

Japanski tunfiskabáturin
Shoshin Maru 60 bar við
Tinganes, tá hann hósdagin
skuldi inn á Havnina

Mynd: Jens Kr. Vang



rætta kós.

Tunfiskabátur bar við Tinganes

Hósdagin var ein japanskur tunfiskabátur so óheppin at bera við land, tá hann skuldi inn á Havnina

ÓHAPP

Stefan í Skorini

Japanski tunfiskabáturin Shoshin Maru 60 skuldi fyrri seinastu ferð inn á Havnina hósdagin. Skiparin er tó ikki heilt kendur her um leiðir, og hann var ov nær Anfinni Kallsberg, tá hann skuldi inn á vestaru bryggju.

Skipið bar við land úti á Tinganesi, men skaðin var ikki stórir. Nakað av málning varð skravað av botninum heilt aftast á skipinum. Kavara fóru tó niður av kanna, hvussu stórir skaðin var. Teir kom til ta niðurstøðu, at skipinum ikki tørvaði umvæling, og tí fór skipið avstað aftur friggjadagin seinna part.

Eingin loðsur var umborð, tá óhappið hendi. Hetta er triðju fer, at skipið er inni á Havnini. Fyrstu ferð var loðsur umborð, men aðru og triðju ferð var eingin at beina skipið á

Liðugt við tunfiskaveiðu

Annars er tunfiskatíðin í føroyskum sjógvi at enda komin. Shoshin Maru 60 er sostatt seinasti tunfiskabáturin, ið kemur inn á hesum sinni. Japanski báturin hevur roynt eftir tunfiski seinastu vikuna, men hevur ikki fingið ein einasta stert. Nú gongur leiðin í útlandskan sjógv at royna at eftir tunfiski.

Tunfiskaveiðan hevur roynst avbera illa í ár, og allir bátarnir hava bara fingið eini 50 tons av tunfiski tilsamans. Roynt verður bara eftir tunfiski í føroyskum sjógvi í ein góðan mánað.

Bjarni Djurholm, landsstýrismaður:

Handlar skulu hava fríari teymar

Landsstýrismaðurin við vinnumálum heldur, at handlar skulu hava betri sæmdir viðvíkjandi upplatingartíðum, so at teir kunnu hava opið fleiri tímar. Ein bólkur ger í lótni eitt tilmæli um málið

UPPLATINGARTÍÐIR

Stefan í Skorini

Handlar skulu hava fleiri tímar at ráða yvir, tá teir hava opið fyrri almenninginum. Hetta verður eftir øllum at døma úrslitið av tí arbeiði, sum Bjarni Djurholm hevur sett sjøtúl á.

– Lógin um upplatingartíðir skal hóska til nútíðar samfelagið, og tí er neyðugt at gera hana nakað linari, sigur Bjarni Djurholm.

Hann hevur merkt til ónøgd hjá handilsmönnum, ið ilskast um ta strongu lógina, sum er í gildi í Føroyum. Handilsmenn halda, at hon er ótíðarhóskandi, og teir vilja hava fríari teymar, tá talan er um upplatingartíðir.

Bjarni Djurholm sigur, at hann tí hevur sett ein bólk at viðgera málið. Limir í hesum bólkinum eru um-



Bjarni Djurholm hevur sett sær tann málsetning, at lógin um upplatingartíðir hjá handlum skal liberaliserast, so handilsmenn hava fleiri tímar at ráða yvir

boð frá handilsmönnum og frá fakfelagnum á handilsøkinum, ið er S&K felagið.

Landsstýrismaðurin leggur dent á, at allir partar skulu vera við í arbeiðnum, so stríð ikki stendst av eini nýggjari lóg.

Kundin hava betri tænastu

– Tað snýr seg fyrst og fremst um, at kundin skal hava ta bestu tænastuna. Vit miða eftir at dagføra lógina, so at hon eisini lýkur nøkur krav hjá handilslivinum, sigur Bjarni Djurholm.

Niels Mortensen, stjóri í SMS hevur vist á, at lógin

als ikki er nøktandi, og at fleiri handlar beinleiðis bróta lógina við at selja vanligar gerandisvørur uttanfyri tær upplatingartíðir, ið lógin ásetir.

