

Metan av og skipanaruppskot
fyri
STRANDFARASKIP LANDSINS

av

Thomas Arabo, civilverkfrøðingi.

(Framlagt í ólavsøkutingsetuni 1974).

10. ...

11. ...

12. ...

13. ...

14. ...

15. ...

16. ...

17. ...

18. ...

19. ...

20. ...

STRANDKARSKIP LANDSINS

Hendan frágreiðing er gjørd sambært avtalu við Føroya Landsstýri.

Fyrsti partur er ein lýsing av virkisøkinum hjá Strandferðsluni. Hetta havi eg gjørt, fyri at Løgting og Landsstýri skulu hava so nógv grundtilfar sum gjørligt, tá ið spurningar viðvíkjandi hesi fyritøku verða viðgjørdir.

Annar partur er mín metan av fyritøkuni Strandfaraskip Landsins. Partur 3 og 4 er eitt idé-uppskot til nýskipan.

Juli 1974

Thomas Arabo
civilverkfrøðingur.

1. Stutt lýsing av Strandfaraskipum Landsins virkisøki, skipan o.a.

1.1. Støða og virkisøki.

Strandfaraskip Landsins verður rikin sum sjálveigandi stovnur undir Føroya Landsstýri. Strandferðslan hevur einkarrætt til flutning av ferðafólki sjóvegis til tey pláss í eru víst á fylgiskjali 1. Harumframt hevur hon einkarrætt til regluligan góðsflutning til tey øki, ið eru víst skrástrikaði á fylgiskjali 2.

1.2. Skipan.

Strandferðslan er skipað við einari høvuðsdeild í Tórshavn og einari deild í Klaksvík. Harafturat eru avgreiðslur á teimum plássum siglt verður til, men hesar avgreiðslur eru sjálvstøðugar og verða í høvuðsheitinum løntar við lossigjaldi av teimum vørum, ið koma til plássíð.

1.2.1. Tal av starvsfólki á avgreiðslum og virkisøki tess.

Á høvuðsdeildini í Tórshavn arbeiða 6 fólk fast á skrivstovuni. Harumframt er ein tímaløntur bókhaldari og arbeiðir hann umleið hálvan dagin.

Skrivstovan tekur sær av frankering av góðsi út frá Havnini. Harumframt verða allar lønir útroknaðar og ávístar frá skrivstovuni. Bókhaldarin tilrættaleggur alt tað rokniskapstekniska og verður hettar arbeiði síðan gjørt av einum skrivstovumanni. Í pakkhúsinum í Tórshavn arbeiða 3 mans. Arbeiði teirra umfatar góðsmóttøku til og frá Havnini. Eisini taka hesir menn sær av at avgreiða skipini (loysa, binda og tilíkt).

Á avgreiðsluni í Klaksvík, ið sum áður nevnt er einasta avgreiðsla uttanfyri Tórshavn sum strandferðslan sjálv rekur, eru 2 fastløntir mans. Afturat teimum er av og á tímaløntur hjálparmaður. Klaksvíkar deild tekur sær av at avgreiða tey skip ið strandferðslan hevur í sigling í Norðoyum. Harafturat tekur hon sær av at umskipa góðs til partar av Eysturoy og restina av Norðuroyum. Á fylgiskjali 3 er yvirlit yvir avgreiðslur hjá strandferðsluni sum í høvuðsheitinum verða ríknar fyri gjald av vørum til og frá teimum ymsu plássunum.

1.2.2. Tekniska eftirlitið.

Tekniska eftirlitið verður røkt av Teknisku Deild Landsins undir Niclas Magnussen. Eftirlitið arbeiðir sum ráðgevandi í tekniskum spurningum og tekur sær annars av tilsýni við bedingsarbeiði, klassingum og tilíktum.

1.2.3. Siglandi starvsfólk, skipatal, virkisøki og tilíkt.

Í løtuni eru umleið 70 starvsfólk fastlønt á teim skipum Strandfaraskip

Landsins umsitir. Uppi í hesum tali eru 9 manns ið sigla við Jens Christian Svabo. Starvsøki teirra er í samráð við Fiskiransóknarstovuna.

Fyri hini skipini er arbeiði skipað soleiðis at manningin, umframt at lut-taka í vanligum sjómansarbeiði undir sigling, eisini tekur sær av lossing í havn. Undantiknir frá lossing í havn er restarautiónspersonalið á Smyrli.

Til at røkja ruturnar við hevur strandferðslan í dag 11 skip og eru tey bundin í sigling umleið soleiðis:

Smyril: Høvuðsruta Tórshavn-Suðuroy.

Um summarið harafturat í sigling uppá Klaksvík.

Pride: Høvuðsruta Tórshavn-Klaksvík.

Um summarið harafturat í sigling uppá Suðuroy og Sandoy.

Rítan: Høvuðsruta Tórshavn-Skopun.

Annars smábygdinrar nærindis Havnini.

Kjógvin: Mest gódsflutningur til Vágar, Sandoy og smáplássir har á leið.

Hann røkir eisini flutning til Sandvík og Hvalba.

Teistin: Sigling á smábygdinrar nærindis Havnini.

Súlan: í Mikinessigling.

Dagstjørnan: Tiltaksskip. í lötuni í vaktartænastu.

Ternan: í sigling Fuglafjørð-Klaksvík

Másin: í rutusigling eystanfyri Múla.

Sildberin: Siglur til Kallsøy, Kunoy og eystursíðuna av Eysturoy.

Barskorð: Til umvælingar í lötuni. Skal eftir ætlan røkja tær ruturnar ið Sildberin røkir nú.

1.3. Bond á virkisøkinum hjá Strandfaraskipum Landsins.

Skipini hjá strandferðsluni eru undir eftirlitið av Statens Skibstilsyn og skulu sostatt lúka allar treytir, ið har verða fyrisettar.

Á manningisíðuni verða treytirnar fyrst og fremst settar av galdandi manninga- og sjólóg. Harafturat eru lønar og onnur arbeiðsviðurskifti sambært sáttmála við Starvsmannafelagið og galdandi starvsmannalóg. Starvsmannasáttmálin umfatar upphædd av lønum og fastsetan av arbeiðstíð. Hendan er í lötuni 44 tímar um vikuna og fyri tíð útyvir tað «avspasering» tíma fyri tíma. Sunnu- og halgidagar og aðrar lógfestar frídagar verður goldin úrtíðarløn uttan mun til arbeiðstíðina restina av vikuni. (sí annars fylgiskjal 3 a-c)

Viðvíkjandi tí skipastødd í Strandfaraskip Landsins kann nýta, er altavgerandi hvussu lendingarviðurskiftini eru. Hendan avmarking ber tað í sær, at í dag kunnu strandfaraskipini stórt sæð skipast í 3 flokkar.

1. Tey størru skipini, ið bert kunnu sigla har havnarviðurskiftini eru heilt í lagi (t.d. Smyril, Pride).
2. Tey meðalstóru skipini ið kunnu nýtast á smærri pláss (t.d. Ritan og Kjógvin).
3. Tey smáu skipini, ið kunnu nýtast har bert talan er um smáar lendingar, (t.d. Másin, Sildberin o.a.).

Hettar er so tey bond ið liggja á virkisøkinum hjá strandferðsluni bæði viðvíkjandi manning og skipum, og í teimum førum skip verða nýtt fram yvir, mugu bondini roknast at bliva tey somu.

1.4. Flutningstól hjá skipunum.

Fylgiskjal 4 vísir tað samlaða talið av ferðaseðlum fyri 3 tey seinastu árin. Vøxturin í 1971/72 er 24.203 ella umleið 18%. Fylgiskjølini 5-9 vísa ferðaseðlatalið hjá teimum smærru skipunum. Hesi skip umboða bert umleið 12% av tí samlaða flutninginum, so eg geri onga størri sundurgreining av hesum. Flutningstøluni hjá Pride siggjast á fylgiskjali 10. Á fylgiskjali 11 havi eg víst eina kurvu yvir, hvussu fordeilingin hevur verið gjøgnum árið fyri trý tey seinastu árin. Sum tað sæst, so hevur sambandið Klaksvík-Eysturoy skarvað nakað burtur av flutninginum hjá Pride. Týðningurin av Priderutuni til ferðafólkaflutning er fallandi, nú alternativsambandið Klaksvík-Tórshavn yvir Eysturoy hatnar, so eg meti tað ikki vera av serligum týðningi at gera eina gjøllari analysu av flutninginum Klaksvík-Tórshavn sjóvegis.

