

og ásanmar, hvussu skilugt tað er, at Íslendingar eiga at keypa vorur úr tí landi, har teir fáa selt íslenskar vorur. Greinin endar soleiðis: »Þó eigi væru ríkjandi í millilandaðerslun þær ströngu kröfur, sem nú eru, um gagnkvæm viðskifti, þá er það ávalt mjög reskilegt, að við Íslendingar látum okkur umbúgað um, að öðru jöfnu, að kaupa innflutningsvörur okkar hjá þeim þjóðum, sem kaupa framleiðsluvörur vorar».

Íslendingar hava sendimenn víða hvar um heimin fyrri at kanna eftir solulíkundum fyrri fiski teirra. Hetta hefur verið til miklan frama. Samstundis hava teir eyguni opin fyrri, at teir eiga at keypa frá teim londum, har teir selja teirra útlutningsvörur.

Vit Føroyingar eiga at læra av frændum okkara. Latum okkum nýta lötuna, meðan hon er; tí »betur er at vera fyrivarin enn eftir snarur«.

J. H. Danbjørg.

Postvæsenets Udgifter.

Af Statsregnskabet for 1931—32 ses, at Postvæsenets Udgifter til Postbefordringen i nævnte Aar har udgjort 9.267.571 Kr., hvoraf 6,15 Mill. Kr. er betalt til Statsbanerne for Postbefordring med Postvogne og Færger. Privatbanerne har faaet 1.235.438 Kr. for Postbefordring og Postkørsel paa Landet, uden for Banelinierne (Rutebiler etc.) har kostet 600.399 Kr.

Postbilerne i København har i Drift kostet 166.786 Kr., og Postbilerne i Provinsen har kostet 110.108 Kr.

Af Regnskabet fremgaar tilfælde, at Postbefordringen med Skibe i indenrigs Fart har kostet 580.296 Kr. og af dette Beløb er 4120 Kr. betalt for Postbefordringen paa Ruten Thorshavn — Nolso — Hestø — Skopen, 15.000 Kr. for Ruten Thorshavn — Sundelaget — Skaalefjord, 9540 Kr. for Ruten Thorshavn — Transisvaag — Vaag, 1275 Kr. for Ruten Thorshavn — Klaksvig, 3300 Kr. for Ruten Kvalvig — Ejde, 2400 Kr. for Ruten Vestmanhavn — Sondregjov — Fúttaklett, 225 Kr. for Ruten Fuglefjord — Andefjord — Funding — Gjov, 6220 Kr. for Ruten Klaksvig — Viderejde — Svino — Fuglo, 2680 Kr. for Ruten Sorvaag — Myggenes og 2625 Kr. for Ruten Fuglefjord — Lervig — Klaksvig.

Udgifterne ved Postens Omordbæring og Handsætning paa Færøerne andrager 7490 Kr. og Omlæsning i Københavns Havn af Posten fra Island og Færøerne 2204 Kr.

De direkte Udgifter til Postforbindelsen mellem Færøerne og København har udgjort 70.133 Kr. og mellem Island og København 45.380 Kr.

Nýtt fiskaturkingarhúð.

Leygardagin tók keypmáðurin, C. C. Johansen, (Karl á Lag), hitt stóra, modernaða fiskaturkingarhúðið, ið hann hevur bygt yviri við strond, til brúks. Hetta er ein týðningarmikil fyriløka fyrri Havnina; og ynskja vit Karl á Lag og Havnar bý góða eydnu við húsinum.

Nærri um hetta í næsta blað.

A/S BALSLEV & GOOS THORSHAVN

**Altid stort Lager af:
Træløst i alle gangbare Dimensioner
samt alle Slags Bygningsmaterialer.**

**Særlig fremhæves:
Fint savet Fyrretømmer,
Baaetræ, saavel Fyr som Eg,
Rund Fyr til Master, Bomme o. l.,
Krydsfiner i alle Tykkelser og Kvaliteter.**

**Telefoner: Nr. 20 & 237.
Træløstforretningen: Nr. 194.**

Løven om kontant Løndbetaling

blev vedtaget i Lagtinget med 13 Stemmer. Ved Afstemningen faldt Stemmerne saaledes:

Ja stemte:

Johs. O. Joensen, Winther, Dam, Zachariassen, J. Danielsen, O. F. Joensen, Nolsø, M. Samuelsen, M. Viðstein, C. Djurhuus, Andreasen, Iversen og Kallsoy.