Hesum sigur Bjarni Djurholm seg ikki kunna liva við, tí vit er neyðugt at hava skipað viðurskipti á hesum økinum. Tað er tí rætt at tillaga lógina til nútíðar krav, so handlarnir hava opið longri.

Bjarni Djurholm veit ikki við vissu, nær hann fer at leggja hetta uppskotið fyrri tingið, men tað verður neyvan hesumegin jól, og tað er eisini tengt at, hvussu arbeiðið hjá bólkinum gongur.

Norröna líka dýr sum at byggja nýtt suðuroyarskip

– Einasta sparing við at keypa Norønu til suðuroyarsiglingina er ein løtuvinningur, tí í longdini er onki at spara, sigur Strandferðslan.

SUÐUROYAR-SIGLINGIN

Aki Bertholdsen

– Tað verður ongin sparing fyrri Landskassan at keypa Norønu til suðuroyarsiglingina.

Tað er tann greiða niðurstøðan, sum tekniska deild hjá Strandferðsluni er komin til.

Hesar seinastu dagarnar hevur ovasta umsitingarlaga, tekniska og figgarliga leiðslan á Strandferðsluni kanna fyrri Vinnumála-

stýrið, hvørjir fyrimumir og vansar kunnu standast av at taka av tilboðnum frá Smyril Line um at keypa Norønu til suðuroyarsiglingina.

Landsstýrismaðurin í vinnumálum helt tilboðið verða áhugavert, tí Landskassin kundi fáa Norønu



Um 10-15 ár verður nýggja suðuroyarskipið 150 milliónir vert. Norröna verður 0-10 milliónir vert og tað skal daragast frá iløguni, sigur Strandferðslan

fyrri 115-130 milliónir, sum er helvtin av tí, sum ætlaði Smyril er mettur at kosta.

Landsstýrismaðurin hevur tiskil biðið sakkunnleikan á økinum, Strandferðsluna gera eina meting av málinum.

Niðurstøðan Strandferðslan er, at hon mælir frá at keypa Norønu.

Atfinningarnar eru nógv- ar.

Men eitt, sum Strandferðslan ger greitt, er at

sparingin, sum Landskassin hevur við at keypa Norønu, afturímóti at byggja nýtt skip, er løtuvinningur og at ongin sparing verður í longdini.

Ikki minst tá ið hugsað verður um restivirði á ferjunum um 10-15 ár.

– Verður onki gjørt við Norønu, uttan at skifta høvuðsmotarnar út, hevur hon eitt restivirði upp á ímillum 0 og 10 milliónir um 10-15 ár.Hetta skal

dragast frá iløguni upp á 170 milliónir. Men um 10-15 ár hevur eitt nýtt suðuroyarskip eitt restivirði uppá 150 milliónir, sum skal dragast frá iløguni uppá 250-300 milliónir.

Harafturat metir Strandferðslan, at tað hevur stóran týðning, at ferðafólkarúmini eru í góðum standi. Umboð á Norønu eru tey illa merkt av sliti og eru sera vánalig. Harumfram fer Norröna at virka sum

eitt spökilsisskip, tí hon hevur 1.050 sovipláss, sum ikki eru brúk fyrri og tí verður tað bara eitt lítið prosenttal av skipinum, sum fara at verða brúkt ímeðan restin stendur tómt.

Fleiri milliónir afturat

Tá ið Strandferðslan nevni-ir, at tað kostar 170 milliónir at keypa Norønu og gera hana klára til suðuroyarsiglingina, er tað tí, at hon er ikki samd við Smyril Line um, hvat tað fer at kosta.

Norröna kostar góðar 80 milliónir, men harumfram skal hon umbyggjast fyrri góðar 50 milliónir, eitt nú skulu motrar skiftast og ymisk útgerð setast umborð, so at hon lykur altjóða krav fram í tíðina.

Sostatt kemur kostnaðurin upp á slakar 140 milliónir.

– Men havast skal í huga, at hetta er fyrri eina tænastuferð upp á 20 míl. Skal ferðin upp á 21 míl, sum nýggja Suðuroyarskipið skal sigla, fer tað at kosta 30 milliónir afturat.