Øðrvísi er við sambandinum Lorvík-Klaksvík. Fylgiskjal 12 vísir flutningstøl fyri 3 tey seinastu árin. Sum tað sæst so tykist ferðamannatalið á hesi rutu at hava stabiliserað seg, og eru tvinnar orsøkir til hetta. Onnur

er, at rutukoyringin í Eysturoy í samband við Trónða er ikki so væl skipað, at tryggileiki altíð fæst fyri, at bilkapaciteturin er nóg mikil. Hin orsökkin er, at privata bilflutningurin er nervaður av, at ikki kann koyrast umborð á Ternuna. Fylgiskjal 13 vísir, hvussu flutningurin hevur verið fyri hvønn mánað sær. Bitast skal merki í, at meðan strandfaraskipini vanligu hava størst ferðingatal í juli mánaða, so tykist hetta tal fyri Ternuna at skifta alt eftir, hvussu veðurlikindini eru at ferðast við Pride. Fylgiskjøluni 14 og 15 vísa eina nágreiniliga uppbygging av ferðingatølunum fyri 1972 og 1973. Hetta er gjørt fyri at fáa eina metan av, hvussu kapaciteturin fyri bilar og ferðafólk er. Kurvarnar á fylgiskjølunum 16 og 17 vísa ferðamanna- og bilflutningin svarandi til somu uppbygging. Ovast á kurvabløðunum havi eg «belegningsprocentini». Vert er at býta merki í, at Ternan, ið hevur loyvi at flyta 116 fólk og kann flyta 14 vanligar bilar, sambært hesi skjøl sjáldan hevur verið ov lítil til henda flutning. Tað skal viðmerkjast, at Ternan ikki hevur haft móguleika fyri at flyta stórar og meðalstórar bilar. Fyri Smyril vísa fylgiskjøl 18 til 22 tað bellir og kurvar yvir ferðingina. Her er vert at bíta merki í, at fyri tey trý árinum, yvirlitið umfatar, er talið av túrum, har Smyril er fullsettur av fólkum (t.d. 8 ferðir í juli 1973) í stórum vøkstri. Við tí ferð (10 míl), sum skipið hevur, er rættuliga avmarkað, hvussu nógv hesin spurningur kann loysast við at økja um túrtalið. Ferðingatølini fyri Rituna eru víst á fylgiskjølunum 23 og 24. Tað hevur ikki verið gjørligt at fáa grundtilfar til eina nágreiniliga sundurgreining, men kanningar vísa, at um viðurskiftir, serliga á sumri, er hon rættuliga ofta fullsett til og frá Sandoyinni. Her er tó tað at siga, at havnaumstøðurnar í Skopun eru so vánaligar, at ikki er gjørligt at nýta størri skip, og harafturat kann túratalið her um neyðugt økjast rættuliga nógv.

Farmaflutningin er ikki í løtuni gjørligt at lýsa í tølum, men kanningar vísa, at her er tað Smyril, sum er ringast fyri. Hann er ofta fullsettur, og førir hetta við sær, at tað vanligu má sigast nei til ein stóran part av teimum bilum, ið fyrispurningur er um at fáa við.

1.5. Viðmerkingar til rakstrarúrslitið.

Rakstrarroknskapurin fyri skipini tvey tey seinastu árinum síggjast sum fylgiskjøl 25 og 26. Fyri at vísa, hvat umleið tær ávísu ruturnar kosta at reka, havi eg á fylgiskjali 27 gjørt eina nøkurlunda uppstilling yvir kostnaðin. Viðmerkjast skal, at her havi eg bert tikið tann beinleiðis raksturin. Avskrivningar eru ikki við. Eg skal nú í stuttum gera viðmerkingar til tær einstøku inntøku- og útreiðslubólkarnar.

1.5.1. Inntøka av farmagjaldi

Her er talan um ein vøkstur uppá umleið 20%. Hesin vøkstur stavar

frá øktum umsetningi. Eftir teimum kanningum, ið eg havi gjørt, so gera tær truplu goymsluhúsaumstøðurnar, at ein partur av góðsinum verður undirfrankerað. Hetta kemst av, at avgreiðslurnar, og ger hetta seg galdandi serliga í Tórshavn, ikki hava umstøður at síggja tað góðs, ið verður frankerað. Um goymsluumstøðurnar vóru soleiðis, at frankering og góðsmóttøka var á sama stað, so vildi undirfrankeringin minkað.

1.5.2. **Inntøka av ferðaseðlum**

Her er talan um vøkstur oman fyri 25%, og stavar hesin frá øktum ferðafólkatalum.

1.5.3. **Inntøka av postflutningi**

Her er pristalsreguleraður sáttmáli við Postverkið. Soleiðis sum t.d. oljuútreiðslurnar vaksa, so er tað mín metan, at hesin sáttmáli eigur at reviderast skjótast gjørligt.

1.5.4. **Inntøkur av eykatúrum, kiosk og cafeteria**

Her er talan um ein bólk, ið skal bera seg. Her eru stig tikin til eina øking við umleið 20% .

1.5.5. **Útreiðslur til lønir**

Hetta er sum tað sæst størsta útreiðsla í Strandferðsluni. Eg havi kannað hesa útreiðslu gjølla. Niðurstøðan er, at skulu starvsmannasáttmáli og manningarlógir galda, so eru ikki móguleikar fyri skerjingum í hesari útreiðslu út yvir umleið 3%, og hetta er í undirkanti av 33% av árliga lønarvøkstrinum. Skal skerjast munandi her, so má strukturbroyting til í skipan og materiel. Vit hava ti sum eitt stig á hesi leið «ekspanderað» virkiøkið við farmaflutningsrutum í Norðurstreyg og í Eysturoy. Hetta kann gerast uttan at økja lønarútreiðslurnar munandi. Nýtslustigið av verandi lønum verður soleiðis økt. Ein annar vegur at ganga er at minka um servicegradin, men hetta má so vera ein politiskur spurningur.

1.5.6. **Útreiðslur til kostarhald**

Hesar eru sáttmálabundnar við Starvsmannafelagið.

1.5.7. **Oljuútreiðslur og tilíkt**

Her er ein útreiðsla, ið stendur beinleiðis í samband við servicegradin.

1.5.8. **Útreiðslur til viðlíkahald og umvælingar**

Hesi tøl vísa tær beinleiðis útreiðslurnar til rakstur. Tær veruligu útreiðslurnar, tá ið tikið verður við tað, sum fer á aktivini, eru nógv størri. Rakstrartapið fyri skipini er heldur ikki við. Samantikið er tað mín metan.

at umvælingarútreiðslurnar eru alt ov hugar, serliga tá ið rakstrartapið verður tikið við. Fyri at minka um hesar, so vil eg mæla til, at inspektionin hjá Strandferðsluni verður gjørd sum ein deild beinleiðis undir tí dagligu leiðsluni og ikki sum nú, har inspektionin úti í Tinganesi er ein sokallað «stabsfunctión». Eisini má Strandferðslan leggja seg meira eftir sjálv at standa fyri og gera smærri umvælingar og í hesum sambandi at gera sokallað fyriryrgjandi viðlíkahald.

1.5.9. Útreiðslur til trygging

Hesar eru so lágur sum gjørligt, um ikki seravtala fæst í lag við Tryggingina.

1.5.10. Farmasamsýning til avgreiðslur.

Her er tað mín metan, at sum lønarvøxsturin er í dag, so verður ikki lætt hjá Strandferðsluni at halda hesa útreiðslu niðri. Tó eru ávísir møguleikar fyri skerjing av talinum av avgreiðslum við centralisering. Hetta er longu nú gjørt í Eysturoy.

1.5.11. Útreiðslur til leigu av eykaskipum

Hesar útreiðslur standa í samband við tær undir 1.5.8. og kunnu skerjast sambært tilmæli í hesum sambandi.

1.5.12. Samsýning fyri postflutning

Her er talan um útreiðslur til flutning frá skipi til posthús fyri rokning. Ein treyt fyri, at Strandferðslan sjálv kann rokja hendan flutning t.d. í Klaksvík er, at goymsluumstøðurnar broytast.

1.5.13. Endurgjald fyri vantað farmagóðs

Hendan útreiðsla er vaksandi, og effektivt eftirlit kann bert fremjast, um so at siga øll vøra kann avgreiðast yvir goymsluhús, og tað eru tað ikki umstøður til í dag.

1.5.14. Útreiðslur til havnagjöld

Hetta er ein spurningur, ið eigur at verða tikin upp. Min metan er, at strandfaraskipini eins og onnur «statsskip» áttu at sloppið undan havnagjaldi.

1.5.15. Avskrivningar

Hesin spurningur eigur eftir mínari metan at verða tikin upp til nýggja viðgerð. Spurningurinn er principiellur, og eg komi við mínari metan seinni í hesi frágreiðing. Her skal bert víst á, at avskrivningar av bergholum og brúm vanliga ikki verða álíknaðar brúkarunum sum heinleiðis avgjald.

1.5.16. Ymiskar útreiðslur

Hesar eru fjølbroyttar og smáar hvør sær (skipasýnið, telegrafavgift o.t.). Vanliga eru tær bundnar av føstum takstum, og móguleikar fyri broyting eru smáir.