Stemmer ikke:

N. Niclasen, J. H. Joensen, Edw. Milens, N. Debess, Formanden.

Fraværende var:

J. Patursson, S. Poulsen, A. Samuelsen.

Ganske interessant!

Ved Lodtrækningen til Klaksvig Kirke vandt følgende Numre:

Fotografi	6
Kjole	300
Polle	34
Lam A	98
Lam B	87
Lam C	59
Thebord	227
Kommode	98
Barneseng	43
Sengetaeppe A	33
Sengetaeppe B	202
Seng	95
Seng med Toj	217
Tagrender	61
Spisestueset A	167
Spisestueset B	200
Bordtaeppe	86
Spisestuebord og 4 Stole	230
Divan	4
Kaffedug A	9
Kaffedug B	170
Kaffedug C	271
Kaffedug D	64
Maleri A	128
Maleri B	231
Solv Toiletgarniture	343
Plaid	148
Sofapude A	48
Sofapude B	41
Sofapude C	131

Gevinsterne kan faas ved Henvendelse til Pastor Rasmussen, Klaksvig.



Stortingsvalgene i Norge.

**Voldsom fremgang for
arbejderpartiet.**

Stortingsvalget er blitt en overveldende seier for arbejderpartiet med tilbagegang for alle borgerlige partier uten undtagelse.

Arbejderpartiet har øket sitt stemmetall med ca. 120.000 stemmer og vunnet 22 mandater fra de borgerlige. Stillingen i det nye storting blir slik sammenlignet med valget i 1930:

	1933	1930
Arbejderpartiet	69	47 + 22
Venstre	24	33 + 9
Høire	30	41 + 11
Bondepartiet	23	25 + 2
Fris. Folkeparti	1	3 + 2
Radik. Folkeparti	1	1
Kristelige Folkep.	1	0 Nytt
Samfundspartiet	1	0

Valget laar var imotesett med mer enn almindelig spenning. De borgerlige partier hadde efter fremgangen ved valgene i 1930 fort en aggressiv reaksjonær politikk med det ene angrep efter det annet paa arbejderbevægelsen og fagorganisasjonen. Samtidig øket arbejdsledigheten og gjeldskrisen i bygdene blev stadig verre uten at de borgerlige partier hverken anstrengte sig for eller evnet å gjøre noe for å rette paa forholdene. Mot denne »skure«-politikk har arbejderpartiet satt op sitt program om store offentlige arbejder, nydyrking og oprydning av jord til avhjelp av arbejdsledigheten, og gjeldsoppgjør med nedskrivning av gjelden for de overforgjeldede småbruk til letelse for småbrukere og bønder utover landet. »Hele folket i arbeide« har været arbejderpartiets parole i valgkampen.

Op folket har som aldrig for sluttet op om arbejderpartiets program slik at partiet nu kommer inn på stortinget som langt det største parti, mer enn dobbelt så stort som noget av de

andre partiene og bare 7 mandater fra flertallet.

At det for første gang i Norge har optrådt et fascistisk eller rette nazistisk parti gjorde også sitt til å øke den spenningen omkring valget. Partiet som er bygget op efter mønstre av Hitlers nasjonalsocialistiske parti kaller sig Nasjol Samling og ledes av den kjente tidligere statsråd Vidkun Quisling. Partiet bragte ved sin fremkomst vill oppløsning i de konservative partier. Det fikk imidlertid ikke valgt noen representant. Det ser ut til at det ikke er grobunn for noe nazidiktatur i Norge.

Den borgerlige presse er nærmest lamslått over valgresultatet. Fra høire (de konservative) hevdes det, at den nu sittende venstregering — som høire for valget betegnet som halvsocialistisk — må innlede et samarbeide med de andre borgerlige partier — eventuelt ved en samlingsgering — for å holde arbejderpartiet borte fra den regjeringsmakten som det, som det sterkeste parti skulde ha krav på. Bondepartiets presse hevder noe lignende, mens venstrebladet »Dagbladet« uttaler, at valget tydeligt har vist at folket nu ønsker en sterkere socialpolitikk og at venstre bør beholde regjeringsmakten, men omlegges sin politikk i mer radikal retning.

Imidlertid er det konstitusjonell praksis at den sittende regering blir sittende til det nye storting er trådt sammen over nyttår og for den tid vil detailså ikke skje noen forandringer.

S. S.

Ymist.

En Tunnel, der skal forbinde to Verdensdele.