Annars metir Strandferðslan at tað er neyðugt at

gera nógvur aðrar ábøtur, enn tolboðið ljóðar uppá, eitt nú at ventilatióin, hydraulikkur, el skipanir, alarm- og trygdarskipanir, wc, uppihadsrúm til ferðafólk, barlastskipanir, lensiskipanir, róður- og stýris- skipanir, umframt anna.

– Og tá er onki sett av til aptering og til at endurnýgja tøkniligar skipanir, sigur Strandferðslan.

Harumfram verður Norröna 10-15 % dýrari í olju, enn nýggja suðuroyarskipið verður.

Harumfram krevur Norröna størri manning, enn nýggja suðuroyarskipið fer at gera.

Men tað, sum Strandferðslan eisini stúrir illa fyrri, er, at Norröna, sum er eitt gamlar skip, fer at krevja nógv viðlíkahald.

– Ellisbrek fara ofta at fyríkoma, sigur Strandferðslan. Harafturat verður tað ein stórir vansi fyrri reglusemi í suðuroyarsiglingini, at Norröna má uttanlands í dokk, tá ið ellisbrek vísa seg.

Verða nógvir dagar har Norröna ikki kann sigla

– Tað verða nógvir dagar um veturin, har tað als ikki verður siglandi til Suðuroyar. Norröna ikki als ikki kann sigla til Suðuroyar, siga skipararnir á Smyrli

SUÐUROYAR-SIGLINGIN

Aki Bertholdsen

– Norröna kann ikki gerast eitt álítandi bindilið ímillum Suðuroynna og Havnina.

Tað er niðurstøðan hjá Strandferðsluni, nú hon hevur kannð málið um at keypa Norønu til suðuroyarsiglingina.

Strandferðslan sigur, at Norröna er so høg, at hon tekur nógvan vind fyrri seg, – Eftir metingum frá skiparunum á Smyrli, verða

tað nógvir dagar um veturin, har tað als ikki verður siglandi til Suðuroyar. Av tí, at Norröna er so høg, og hugsað verður um farleiðina, hon skal sigla, er greitt, at hon er ikki smiðað til sigling ímillum oyggjarnar í Føroyum og inn á trongar firðir í vindi og myrkri.

Strandferðslan sigur, at eftir ætlan skal nýggja suðuroyarskipið ikki hava bógportur. Nýggja suðuroyarskipið hevur tvey hekkuportur og eitt síðuportur. Hetta tryggjar ferjunum fjølbroyttar møguleikar at leggja at og at tað tekur lítil tíð at lossa og lasta skipið.

Norröna er ov smøl til stórir bilar fáa vent á dekkinum.

Og av tí at hon bara hevur eitt hekkuportur, fer tað at taka væl longri tíð at lasta

og lossa hana, enn tað ger at lossa og lasta skipið, sum ætlanin er at byggja.

Bógportrið á Norønu er sveisað aftur. Farleiðin til suðuroyar er flokkað sum opið hav, og royndir vísa, at umstøðurnar at sigla eru ofta vánaligar.

Biladekkið á Norønu er 4,5 metrar. Á skipinum, sum ætlanin er at byggja, er biladekkið 4,6-5 metrar og hetta er gjørt, tí at trupulleikar ofta standast av at fáa tey stóru akførini umborð og í land. Nýggju tunlarnir eru gjordir til 4,6 metrar.

Hóast Smyril Line hevur boðað frá, at ongin teringur er í Skrokkinum á Norønu, ivast Strandferðslan í hesum. Strandferðslan sigur, at sambært klassanum, er tað ikki órimiligt at samanbera skrokkin á Smyrli, sum er 32 ár og skrokkin á

Norrönu, sum er 28 ár og seinastu tíðina hevur Smyril havt trupulleikar við teringi.

Nú atløguvíðurskiptini á Tvøroyri, verða tikin fram, nevniir Strandferðslan, at hetta er nakað, sum má fáast í rættlag, sama, hvat skip fer at sigla, tí eisini Smyril, sum er, hevur stórar trupulleikar við Havnini á Drelnesi.