Av øðrum útreiðslum siggjast á fylgiskjølum 27a og 27b fyrisingarútreiðslurnar. Hesar eru vaksandi. Her eru ávísir móguleikar fyri rationalisering í pappírsmongdini, soleiðis at vøksturin kann steðgast.

Farið verður nú í summar undir at gera slíkar skipanir, men minnst skal til, at móguleikarnir eru avmarkaðir, so leingi sum tær materiellu umstøðurnar við hølum og tilikum eru so vánaligar.

2. Metan av virki Strandfaraskipum Landsins.

2.1. Inngangur: Áðrenn eina slíka metan, er tað neyðugt at lýsa hvørji grundsjónarmið ein slík byggir á.

2.1.1. Grundsjónarmið um almenna kollektiva ferðslu.

Góðir flutningsmóguleikar hava allar tíðir verið grundstuðulin undir allari framleiðslu og handli. So at siga øll framkomin lond eru í dag komin til ta niðurstøðu, at skulu landøkir við fáum íbúgvum fylgja við í tí búskaparlíga vøstri, ið fer fram í tættbygðum økjum, so má flutnings sambandið vera í lagi. Hettar er so eitt grundsjónarmið aftan fyri alment ríkna kollektiva ferðslu. Slík ferðsla verður sostatt ríkin útfrá tvínum sjónarmiðum:

1. Hon skal rekast effektivt í sær sjálvum.
2. Hon skal tilrættaleggjast soleiðis, at hon hevur størst móguligan búskaparlígan týðning.

Hettar hevur so tær avleiðingar, at meðan privat ferðsla verður ríkin við tí fyri eyga at hava so stórt rakstraryvirskot sum gjørligt, so verður tað

ein politisk avgerð, hvussu stórt ferðslutílskot tað almenna letur til sína ferðslu, fyri at reka flutningin til økir, har fá fólk búgva.

2.1.2. Organisatiónsuppfatan.

Organisatiónsgranskarar eru á einum máli um at allar organisatiónir, uttan mun til starvsøki, hava serstøk felags eyðkenni. Eitt sindur ymiskir eru menn tó á máli um hvussu ein organisatión skal avmyndast. Mest vanlig er í dag at sammeta hana við eina livandi organismu. Ein slík skal vera í samsvar við síni umgevilsir, samtíðis sum hvør partur innanhýsis skal arbeiða saman soleiðis, at organisman kann yvirliva. Arbeiðir organisman ikki í samsvar við síni umgevilsir og arbeiða teir ymsu partarnir ikki saman, so er hon sjúk. Somuleiðis er við organisatiónum. Eru tær ikki í lagi, vísa «symptonir» hvat bagir, og stíg kunnu takast til at lekjja.

2.2. Krøv til Strandfaraskip Landsins, og hvussu úrslitið verður mettt.

Vanligt er at seta krøv til eina organisatión og meta úrslitið á hesum grundarlagi. Út frá krøvunum verður so ein málsetningur gjørdur, og organisatiónin rekur so ein politikkk fyri at røkka hetta mál. Her er nakað avgerandi, sum svíkur hjá Strandfaraskipum Landsins. Skiftandi landsstýri og løgting hava ikki haft ein formuleraðan samferðslupolitikkk, og krøvini til Strandferðsluna hava verið sett av «pressiónsbólkum» av ymiskum slag. Krøvini hava haft tað felagseyðkenni, at tey eru sett út frá búskaparligum og lutvís socialum sjónarmiðum. Somuleiðis tykist metanin av úrslitinum hjá Strandferðsluni í bløðum og aðrastaðir at hava haft eitt felagseyðkenni: Tað verður mettt út frá yvirskotsprincippinum, soleiðis sum privat virkir verða tað.

Her er so talan um at krøvini verða sett í einari búskaparligari og sosialari verð og metanini í einari økonomiskari. Eg skal her venda aftur til 2.1.1. har tey grundleggjandi krøvini til alment rikna kollektiva ferðslu standa.

Mín metan er at sjálvandi skal effektivitetskravið (krav 1.) lúkast, men hettar kann ikki metast út frá yvirskotsprincippinum grundað á tann interna rokniskapin hjá strandferðsluni. Krav 2. ger at skal yvirskotsmetanin nýtast, so má tað vera tað nationaløkonomiska yvirskotið talan er um.

Í staðin fyri at lata ársrokniskapin vera tað einasta basisgrundarlag fyri einari metan átti Strandfaraskip Landsins eisini at verið kravt eftir einari ársfrágreiðing ið lýsti flutningin í tølum (t.d. ferðafólk, góðsmongd, mjólkaf lutning o.t.).

2.3. Metan av Strandfaraskip Landsins sum organisatión.

Strandferðslan er í skipatali og starvsfólkatali fleirfaldað tey seinastu 10 árin.

Hóast hettar so er organisatiónsskipanin í høvuðsheitum hin sama. Organisatiónin er vaksin eftir sama mynstri sum áður. Hettar er tað ið danir vanligu nevna «organisationsudvikling ved knopskydning».

Organisatiónsgranskarar eru á einum máli um at tá ið ein organisatión fer upp um eina ávísa stødd eigur hon at umskipast til tær broyttu umstøður, sum nú einaferð ein vøkstur gevur. Verður ikki umskipað so verður organisatiónin ikki før fyri at virka so væl sum hon eigur. Ein slík umskipan er ikki farin fram hjá Strandfaraskip Landsins, men sitandi landsstýri tykist hugað fyri einari linjuskipaðari organisatión. Innanhýsis í strandferðsluni førir hetta við sær, at ógreið støða er um, hvønn avgerðarrætt tær ymisku funktiónirnar hava. Serliga viðvíkjandi tekniskt orientaðum avgerðum er spurningurin um avgerðarrætt ógvuliga fløktur, og kemst hetta fyri ein stóran part av, at inspektiónin er beinleiðis undir Tekniska Deild Landsins og ikki undir tí dagligu leiðsluni á strandferðsluni. Eisini uttanhýsis, tað vil siga móttvegis landsstýrinum, tykist spurningurin um avgerðarrætt at vera heldur fløktur. Hetta kemur til sjóndar, tá ið talan er um investeringar og setan av fólki. Til sammetingar kann nevast, at TLF og Landsverkfrøðingurin verða rikin nógv meira sjálvstøðugt enn Strandfaraskip Landsins.

Hyggur ein at tí samstarvi, ið natúrligt eigur at vera við aðrar kommunikatións- og úthyggingarorganisatiónir í samfelagnum, kann sigast at samstarvið við Postverkið er rättuliga gott, meðan samstarvið við Landsverkfrøðingin hevur verið so at siga einki, sjálvt um hendan fyritøka stendur fyri byggjan av øllum atløguplássum og ferjulegum, ið Strandfaraskip Landsins nýtir.

2.4. Starvsmannaviðurskifti.

Sum áður nevnt verður starvsfólkið lønt eftir sáttmála ímillum Starvsmannafelagið og Landsstýrið. Hóast sigling og arbeiði á skipum er arbeiði, ið vanligu verður røkt sum vaktararbeiði, so er sáttmálin týðuliga merktur av at vera skipaður sum ein skrivstovusáttmáli. Hettar ber í sær at hann er tungur at arbeiða við og tykist í ávísu førum at vera órimuligur í sínum umsitingarkrøvum. (Her er serliga hugsað um § 11.) (Fylgiskjal 3a - c).

Kommunikatiónin og samstarvið innan starvsfólkið er ov vánalig. Hettar

gildur bæði fyrri skipini sínamillum og avgreiðslur og skip. Orsökinn tykist vera, at tær ymisku eindirnar meta seg sum eitt sjálvstöðugt virki og ikki sum part av tí virki og serviceorganisatión, sum eitur Strandfaraskip Landsins.

2.5. Metan av virkisøki Strandfaraskip Landsins.

Fyrst og fremst er virkseimið hjá strandfaraskipunum merkt av tí áðurnevnda manglandi málsetningi. Hetta ber í sær, at í summum førum, har «pressiónsbólkar» av ymsum slag eru sterkir, verða ríknar reinar service-rutur, meðan aðrastaðir verða ruturnar ríknar út frá tí sjónarmiði, at tær skulu bera seg.

Dømi um bæði hesi fyrirbrigdir eru siglingin Klaksvík-Fuglafjørð og siglingin til Vágarnar.

Samanfata vit nú fyrst vanligu atfinningarnar at virkisøkinum hjá Strandfaraskipum Landsins, so eru tær hesar:

1. Lossitíðin hjá skipunum er ov long og harav raksturin kostnaðarmikil.
2. Servicegradurin ov vánaligur.
3. Ov nógv góðs blívur skatt og verður burtur (mankokontoin veksur).
4. Tað verður siglt ov sjáldan til ávís plássir, og fyrri fólkaflutningin kemur harafturat at
5. Ferðingartíðin er ov long (serliga merkist hettar í Suðuroyarsiglingini).
6. Møguleikarnir fyrri flutningi av viðføri (serliga bilum) eru ógvuliga smáir.
7. Koyggjuplássini á teimum longru rutunum eru ov fá.