Siden 1894 har der været arbejdet med Planer om Bygning af en Tunnel fra Gibraltar til Afrikas Nordkyst. Tunnellen skal paa europæisk Side udgaar fra spansk Omraade. I det spanske Monarkis Tid nærede Regeringen i Madrid yisse Betænkkeligheder ved Planen, mens Republikens Mænd er varme Tilhængere af den, og en spansk Regeringskommission har nylig under Ledelse af Indenrigsminister Casares foretaget en Rejse til Afrika og undersøgt de tekniske Spørgsmaal og derved bragt Forberedelserne til en foreløbig Afslutning.

I »Deutsche Tageszeitung« giver Bladets Korrespondent i Madrid en interessant Oversigt over det vældige Projekt. Tunnellen bliver paa ialt 28 km eller dobbelt saa meget som den mindste Afstand fra Gibraltar til Afrika. Det har imidlertid under Forberedelserne vidst sig, at det blev nødvendigt af Jordbundshensyn at lade Tunnellen slaar en stor Bugt ud i Atlanterhavet. Strædet største Dybde er 300 m, og Bunden er saa gunstig for Tunnelbygningen, at den største Dybde under Vandoverfladen, i hvilken man behøver at anlægge Tunnellen, bliver 360 m. Forarbejderne har med Sikkerhed vist, at Afrika og Europa tidligere har været i landfast Forbindelse her.

Tunnellen skal omfatte to Jern-

Bekendtgørelse

om
**Ændring i den i Justitsministeriets
Bekendtgørelse Nr. 294 af 1. Oktober
1930 indholdte Fortegnelse
over Valgdistrikterne
paa Færøerne.**

I Medfør af § 17 i Lov Nr. 127 af 28. April 1916 om Folketingsvalg paa Færøerne, jfr. § 3 i Lov Nr. 124 af 28. Marts 1923 om Færøernes Lagting, godkendt af Justitsministeriet herved efter Indstilling fra Færøernes Lagting, at der oprettes et særligt Valgsted i Haraldsund i Norderøernes Syssel omfattende Bygden Haraldsund.

Hvilket herved bringes til almindelig Kundskab.

Justitsministeriet, d. 3. Okt. 1933.
Zahle.

banespor og en Landevej for Automobiler.

Omkostningerne ved Bygningen anslaaes til 350 Mill. Pesetas,

og det er Hensigten, at Bygningen skal paaabegyndes saa snart som muligt. Lederen bliver den 51-aarige Oberstløjtnant i Artilleriet Pedro Jevenois, der siden 1917 uafbrudt har arbejdet paa den store Plan.

I økonomisk Henseende vil den næppe blive nogen stor Succes. Den vil naturligvis faa megen Betydning for Spaniens og Frankrigs Forbindelse med og Afsetning til Kolonierne i Nordafrika, men selv om Omsættningen gennem Tunnellen paalægges en særlig ret betydelig Afgift, regner man med et årligt Underskud paa ca. 10 Mill. Pesetas. Frankrig og Spanien skal imidlertid være blevet enig om at dække dette Underskud i Fællesskab.

Tunnels politiske Betydning.

En langt større Betydning venter mau at Tunnellen vil faa i politisk Henseende. Spanien har erklæret, at det i Kristillfælde vil stille Tunnellen til Raadighed for Folkeforbundet, saaledes at den Part, der af Folkeforbundet betegnes som Angriber, ikke faar Tilladelse til at benytte den. For Frankrig vil Tunnellen betyde en ny og hurtig Forbindelse med de vældige franske Kolonier i Afrika, Omraader, der spænder over ca. en Trediedel af det afrikanske Omraade og teller 61 Mill. Mennesker. Der er imidlertid den Vanskelighed at det spanske Jernbanelanet har en anden Sporvidde end den mellemeuropæiske, men dette Forhold maa vel kunne ændres. Desuden ønsker Frankrig — hævder det tyske Blad —, at der bygges en direkte Jernbanelinje fra Grænsen til Tunnels Udgangspunkt Medina Sidonia (Landingspunktet paa Afrika-siden heder Alcazarsegur). Endelig regnes der med, at Tunnelprojektet vil sætte Liv i de franske Planer om Bygning af den meget omtalte Jernbanelinje tværs gennem Sahara. Den vil koste 2,5 Milliarder Francs og kan sansynligvis bygges paa 4 Aar.

Tunnel-Bygningen menes at ville begynde allerede 1934. England, der jo ogsaa har en vis Interesse i disse Spørgsmaal, har allerede i Oktober 1925 erklæret, at det intet har at indvende imod, at Tunnellen bygges.

(Fortsættes paa 4. Side).