá hon skal flytast av landinum, men visir Karl Øster á, at tað er við einum ávisum tapi, at tað verður gjørt.

- Styrkin við eini beinleiðis farleið til Bretlands er, at man hevði fingið fiskin skjótari av landinum og man hevði fingið ein heilan framleiðsludag. Arbeiddagarnar eru undir verandi skipan styttri av tí, at vit mugu senda vøruna norður til Havnar. Til samanberingar kunnu virkini norðanfyri framleiða ein heilan dag, tí freistin er á kvøldi, meðan vit missa einar tveir tímar av framleiðslu, tí vit mugu senda fiskin norður við Smyril, sigur Karl Øster.

Einki grundarlag

Á skrivstovuni hjá Faroe Ship á havnarlagnum

í høvuðsstaðnum skilja tey ikki reiðiliga ynskið hjá borgarstjórnunum í Suðuroynni, tí ein farleið er longu til staðar.

- Vit hava ein vikuligan túr við feskum fiski til Scrabster. Tað skipið er nærum tomt. Vit sigla við einum skipi, ið kann bera 10 ferðir meira enn tað, ið tað ber í lötuni. So har er nokk av pláss, visir Bogi Nielsen, stjóri í Faroe Ship á.

Faroe Ship siglir mánadagin úr Runavík til Scrabster, meðan tað fríggjadagar verður siglt úr Havnini til ensku havnina Immingham. Og um so er, at nógv vøra er í Suðuroynni, ið skal flytast á bretska marknaðin, so leggur Faroe Ship at á Tvøroyri.

- Tað eru tvær fráferðir vikuliga og eru tær lagdar so til rættis, at tað tænnir feska fiskinum og laksinum sum best. Um tað er nakað at fara eftir, so leggja vit at í Suðri. Tað hava vit eisini gjørt tvær tær seinastu vikurnar, sigur stjórin og leggur afturat.

- Við okkara royndum kann eg siga, at einki grundarlag er fyri eini slíkari farleið. Eg siggi als ikki tørv, men um talan er um ferðafólk, so kann tað vera nakað annað.

Tilmælið hjá borgarstjórnunum í Suðuroynni leggur upp til, at tað er almenna felagið Strandfaraskip Landsins, ið skal taka kappingina upp við privatar flutningsfyrirkur. Hetta heldur Bogi Nielsen lítið um, tó at tey eru von við tað.

- Skipafelagið hevur alla tíðina kappast við tað almenna. Smyril sigldi til Skotlands fyri nøkrum árum síðan og gjøgnum árinu hevur man eisini støðugt sett pening í Smyril Line. So okkara royndir eru at tað almenna alla tíðina blandar seg upp í farmaflutningin. Tað er púra óneyðugt, tí vit hava eina rúgvu av møguleikum, so sum Faroe Ship, Samskip og Smyril Line. Útboðið av farmaflutningi er longu nú øgiliga stórt til hetta líta landið, so tað er eingin tørvur á, at tað almenna blandar seg uppi, sigur Bogi Nielsen.

- Vit hava ein vikuligan túr við feskum fiski til Scrabster. Tað skipið er nærum tomt. Vit sigla við einum skipi, ið kann bera 10 ferðir meira enn tað, ið tað ber í lötuni. So har er nokk av pláss



Tað var politiski myndugleikin, ið steðgaði uttanlandssiglingini hjá Strandferðsluni, sigur Jóhan Restorff Jacobsen