Eg havi mett um orsøkirnar til hetta, og kann eg samandraða hesar soleiðis.

1. Planlegging er ov traditionel og hevur ikki innstillað seg til tey við tíðini broyttu krøv.
2. Avgreiðsluviðurskiftini eru alt ov vánalig, og umstøðurnar fyrri einari nútíðar skipan av vøruflutningi er als ikki til steðar.
3. Fleiri av flutningsførnunum eru ótíðarhóskandi og lúka ikki treytirnar fyrri nútíðar fólk- og vøruflutningi.

ad 1. Sjálv planleggingin í strandferðsluni er merkt av traditionellum hugsunarhátti. Soleiðis fer allur flutningur fram sjóvegis. Hóast vega-

sambandið nú er vorðið ógvuliga gott á teimum flestu oyggjum, so verður hetta ikki nýtt av strandferðsluni til góðsflutning. Siglingin fer fram eftir sama mynstri, sum var, áðrenn veganetið bleiv úthygt. Eitt tað besta dømi um hetta er siglingin til Hvalbiar og Sandvikar. Hendan framferð avmarkar eisini flutningin til tær bygdir, sum hava havnarviðurskiftini í lagi. Eisini førir hon við sær, at avgreiðslurnar verða nógvar og smáar. Orsakað av at skipini eru dýr í rakstri, ávirkar hettar eisini tann frekvens, ið rutur eru til tey ávísu plássini.

ad 2. Tey vánaligu avgreiðsluviðurskiftini gera, at viðferðin av góðsi er vánalig og harav umkostningarnir til manko vaksandi. Arbeidshátturin er ótíðarhóskandi og lossiamboðum sum t.d. truckum er ógvuliga lítið av. Orsøkin til hettar er partvís at finna í sjálvari skipanini av avgreiðsluni. Tær eru nógvar og smáar, so tað figgjartiliga grundarlagið fyri effektiviseringsamboðum er ikki til steðar. Sum effektiviseringsamboð hugsu eg her bæði um truckar og tilíkt og um goymsluhøli. Í Havn og Klaksvík eru truckar og onnur lossi og lastingaramboð, men her eru goymslumstøðurnar harafturímóti út av lagi vánaligar.

Umstøðurnar ávirka sjálvandi effektivitetin í arbeiðinum hjá strandferðsluni, men einamest nerver tað viðskiftafólkið, av tí at tey verða noydd at koyra so at siga alt góðs beinleiðis til skipini. Hvussu langar bíðitíðirnar har kunnu verða er øllum kunnugt, ið ferðast við strandfaraskipunum. Sum áðurnevnt so eru tær flestu avgreiðslurnar útlíciteraðar og skulu hvila í sær sjálvum og klára seg við teimum inntøkum, ið fáast við lossing og útkoyring av vørum. Hettar hevur so ta ávirkan, at teir brúkarar, ið ikki sjálvir hava móguleika at heinta vøurnar, og sum eventuelst búgva í aðrari bygd enn tí, har uppskipingarhavnin er, koma at gjalda munandi meir fyri vøurnar. Her er sostatt eitt órættvíst býti, ið kundi verið øðrvísi, um Strandfaraskip Landsins hevði flutningin allan vegin.

ad 3. Á hesum økinum eru havnarviðurskiftini ógvuliga avgerðandi. Soleiðis má metanin um, nær eitt skip er tíðarhóskandi ella ikki, gerast út frá siglingarøki og hvat skipið vanliga flytur. Leggur ein hettar til grund, kann sigast at bátarnir, ið sigla í Norðuroyrum (til útoyggjarnar) og Mikinesar, eru hóskandi til vøruflutning og nøkulunda til tann fólkaflutning, har fer fram. Teistin og Ritan eru sum skip rættuliga vælhóskandi til tær siglingarleiðir, tey røkja. Tó skal viðmerkjast, at Ritan ikki kemur at hava nóg stóran bilkapacitet sum frálíður. Ternan er vælhóskandi til fólka- og persónbilaflutning, meðan hon ikki kemur at lúka krøvini til effektivan rakstur viðvíkjandi lastbilum og í tí sambandi vøruflutningi. Hon kemur

eftir mínari metan uppá longri sikt at vera darvandi í flutninginum og vil koma at vera til hindurs fyri einum rationellum flutningssystemi.

Pride er rættuliga effektivur sum fraktbátur, men støddin av bátinum ger, at hann ikki væl kann nýtast til fólkaflutning á longum leiðum eftir opnum havi (t.d. í Suðuroya sigling). Fyri tær rutur, hann skal nýtast til, má tó altíð vera alternativmøguleikar fyri bilflutningi. Smyril er eitt gott skip til fólkaflutning, men flutningstølini vísa, at hann alt ov ofta er ov lítil, soleiðis at ferðafólk ikki hava møguleikar at ferðast so «komfortabult» sum nútíðin krevur. Her er bæði hugsað um sitiplássir og koyggjuplássir. Ferðin á skipinum er ov lítil (bert umleið 10 míl), og ger ein ferðingartíð uppá 6 tímar aftur og fram til Suðuroyar, at hendan oyggi er heilt øðrvisi stillað í mun til aðrar oyggjar. Her er talan um eina isolatión búskaparlíga, ið má metast at vera óacceptabul longu í dag, og sum kemur at merkjast enn meir framyvur. Harafturat kemur, at Smyril er tungur at arbeiða við sum flutningsfar fyri góðs, og bilkapaciteturin er, eftir hvat erfaringarnar og tøl vísa, alt ov lítil. Kjógvín er ikki tíðarhóskandi. Harafturat hevur báturin ikki styrki til sigling í vánaligum veðri um opið hav. Umvælingarútreiðslurnar eru alt ov stórar. Samantikið kann sigast at báturin er ikki serliga væl nýtiligur til bundna rutusigling, men kann væl nýtast til fría sigling við óstortsligum góðsi (t.d. limbur, rør, cement o.t.).

Dagstjørnan er væl nýtulig sum góðsflutningsskip, men er í lötuni útleigað fyri longri tíð til vaktartænastu.

2.6. Røkniskapur og statistiskir upplýsingar.

Bókhaldið og peningaregistreringin verður førd væl og virðiliga. Tølini og framferðin er kanska ikki tann mest nýmótans, men tað tykist at virka í lagi og tað má sigast at vera høvuðssakin í hesum sambandi.

Tað statistiska grundarlagið er gott og verður ført ógvuliga væl. Í lötuni finnst slikt tilfar bert fyri 3 ár aftur í tíðina, so tað er avmarkað, hvussu mangar avgerðir kunnu grundast á hetta. Sum frálíður má hetta grundtilfarið sigast at fáa stóran týðning, og eigur tað sjálvandi framyvur at førast eins væl og nú.

Sum ískoyti til tað tilfar, ið finnst, kundi tó verið ynskiligt, at kanningar vóru gjørdar yvir, hvør ferðast (tænastuferðir, stuttleikaferðir, forrætningsferðir, vanlig ferðandi, aldur og tilíkt) og hvaðar (viðari frá har sum skipið fer til).

Niðurstøða.

Soleiðis sum tað føroyska samfelagið er háttað við nógvum smáum bygðum og oyggjum, so mugu serliga stór krøv setast til alment skipaðan flutning fyri at tryggja øllum borgarum og øllum vinnuhættum forsvarligar flutningsmøguleikar. Hetta er ofta ein fyriritreyt fyri at fáa fólk at verða verðandi úti á smáplássunum og reka vinnu har.

Tað er nógv, ið bendir á, at eitt effektivt transportsystem hevur størri týðning fyri minni framkomin øki enn statsligur ella kommunalur stuðul á annan hátt.

Soleiðis sum eg her havi mett Strandfaraskip Landsins, so er týðuligt, at har væntar nakað. Strandferðslan røkkur ov fá pláss í landinum og røkir tey ofta ov sjáldan. Orsøkin er fyri ein stóran part, sum nevnt, at umstøðurnar, ið Strandferðslan arbeidir undir, eru ov vánaligar, og hetta stavar so aftur frá, at skiftandi landsstýrir og løgting higartil ikki tykjast hava haft ein miðvísan samferðslu- og samferðsluinvesteringspolitikk.

3.0. Uppskot til skipan av Strandfaraskipum Landsins framyvir.

3.1. **Inngangur.** Eg havi nú stutt lýst virkisøkið hjá Strandferðsluni og gjørt eina metan av tí. Spurningurin er síðan: Hvussu kunnu Strandfaraskip Landsins røkja ferðsluna effektivari og við einum hægri servicegradi?

