bjóða fólki

Fýra av høvuðsmonnunum aftanfyri tiltakið á brúnni á Hoyvíkingi: frá vinstri:Egil Olsen, nevndarformaður, Jóin Ellingsgaard, skipari, Marner Lisberg, reiðari og Magnus Jespersen, stjóri á Delta.

Alt hetta arbeiðið er gjørt í Litava.

Annars heldur hann, at nú talan er um eitt nýtt skip, skuldi útreiðslurnar til røkt minka munandi. Við einum nýggjum motori skuldi oljuútreiðslurnar eisini minka og tað skuldi uppviga ein part av teimum útreiðslum, sum umbyggingin og umvælingin hevur kostað.

– Somuleiðis vísir tað seg ofta, at nýggj skip fiska betri enn gomul skip, so alt í alt eru vónirnar góðar.

Reiðarin sigur, at alt arbeiðið í Litava kostar átta milliónir. Tað er realurin, sum fíggjar, men Suðuroyar Sparikassi hevur fíggjað arbeiðið í byggitíðini.

Hinvegin metir reiðarin, at eitt nýtt skip av hesum slagnum hevði kostað 30 milliónir at bygt, so teir hava í veruleikanum fingið eitt nýtt skip fyri ein góðan fjórðing av tí, sum ein nýbygningur kostar.

Gott tilboð

Men hví fara til Litava at gera eitt slíkt arbeiði?

– Tað gjørdu vit, tí vit fingu eitt sera gott tilboð, sum eg meti var var bíligari enn hetta arbeiði kundi gerast fyri í Føroyum. Tilboðið var so gott, at at vit kundu ikki siga nei.

Annars tók arbeiðið nakað longri enn ætlað. Hann hevur verið burtur í 10 mánaðir og tað hevur sjálvsagt gjørt, at vit hava mist inntøkur.

Annars vísir hann á, at føroyskt skipasmíð er rættiliga kappingarført.

– Tá ið eldur kom í Suðuroying, hevði Tórshavnar Skipasmiðja besta tilboðið og tað arbeiðið varð gjørt bæði skjótt og væl.

Ein orsøk til, at arbeiðið í Litava tók so langa tíð, er at hesa tíðina eru stórar broytingar hendar.

– Teir komu upp í ES og tað hevur ført við sær, at nógv arbeiðsmegi er flutt av landinum til Vesturevropa. Mær er fortalt, at bara úr Klaipeda, har Hoyvíkingur var á Skipasmiðju, eru 2000 hondverkarar fluttur í onnur lond og tað merkist, sigur Marner Lisberg.

Men hóast arbeiðið er gjørt í Litava, er talan um eitt samstarv ímillum fleiri lond, sigur hann.

– Tórshavnar Skipasmiðja hevur projekterað og tekna og tað eru teir komnir sera væl frá. Eitt danskt felag í Litava hevur staðið fyri umbyggingini. FJM hevur gjørt tekningarnar til verksmiðjuna og Tórshavnar Skipasmiðja hevur sett motorin í.

Nakrar vikur afturat

Marner Lisberg sigur, at nú skal egningarútgerð og annað, setast í skipið og at tað fer at ganga ein slakur mánaður til hann fer til fiskiskap.

Eisini skiparin, Jóin Ellingsgaard av Eiði, er væl nøgdur við skipið.

Hetta er nakað heilt annað enn eitt upprunaliga skipið, tí nú eru umstøðurnar munandi batnaðar.

Hann sigur eisini, at hoyvíkingur ber seg rættiliga væl í sjónum.

– Tað einu tíðina høvdu vit nógvan vind inn á síðuna, men tá lá hann púra stillur.

Eisini hann hevur vónir um at skipið fer at fiska væl.

– Men vit kunnu so ikki annað enn royna okkara besta. Meiri kunnu vit ikki gera og so fáa vit at síggja, hvussu gongur, sigur hann.

Annars hevur Hoyvíkingur havt eina umskiftiliga lagnu.

Hann er bygdur í Noregi í 1960 og tað var Johan í Hoyvík, sum bygdi hann. Í 1987 seldi Demmus Nicodemussen hann fyri Páll, sum sakk vestanfyri. Í 1999 keypti so Delta samtakið hann. Tey fyrsti árini hevði hann heimsstað á Sandi, men nú er hann heimahoyrandi á Tvøroyri. Upprunaliga var Hoyvikingur snelluskip, men í 1999, varð hann umbygdur til línuskip.

Saman við Kúrberg, er hetta einasta línuskip, sum er eftir í Suðuroy.

Inni í nýggju, snotiligu messuni sat nógv fólk og prátaðu og har var okkurt søtt undir tonnina og okkurt fyri tosta

Nógv fólk varð samankomið á keiini at taka ímóti á hóast illfýsið veður, møtir hornorkestrið trúliga upp at seta sín dám á eina løtu sum hesa