



Eilen Anthoniussen eilen@sosialurin.fo

Landkrabbbin hjá Auto

At vera húrvognsførari er eitt serligt starv. Arbeidsplássið er bilurin, og tá ein fer heimanífrá um morgunin, veit ein ikki hvar ein endar og hvat dagurin hevur at bjóða. Magnus Fuglø hevur koyrt húrvogn í 30 ár, og hóast tað so dánt ber til at liva av at koyra í dag, er hann fegin um at hann gjørdist landkrabbi og setti seg handan róðrið í sínari tíð

Ein vanligur arbeiðsdagur hjá Magnusi Fuglø byrjar klokkan 7.00, tá hann setir seg í bilin og rópar á stöðina. Vanliga heldur hann fram til á nátturðatið. Men er lítið at gera millum hesar tímarnar, kemur tað fyri, at hann heldur fram til út á kvöldið.

Nei, ein verður ikki ríkur av at koyra húrvogn. Men tað er ein serstøk vinna, og tað sum tey flestu ikki vita er, at umleið 70-80 familjur liva av húrvogns-vinnuni í dag. Tá eru bert vanligu húrvognsførarnir íroknaðir.

Afturat koma avloysarar og bussar, greiðir Magnus Fuglø frá.

Hann er formaður í húrvogns-felagnum, sum er formanssessur, ið Auto og Bil skiftast um at hava. Í 2006 náddi hann pensións-aldrinum, men hann hevur avgjørt at halda fram við starvinum í eina tíð afturat.

Eg trívist so væl við at koyra. Eg eri bara soleiðis háttadur. Í juli verður bilurin hjá mær frikoyrdur, og tá ætli eg mær ikki at keypa mær ein nýggjan, sigur hann avgjörður.

Truplar tíðir

Eftir 30 ár sum húrvognsførari, og formaður í felagnum hjá húrvognsførarum, veit Magnus Fuglø nógv um søguna hjá føroyskum húrvognsførarum. Hann byrjaði sjálvur at koyra í 1964 hjá Aksturbil, sum helt til í niðaru hædd hjá Simma. Símmi helt tá til við ljóscurvarnar, har Mica í dag húsast.

Eg hevði lokið útbúgving sum skipsførari tíðliga í 1960 árunum. Men so fekk eg konu og børn, og tað gjørdist meir umráðandi at vera á landi enn at fara

burtur tá. Tá vóru tíðirnar so nógv øðrvísi. Tær vóru góðar, og ein varð væl løntur sum húrvognsførari, greiðir Magnus Fuglø frá.

Hann byrjaði sum avloysari, og endaði sum regluligur húrvognsførari. Í 1978 fór Magnus Fuglø niðan í Auto at arbeiða, og so liðandi broyttust umstøðurnar hjá húrvognsførarum í Føroyum.

- Okkara vinna hevur havt tað rættiliga trupult. Serliga mvg-gjaldið, sum kom í 1993, skapti stórar trupulleikar fyri okkum. Tað var soleiðis tá, at skuldi tú keypa nýggjan bil, varð tollurin endurgoldin í tveimum ratum. Bilurin var rindaður sum tá tú rindar fyri ein persónbil, men tú fekst bert helvtina av tollinum aftur eftir eitt ár og hina helvtina eftir tvey ár, sigur Magnus Fuglø.

Haraftrat varð ein feilur við til at herða treytirnar hjá húrvognsførarum, sum forðaði teimum í at brúka bilin privat. Í dag er reglugerð gjørd fyri keyp av húrvogni, sum gevur føroyskum húrvognsførarum trý ár at koyra bilin, áðrenn hann verður frikoyrdur. Ein húrvogns-reglugerð er eisini komin, sum áleggur hvørjum húrvognsførara eitt serligt loyvi til at koyra húrvogn.

Tíðin komin til taxametur

Tað, sum nú er aktuelt og sum dúgliga verður kjakast um millum húrvognsførarar er um føroyskir húrvognar skulu hava taxametur, sum onnur lond hava. Sjálvt í Grønlandi hava tey taxametur, hóast frástøðan har ofta er lítill og eingin.

Tað hevði gjørt tað so nógv

lættari fyri viðskiftafólkini hjá okkum, um vit høvdu taxametur í bilinum, sum roknaði takstin út. Teir flestu førarnir eru áhugaðir í at fáa taxametur í bilarnar. Tað vóru meir teir gomlu, ið ikki dámdu tað nakað serligt, sigur Magnus Fuglø.

Tað er kortini ikki ein avgerð Auto ella Húrvognsfelagið tekur, men avvarandi myndugleikin. Kappingarráðið skal eisini upp í leikin í hesum føri.

Umleið 40 fólk starvast hjá Auto, harímillum fyra stöðdámur. Bert ein kvinna koyrir húrvogn fyri Auto.

Stöðdámurnar samskipa øllum arbeiðnum hjá teimum upp í móti 40 húrvognsførarunum. Teir kunnu allir mæta til arbeiðis ein mánamorgun, og taka tað, sum er av arbeiði. Náttarvaktirnar skulu teir skiftast um.

Og skulkar ein frá síni náttarvakt, verður ein revsaður í trýggjar dagar, við at hann verður tikin úr røðini. Ella settur út í vindeygad, sum vit eisini kalla tað, sigur Magnus Fuglø.

Skiftandi tíðirnar hava broytt arbeiðið hjá húrvognsførarum. Síðan undirsjóvartunnlin kom, liggur betri fyri at koyra ferðafólk vestur á flogvøllin. Men tað er synd at siga, at førarnir fáa nógvan vinning fyri ein slíkan túr.

Ein túrur vestur á flogvøllin kostar 180 krónur per høvd, og tá skal førarin eisini gjalda bumm-gjald fyri at koyra gjøgnum tunnilin. Tað sigur seg sjálvt, at tað ikki gevur nakran vinning. Men so hava vit gjørt tað soleiðis, at hevur tú tikið ein slíkan túr, fært tú fyrsta rætt til ein slíkan túr við trimum



ferðafólkum.

Júst flogvøllurin kann gera húrvognsførarnar í øðini.

- Tað tykist sum okkara flogvøllur er tann einasti í verðini, ið ynskir okkum har piparið grør. Vit sleppa ikki fram at fyri bussum, ið hava fyrsta rætt til plássini uttan fyri inngongdina. Stilla vit okkum har, verða vit biðin um at flyta okkum.

Magnus Fuglø sigur, at hann fleiri ferðir upplivir, at útlendsk ferðafólk ikki vilja lata sær lynda at koyra við bussi. Tey vilja nógv heldur taka ein húrvogn, og

verða koyrd til dyrnar. Tað ber til hjá húrvognsførarum at gera avtalur um prís tá teir skulu koyra langt, men tað ber ikki til at fara upp um hámarksgjaldið, sum er ásett.

Óskrivað lóg at tiga

Sum húrvognsførari má ein finna seg í eitt sindur av hvørjum. Tað munnu vera øll sløg av menniskjum, ið seta seg í bilin í hjá einum húrvognsførara. Men hvat verður tosað um í einum húrvogni, verður