Sjálvandi kunnu ávísar smærri «rationaliseringar» gerast í tí systemi, sum nú er, men tað er mín metan, at hetta vil vera ógvuliga stuttsskygt, um so er at eingin ætlan yvir eitt longri áramál finnst.

Eg vil tí tilevna eitt uppskot til eina slíka ætlan og lýsa fíggjarligar og rakstrarligar avleiðingar av einari sovorðnari.

Uppskotið er bygt stígvíst soleiðis:

1. Avmarking av virkisøki
2. Formulering av máli hjá alment ríknari ferðslu
3. Meting av samfelagsligu gongdini og øðrum, ið kann hava týðning fyri einum transportsystemi (prognosur)
4. Tilevnan av einum systemi við økonomiskum avleiðingum.

3.2. Hóskandi upphýting av samferðsluspurninginum.

Samferðsla innanoyggja er ein ógvuliga fløktur og umfatandi spurningur. Neyðugt er tí at gera eina sundurbýting soleiðis at lættari er at greiða henda spurning. Eg havi gjørt eina tilíka, og sær hon út sum fig. 3.1.

Sjóvegis flutningur — fólka-, post- og farmaflutningur saman
 Landvegis flutningur — fólkaflutningur fyri seg, farma- og postflutningur fyri seg
 Loftvegis flutningur — fólka- og postflutningur, móguleikar fyri smávegis farmaflutningi.

Fig. 3.1.

Eg skal her stutt lýsa nøkur sjónarmið aftan fyri hesa uppbygting:

1. Sjóvegis flutningur er kostnaðarmikil bæði í investering og rakstri og hevur tað tí verið neyðugt at finna skipatypur við so fjølbroyttum flutningsmóguleikum sum gjørligt við tí fyri eyga at halda skipatalið niðri og økja um inntjeningina. Á smáplássum her á okkara leiðum loysir spurningurin seg sjálvan, tí her kunnu bert «konventionel» skip nýtast, og vera tey tí nýtt bæði til farma- og fólkaflutning. Farmurin er lítil og nerver tí ikki fólkaflutningin. Til tey størru plássini hevur hendan samanblandingin harafturímóti tarna fólkaflutninginum. Við teimum skipatypum, ið finnast í dag (t.d. roll on roll off skip), er tað bert ein spurningur um at útbyggja atløguplássini og goymslumóguleikarnar har, so vil farmaflutningur í teimum nøgdum, vit hava, ikki tarna fólkaflutningin nevni-vert. Sjálvandi er her ein fyrirtreyt, at tað skal vera effektiv planlegging aftanfyri.

2. Flutningur eftir landi er sermerktur av smærri flutningsførum bæði í investering og rakstri. Her verður vanligi neyðugt við einari uppbygting av flutninginum, sum víst á í fig 3.1. Til smáar bygdir er tó greitt at ein slik ikki altíð er neyðug, og kann flutningurin røkjast heilt ella partvís samlaður við specialakførum. Støða til hetta má takast í hvørjum einstøkum føri.

3. Landsstýrið hevur fyriskipað vissum kanningum um innanoyggja flogferðslu. «Betænkning afgivet af udvalget vedrørende en lufthavn på Færøerne» frá 21. december 1973 nertur eisini við spurningin, og má hetta metast at vera ein flutningsmóguleiki innan alt ov langt áramál.

Støða er tó eingin tikin til hendan spurning hvørki um materiel ella skipan. Verður talan um vanlig flogfør, má slíkur flutningur í dag metast bert at koma at hava týðning fyri fólka- og partvís postflutning.

Øðrvisi er um talan verður um helikoptaraflutning. Her verða vissir móguleikar fyri smávegis farmaflutningi eisini t.d. til og frá útoyggjunum.

3.3. Avmarking av virkisøkinum hjá alment skipaðum flutningi.

So umfatandi samferðsluspurningurin er, so er eyðsæð, at hann ikki, í hvussu so er í fyrsta umfari, kann loysast bert av einari organisatiún. Eitt uppskot um, at tað almenna skuldi umsitið og rikið allan flutning í Føroyum, hevur eftir mínari metan í dag ongan realistiskan móguleika fyri at koma ígjøgnum. Hetta er eisini tann niðurstøða, ið Samferðslunevnd Føroya Løgtings er komin til. Henda nevnd arbeiðir í lötuni við at samskipa allan fólkaflutning eftir landi og sjógví. Hendan samskipan er grundað á, at fólkaflutningur eftir landi skal vera partvis ella allur á privatum hondum, soleiðis at hann verður framdur við tí bilkapaciteti, ið nýttur verður dagliga til annan flutning (skúlabarnaflutning, taxaflutning o.a.).

Skoytast skal uppi, at menn, ið arbeiða við samferðsluspurningum, eru samdir um, at jú meira landsumfatandi slíkar organisatiúnir eru, jú hægri er servicegradurin, og jú betri verður tann sociali balansin í samferðsluni (samanber úrskurðin hjá flogvallarnevndini).

Mítt uppskot er tí grundað á, at tað almenna, í hvussu so er í fyrsta umfari, setur sær sum mál

1. sjálvt at reka alt flutningssamband, ið er neyðugt at fremja sjóvegis.
2. sjálvt at reka neyðugan farmaflutning til øll pláss í Føroyum.

Hetta verður gjørt fyri at kunna koma við einari loysn, ið er realistisk, og sum móguleiki er fyri at umsita. Í hesum skal tó einki vera, ið skal vera til hindurs fyri, at tað almenna, um politisk avgerð skuldi komið um nakað tilíkt, fer upp í umsitingina av fólkaflutningi landvegis. Somuleiðis við flutningi út eftir til onnur lond. Mín metan er, at tað fyrsta stigið til víðari útbygging av almennari ferðslu er at fáa «strukturera» og sett í system í flutningin á tí øki, ið eg her havi skotið upp. Tá er sjálvt tað grundleggjandi «transportapparatið» har, og móguleikar eru at byggja víðari haðani frá um neyðugt.

3.4. Uppskot til víðari málsetning fyri alment ríknari samferðslu her á landi.

Tey málini, ið eg skeyt upp undir 3.3. eru sokallaði «yvirordnaði» mál. Út frá hesum mugu so deilmál setast fyri tí organisatiún, ið rekur ferðsluna. Neyðugt er at hava slík mál, soleiðis at organisatiúnin kann reka ein miðvisan politikk fyri at fremja hesi.

Tað vil altíð fyri eina almenna fyrirøku vera ein landspolitiskur spurningur, hvørji mál hon skal hava. Serstakliga ger hetta seg galdandi fyri

eina organisatión, ið heilt ella partvís skal fíggjast fyri almennan pening. Eg skal her gera **uppskot** til nøkur mál á tí rakstrartekniska økinum, og eg skal her minna á, at virkisøkið er sum tað undir 3.3. nevnda:

1. Ferðslan skal rekast við einum frekvensi, ið er í samsvar við produktionina og búskapin annars í avvarandi øki.
Verður postur fluttur so í samsvar við tey krøv, ið postverkið setur.
2. Inntøkurnar skulu setast soleiðis, at ferðslan ber seg við tí undir- og yvirskoti, sum landsstýrið til eina og hvørja tíð ásetur.

Mitt uppskot í hesum sambandi er:

- a. Landskassin skal bera avskrivningarnar.
 - b. Landskassin ávísur árliga peningaupphædd til nýinvesteringar.
 - c. Sjálvur raksturin skal balancera (dekningsbidrag 0) ella rekast við tilskoti.
3. Ferðslan hjá tí almenna setur sær sum mál at reka ein takstpolitikk soleiðis:

at økir, ið eru náttúrliga illa fyri, ikki verða stillaði øðrvísi enn hini,

at tað skal vera biligari at flyta pr/km jú longri avstandurin er. (Her eigur eitt maksimalmark fyri ferðaseðlar at umhugsast).

at farmagjald skal setast í mun til virðið á tí flutta.

3.5.0. Metingar av samfelagsøkjum, ið hava týdning fyri flutning og fyri flutningsmongdir.

Tær metingar, her kann vera talan um, eru

- 3.5.1. samfelagsøkonomiskar
- 3.5.2. fólkavøktur
- 3.5.3. flutningsmongdir (fólk, góðs)

3.5.1. Hvussu stóran týdning broytingar í samfelagsbúskapinum hava á ferðsluna innanoyggja hava vit í dag ikki nóg nógv statistiskt tilfar yvir. At tær hava stóran týdning, kann tó eingin ivi vera um. Fylgiskjøl 28 til 33 vísa til sammetingar, hvussu stóra ávirkan útflutningstólini hava

á nýtsluna av telefon, og eru kurvarnar baseraðar á statistik frá TFL. At nakað líkandi ger seg galdandi fyri strandferðsluna er hugsandi. At gera metingar um ta økonomisku gongdina her á landi framyvir er sum øllum kunnugt ógvuliga torført, og eg skal ikki gera royndir í so máta, tí óvissan er alt ov stór. Harafturímóti má væntast, at ein vaksandi ídnaðarframleiðsla vil skapa ein størri stabilitet í inntøkunum, og vil hendan gongd skapa møguleikarnar fyri og tøvva eitt stabilt flutningssystem. Fylgiskjal 34 vísir eina prognosu yvir ta samfelagsbúskaparligu javnvágina 1975-85. Hendan vísir, at tann almenna nýtslan vil vaksa við ca. 100%, meðan tann privata vil vaksa við ca. 50%. Hendan gongd vil ikki eftir mínari metan hava nakra negativa ávirkan á ferðslu og flutning.

3.5.2. Prognosur um fólkatál.

Danmarks Statistik hevur gjørt nakrar metingar um gongdina í fólkatálinum í Føroyum.

Eg havi tikið tvinnar burturúr — eina optimistiska (prognosa 10) og eina pessimistiska (prognosa 4). Tær síggja soleiðis út:

	0 - 6 ár	7 - 16 ár	17 - 66 ár *)	yvir 66 ár	Tilsamans	Hevur *) 17 - 29 ár
Prognosa 4:						
1968	6.045	7.430	21.625	2.803	37.903	7.404
1976	5.429	8.153	23.064	3.276	39.922	7.788
1987	5.000	6.967	24.700	4.367	41.033	8.403

Prognosa 10:						
1968	6.076	7.456	21.702	2.801	38.034	7.460
1976	6.464	8.442	23.841	3.251	41.998	8.235
1987	6.893	9.028	26.848	4.293	47.064	9.285

Longu í dag ber alt á tað borðið at prognosa 4 er tann mest trúliga.

Tendensurin hevur higartil verið, at fólk búsetist í trimum økjum, nevniliga Tórshavn, Klaksvík og Skálafjørðinum.

Tað er mín metan, at eitt fullfiggjað flutningssystem vil minka um hendan tendens. Danmarks Statistik hevur eisini gjørt eina metan um, hvussu fólkaongdirnar í hesum økjum verða, og sær tað soleiðis út fyri tær báðar áðurnevndu prognosur:

	Tórshavn + Tórshavnar uttanbýggja	Klaksvík	Skálafjørð- økið + Fuglafjørð	Onnur økir	Føroyar tílsamans
Prognosa 4					
1968	11.174	4.662	5.024	17.043	37.903
1976	14.643	4.958	5.277	15.043	39.922
1987	18.604	5.137	5.271	12.019	41.033

Prognosa 10:

1968	10.933	4.683	5.028	17.391	38.034
1976	12.672	5.278	5.504	18.542	41.997
1987	14.487	6.044	6.214	20.319	47.064

3.5.3. Meting um flutningsnøgdir.

Tað skal beinan vegin gerast greitt, at metingar grundaðar á statistiskar upplýsingar bert fyri 3 ár vilja altíð verða heftar við rættuliga stórum ótryggleika. Hinvegin so eru slíkar metingar neyðugar. Fylgiskjølina 35 til 38 vísa metingar av flutningstølum fyri ferðafólk og bílar á okkara høvuðsrutum. Fyri rutuna Klaksvík - Leirvík (fylgiskjal 35 - 36) er tað soleiðis mín metan, at flutningstølini verða hesi:

	Ferðafólk	Bílar
1974	53.000	8.000
1975	56.000	9.000
1976	60.000	10.000
1977	75.000	12.000

Fylgiskjal 37 vísir mína metan av flutninginum á rutuni Klaksvík-Tórshavn, og er hon henda:

	Ferðafólk
1974	27.000
1975	29.000
1976	30.000
1977	20.000

Um ferðingartalið hendan veg kemur at stabilisera seg um 20.000 fram-
yvir kemur sjálvandi at hava nær samband við, hvat skip kemur at sigla
á rutuni.

Samlaða flutningin til og frá Norðuroyum meti eg sostatt soleiðis:

	Ferðafólk tilsamans	Ferðir pr. íbúgva ca.
1974	80.000	15
1975	85.000	16
1976	90.000	16
1977	95.000	17

	Bilferðir tilsamans	Bilferðir pr. íbúgva ca
1974	8.000	1,5
1975	9.000	1,6
1976	10.000	1,8
1977	12.000	2,0

Í fylgiskjali 37 havi eg víst líknandi metan fyri rutuna Tórshavn-Suð-
uroy. Fyri hesa rutu er tað soleiðis mín metan, at flutningstólini við nú-
verandi Smyrli verða hesi:

	Ferðafólk tilsamans	Ferðir pr. íbúgva ca.
1974	48.000	8
1975	54.000	9
1976	59.000	10
1977	65.000	11

Kemur nýtt skip í hesa rutu, kunnu væntast væl hægri tøl. Sum áður
nevnt, so tykist ferðingartalið pr. íbúgva at vera nær knýtt til ferðingar-
tíðina, so tað er mín metan, at um nýtt skip fæst til Suðuroyarsigling áðr-
enn árslok 1976, so kemur ferðamannatalið í 1977 at vera umleið 80.000
á rutuni Tórshavn-Suðuroy. Hetta kemur at svara til ca. 14 ferðir pr.
íbúgva ella nakað tað sama, sum longu í dag galdar fyri Norðoyar.

Bilflutningurin á rutuni til Suðuroyar er sum víst á fylgiskjali 37 a.
Sum víst er hesin flutningur fyri 1973 2.300 bilar. Núverandi Smyril kann
ikki væntast at flyta stórt meira um árið. Kemur bilferja áðrenn árslok
1976, so má hetta tal metast at bliva ca. 8.000 í 1977.

Fylgiskjal 38 vísir meting av flutningstølunum fyri rutuna Tórshavn-
Skopun.

Samlaðu tøluni fyri flutningin á hesi rutu meti eg at vaksa nakað, men

havast skal fyrri eyga, at flutningstalið pr. íbúgva longu í dag liggur serstakliga høgt í mun til aðrar rutur. Tey flutningstølini, ið eg havi met, eru hesi:

	Ferðafólk tilsamans	Ferðir pr. íbúgva
1974	44.000	24
1975	47.000	26
1976	49.000	27
1977	50.000	28
	Bilar tilsamans	
1974	1.000	
1975	1.200	
1976	1.300	
1977	1.350	

Tølini eru grundaði á núverandi Ritu.

Hesar metingar mugu sum áður nevnt takast við fyrivarni, av tí at grundtilfarið er so lítið og røkkur so stutt aftur.

Eg havi ikki gjørt nakra meting um tær privatu sjóvegis ruturnar. Stórt sæð kann sigast, at rutan Tórshavn-Skálafjørður kemur at hava flutningstøl yvir 150.000 til Eysturoyartunellin opnar. Hvussu nógv hetta tal kemur at falla, kemur at standa í mun til, hvussu væl ferðamannaflutningurin landvegis til ta tíð er skipaður. Rutan Vestnanna-Oyragjógv er og verður ein góð ruta, so leingi sum flogvøllurin er í Vágum.

Eg havi ikki grundtilfar at meta um flutningin her. Um ruturnar bliva alment ríknar, so kann ein slik meting altíð gerast til ta tíð.

4.0. Gongdin innan flutningsøkið aðrastaðni og hjá okkum

Okkara flutningsskipan líkist ímøngum førum tí, vit kenna — ella rættari sagt hava kent — aðrastaðni í heiminum, serliga í tilafturskomnum produktiónsøkjum. Felags eyðkennið er, at flutningurin gongur frá einum stað (t.d. høvuðsstað ella produktiónsmiðdepli) beinleiðis til hvørt pláss í einum øki. Her er okkara flutningur frá Tórshavn til fleiri bygdir í Sandoy og fleiri bygdir í Suðuroy góð dómir. Hesin flutningsháttur er góður í so máta, at góðs kemur beinleiðis til tey plássini, meðan øll, ið ikki eru á staðnum, fáa eina verri servicu. Her á landi fær tað sum áður

nevt tær avleiðingar, at øll, sum ikki sjálvi hava flutningsmøguleikar (egnan bil ella tilíkt) frá havnarøki, fáa ein vánaligan og kostnaðarmiklan flutning.

Ein onnur avleiðing tykist hava verið tann, at øll framleiðsla á økjum, uttan um tey ávisu plássini, ikki hevir havt livlíkindir, og úrslitið hevir sostatt verið, at øll framleiðsla er centraliserað á teimum plássum, har flutningssambandið er í lagi.

Alment flutningssamband skipað á henda hátt er sostatt við til at skapa ein ójavna í livivilkorunum hjá avsiðis liggjandi plássum mótvegis teimum, sum eru geografiskt betur fyri. Hetta er júst ikki uppgávan hjá einum slíkum sambandi.

Tann hugsan, ið liggur aftan fyri slíka flutningsskipan, er, at fráleiki og góðstyngd eru avgerandi fyri flutningskostnaðin og prísir í aðrar mátar. Hetta skal skiljast soleiðis, at góðstyngdin hevir verið avgerandi í so máta, at flutningsskipanin hevir umfatað minst móguliga umskipan. Viðvíkjandi fráleika er at siga, at tað hevir verið galdandi hugsan, at beinleiðis flutningur altíð hevir verið tann mest ódýri uttan mun til bundnan kapital í flutningsamboðum.

Við teimum teknisku móguleikum vit í dag hava, eru avgerandi broytingar komnar í tað grundtilfar, hesar hugsanir byggja á. Tekur ein fyrst góðstyngd so er so at siga eingin munur á, hvat eitt skip (her verður hugsað um okkara vanliga vøruflutning) og ein lastvognur kunnu. Við øðrum orðum móguleikarnir fyri umskipan eru heilt broyttir.

Hyggja vit síðan at spurninginum um fráleika, so er tað eyðsæð, at flutningsførini, ið krevja tær stóru investeringarnar (í okkara førum skip) og tær dýru rakstrarútreiðslurnar, skulu nýtast á so stuttum farleiðum sum gjørligt. Umskipan til bíligari flutningseindir (sum t.d. bilar) ger móguleikan fyri einum smidligari flutningssystemi størri, og móguleikarnir fyri einum hægri serviceniveau eru tá betur.

Eg skal nú sum dømi uppá tað, sum er framført her, taka flutningin til Suðuroy, bæði sum hann nú fer fram, og hvussu hann vildi farið fram, um flutningsmynstrið var uppbyggt við einum «knútapunkti» til umskipan í smærri flutningseindir. Strandferðslan røkir Suðuroy við Smyrli og partvís Kjógvamum, og er farmaflutningsfrekvensurin í dag hesin:

Tvøroyri	6 ferðir um vikuna
Hvalba	2 ferðir um vikuna
Sandvík	2 ferðir um vikuna
Øravík	0 ferðir um vikuna
Hov	0 ferðir um vikuna
Porkeri	0 ferðir um vikuna
Fámjin	0 ferðir um vikuna
Lopra	0 ferðir um vikuna
Víkarbyrgi	0 ferðir um vikuna
Sumba	0 ferðir um vikuna
Vág	2 ferðir um vikuna

Útreiðslurnar fyri sambandið eru hesar:

Smyril	ca. 2.000.000
Kjógvin	ca. 200.000
og inntøkurnar	
Smyril	ca. 2.000.000
Kjógvin	ca. 150.000

Bleiv flutningurin framdur við **einum skipi** til **eitt stað** kundi útreiðslurnar til Kjógvan verið nýttar til lastvognstransport á landi og flutningsfrekvensurin vildi verið **hvønn** dag til **allar** bygdir beinleiðis til móttakara fyri **sama** farmagjald, sum í dag verður goldið til uppskipingarhavnina.

Eitt slíkt knútapunktssystem krevur effektivt materiel, men av tí at nógvar avgreiðslur blíva til eina, er grundarlag fyri at gera investeringar. Effektivt materiel førir so aftur við sær betri góðsviðferð.

Innan ferðamannaflutning hava vit longu í fleiri ár praktiserað flutning eftir hesum systemi. Sum dømir kunnu nevast Sandoy við Skopun sum knútapunkti og Norðuroyar við Klaksvík sum knútapunkti.

Í roynd og veru er tað hetta systemið, ið verður nýtt eisini, tá ið talan er um farmaflutning til Norðuroyar. Her er bert tann skeivleiki, at neyðugar investeringar í lossiamboð og goymsluhús ikki eru gjørdar, og ferst farmur tí illa bæði við upp- og umskipan. Eg skal enda við at samandraða fyrimunirnar við einum flutningssystemi grundað á knútapunktir:

1. Nýtslustigið hjá teimum flutningseindum, ið eru dýrar í investering og rakstri, er størri.
2. Flutningurin kann røkjast til øll pláss av somu organisatióin, og gevur hetta móguleikar fyri einum rættvísium takstpolitikki.
3. Flutningurin verður meira tíðum til øll pláss.
4. Flutningurin verður javnur.
5. Farmurin verður fluttur til dyrnar, og er hetta við í farmagjaldinum.
6. Av tí at fleiri avgreiðslur verða til eina, so eru móguleikar fyri at hava effektivt materiel har.

4.1. Uppskot til «høvuðsknútapunkt» í føroyskari flutningsskipan.

Eitt slíkt system sum áður skitserað kann eftir mínari metan nýtast við ógvuliga stórum fyrimumi her á landi.

Spurningurin um hvussu hesi knútapunkt skulu leggjast má fyrst loysast. Sum útgangspunkt nýti eg fylgiskjal 39, ið visir rutunetið í dag. Av hesum sæst, at ein náttúrlig placering av knútapunktum norðanfjørðs er í Klaksvík og Tórshavn. Fyri Sandoy er Skopun tað mest náttúrliga staðið, um havnarviðurskiftini verða í lagi. Hetta pláss gevur minst siglingartíð og er við endan av einum veganeti. Somuleiðis gevur tað móguleika fyri seinni sambandi um Kirkjubø. Fyri Suðuroy er spurningurin meira fløktur. Fólkatálstyngdupunktið liggur beint sunnan fyri Trongisvágssfjørð, og stytsta siglingarleið til hin partin av landinum er frá teimum norðaru bygdonum. Besta placeringin vil tí eftir mínari metan vera í Nesi í Hvalba (fylgiskjal 40), um havnaumstøður kunnu fáast til vega á hesum plássi. Hetta pláss gevur eisini, eins og Skopun pláss fyri útbyggjan av ferðasambandi Suðuroy-Tórshavn yvir Sandoy og Kirkjubø. Kunnu ikki havnaumstøður gevast í teimum norðastu bygdonum, so má Hvítanes á Tvøroyri (fylgiskjal 41) sigast at vera taun frægasta loysnin. Fyri at eingin misskiljing skal vera, so skal eg vísa á, at ein centralisering av góðsflutningi til Suðuroy ikki nýtist at vera til hindurs fyri, at ferðafólkaflutningurin til tíðir kann ganga út frá t.d. Vági.

Verður góðsflutningurin centraliseraður fyri hvørt økið sær, so kann góðsflutningurin t.d. í 1977 ganga eftir teimum sjóvegis farleiðum, sum víst á í fylgiskjali 42. Upp aftur seinni tá ið t.d. Kirkjubø og Sund eru útbygd, vil flutningssambandið sjóvegis kunna fara fram sum víst á fylgiskjali 43.

Bítast skal merki í, at eg í báðum forum havi roknað við, at Sands havn er so væl útbygt, at Skúvoy kann røkjast á sama hátt, sum Mykines verður tað í dag.

4.2.0. fløguupphæddin í sjóvegis flutningssambandi.

Ein slík centralisering av flutninginum millum økir gevur ta størstu nýtsluna av skipakapacitetinum, men samtíðis setur hon størri krøv til kvalitetin av skipinum. Tey skulu kunna føra øll slog av farmi, føra tað neyðuga biltalið og føra tað neyðuga ferðamannatalið. Á hin bógvin er ein so aftur bundin av atløguviðurskiftunum.

Eg skal nú gera eina metan av teimum investeringum, ið eftir mínari metan eru neyðugar fyri at fáa eitt effektivt sjóvegis flutningssystem, og hví tær eru neyðugar. Fyri at gera hetta, er neyðugt at taka ruturnar eina og eina.

4.2.1. Ruturnr í Norðuroyum.

Á hesum rutum eru umstøðurnar við landingum og tilikum soleiðis, at her kunnu bert smærri træskip nýtast. Strandferðslan hevur í lötuni tvinni skip stationeraði í hesum øki, eitt í Klaksvík og eitt í Hvannasundi. Oyggjarnar liggja soleiðis, at neyðugt verður frammyvir at hava eitt skip í hvurjum av hesum plássunum. Skipini eru í lötuni í slíkum standi, at ikki verður neyðugt við nýinvesteringum her tey næstu árin. Sum tað sæst á roknskapinum geva ruturnar í Norðuroyum eitt hall uppá umleið 500.000 kr. Tað eru eftir mínari metan eingir móguleikar at «rationalisera» her uttan at skerja servicegradin, og tað er sum kunnugt ein politiskur spurningur. Nakað annað er, at móguleikarnir fyri at Strandfaraskip Landsins kundu yvirtikið sjúkraflutningin á hesum øki átti at verið kannaðir, tí hetta vildi givið strandfaraskipunum í økinum betri figgjartiligt grundarlag.

4.2.2. Rutan Klaksvík - Lorvík.

Ternan er í lötuni til umvæling, so hon kann nýtast til fergulegurnar í Klaksvík og Lorvík. Tá hon er liðug, kemur hon væntandi rættuliga væl at kunna røkja fólk- og persónbilaflutningin nøkur ár fram. Harafturímóti kemur hon bert at kunna taka ein lastbil ella voruvogn um ferðina, og kemur hetta eftir mínari metan at avmarka farmaflutningin og á tann hátt at nerva handilssamvinnu og aðra vinnu, ið nemur við flutning. Harafturat kann væntast, at tá ið Eysturoyartunnellin opnar — væntandi í 1976 — so kemur tann núverandi Ternan sum áður nevnt at vera darvandi í farmaflutningssambandinum, og rutan kemur ikki at hava tann búskaparliga týdning fyri Norðuroyar, sum hon skuldi havt.

Neyðugt er tí ikki seinni enn 1977 at fáa eitt annað betur hóskandi skip til rutuna. Skal nýtt skip byggjast, má fyrireikast longu í ár. Viðvíkjandi støddini av einum skipi má beinan vegin gerast greitt, at havnin í Lorvík ger, at skipið ikki má fara upp um 40 metra longd. Á rakstrarsíðuni eigur at hugsast um, at skipið skal kunna rekast av 3 monnum. Við núgaldandi

manningarlóg vil hetta millum annað siga, at motorurin skal vera 600 hestar ella minni. Støddin (ca. 40 m) verður avgerandi (sambært skipa-sýnið) fyri, hvussu nógv ferðafólk eitt slíkt skip kann taka. Investeringin verður leysliga mettt út frá líknandi projektum umleið 7 milj. kr. Fylgiskjøl 35 og 36 vísa ávikavist kurvur yvir eina metan um fólkaflutnings- og bilflutningstøl á rutuni, og fylgiskjal 44 vísir eina rakstrarmeting fyri árið 1977/78. Prísirnir eru dagsprísir og lønin samsvarandi. Avskrivingar eru ikki við.

4.2.3. Rutan Tórshavn - Skopun.

Ritan røkir í dag hesa sigling. Skipið er rættuliga nýtt og vælhóskandi til ferðamanna- og góðsflutning. Her tørvar tó longu bilkapacitetur. Havnarviðurskiftini í Skopun eru í dag so vánalig, at ein ferja kann ikki setast í sigling hagar. Útbyggjan av Kirkjubø sum ferjuhavn er ikki við á lógtingsins fimm ára havnaætlan, so alt í alt má sigast, at móguleikarnir fyri broyting í skipamateriel ikki eru til staðar í lötuni.

Um flutningsmóguleikarnar til Sandoy ikki skulu vera verri enn til aðrar størri oyggjar í Føroyum má tó longu nú gerast greitt, at tá ið havnaumstøðurnar í Skopun og í Kirkjubø ella Tórshavn gera tað móguligt, verður neyðugt við einari líknandi investering sum á rutuni Klaksvik-Lorvík. Fylgiskjal 38 vísir sum fyrr nevnt eina metan av, hvussu persónflutningurin verður framyvir til og frá Sandoy. Bitast skal merki í at ferðingartalið longu í dag er óvanliga høgt, nevniliga umleið 25 ferðir pr. íbúgva. Rutan kemur, mettt eftir tí fólkatáli, ið er í Sandoy, at hava verri móguleikar fyri at standa seg enn rutan Lorvík - Klaksvik, um so er at samband ikki verður yvir Sand til Suðuroyar. Meðan Ritan siglur kann væntast, at hon í roknskapinum 1974/75 kemur at hava eitt positivt rakstrarúrslit áðrenn avskrivingar. Við Skopun sum einastu frakthavn í Sandoy má roknast við einum størri nýtslustigi av Rituni, enn vit hava í dag.

4.2.4. Ruturnar til Hest, Koltur, Nólsoy og Kaldbaksfjørð.

Hendan sigling bindur í dag umleið 1 bát. Rakstrarhallið er umleið 300.000 kr.

Her hevur Strandfaraskip Landsins skip, ið eru vælhóskandi til siglingingina, og áðrenn nýinvesteringar verða neyðugar má roknast við vega-sambandi á Kaldbaksfjørð. Aftaná hetta kann siglingin til Nólsoyar, Hest, Koltur væntandi røkjast við tí eykacapaciteti, ið aðrar rutur hava. Til dømis vil ein havn í Kirkjubø gera tað móguligt at røkja Hest og Koltur við skipinum, ið skal sigla til Skopunar.

4.2.5. Rutan Sand - Skúvoy.

Skúvoy verður í dag ferðsluliga røkt beinleiðis frá Havnini.

Um havnarviðurskiftini á Sandi verða í lagi, er tilráðiligt og mest rationelt bæði út frá rakstrar tekniskum og servicet tekniskum sjónarmiði at reka hesa ferðslu heiman av Sandi á sama hátt, sum Mykines verður røkt í dag. Investeringin her má roknast at koma at vera umleið 300.000 kr. í hóskaði far. Raksturin má metast at koma at geva eitt hall uppá umleið 40.000 kr. árliga.

4.2.6. Rutan Mykines - Sørvág.

Í dag verður Mykines røkt frá Sørvági. Sum støðan er, so er ein fyrirtreyt viðvíkjandi vali av flutningsfari, at tað skal kunna leggja til lendingina í Mykinesi. «Súlan» er í hampuligum standi, so ikki verður neyðugt við tað fyrsta við nýinvesteringum her. Rakstrarhallið á hesari rutu má væntast at fara at vera umleið 40.000 kr. árliga.

4.2.7. Rutan Klaksvík - Tórshavn - Suðuroy.

Hendan rutan bindur í dag Smyril, Pride og partvís Kjógvan. Inntøkurnar eru umleið 3 milj. kr. og rakstrarútreiðslurnar nakað tað sama.

Sambandið Klaksvík - Tórshavn hevur í nógv ár verið høvuðsferðsluæðrin til Norðuroyar. Siglingin við Ternuni hevur broytt nakað um hendan týðning hvat viðvíkur ferðamannaflutningi og postflutningi. Framyvir má væntast, at beinleiðis sambandið Klaksvík - Tórshavn primert verður av týðningi sum farmaflutningsruta, og sekundert sum fólkaf lutningsruta. Skal hon kunna konkurrera á tí seinna økinum, so má tað vera við materielli, sum er skjóttgangandi og «komfortabult». Hinvegin er tað mín metan, at tað framyvir ikki verður strangt neyðugt, at henda ruta skal røkjast hvønn morgun út frá Klaksvík. Alternativ sambandið Ternan - eysturoyartunnellin ella Tróndur vil til fulnar koma at útfylla hetta behov.

Tórshavn - Suðuroy. Her verður siglingarleiðin nógv ár fram primer-sambandið bæði fyri fólk- og farmaflutning. Smyril røkir í høvuðsheitinum hesa rutu. Siglingartíðin er umleið 3 tímar. Ferðingartalið er sum áður greitt frá ca. 8 pr. íbúgva. Tað er mín metan, at hetta lága ferðingartalið sammett við onnur økir skyldast tí longu ferðingartíðini og harav tí lága frekvensinum. Smyril er dýrasta skip í rakstri pr. tíma hjá Strandfaraskipum Landsins. Liggítíðin er long grundað á vánaligar lossiumstøður og amboð, og hendan tíð er so at siga eins dýr og siglingartíðin. Behovið fyri flutningi av øðrum farmi, t.d. bilum, er vaksandi, og Smyril er óegnaður til slíkan flutning. Tað er mín metan, at aftaná at eysturoyartunnellin er tikin í nýtslu, kann siglingin Klaksvík - Tórshavn - Suðuroy røkjast av einum effektivum flutningsfari. Krøvini til hetta flutningsfar verða hesi:

1. Ferðin skal vera minst 16 míl
2. Skipið skal taka umleið 400 fólk
3. Skipið skal hava pláss til minst 40 bilar
4. Skipið skal vera av roll-on roll-off typuni, tí annars verður liggitiðin ov long, og farmaflutningurin kemur at nerva ferðamannaflutningin.

Harafturat skulu krøv um økonomiskan rakstur, tryggileika og farts-umráði lukast. Hetta eru krøvini, ið liggja aftan fyri tað projekt, sum tekniska deildin úti í landsstýrinum hevur gjørt. Kostnaðurin verður umleið 30 milj. kr. og leveringstíðin ca. 2 ár.

Tað er mín metan, at hendan investering er neyðug, um búskapurin í Suðuroy skal fáa eins góð livikor og aðrastaðni í landinum. Fylgiskjal 44 a vísir eitt rakstraryvirilit fyri ein nýggjan Smyril, um hann kemur ca. 1. januar 1977. Yvirlitið umfatar raksturin í 1977. Sjálvandi er stórus ótryggileiki í tølunum, men ferðamannatølini skuldu verið rættuliga haldgóð (sí 3.5.3. við fylgiskjølum).

Alt í alt skuldi verið móguleikar at fingið sjálvan raksturin av einum sovorðnum skipi at borið seg, um landskassin ber avskrivningarnar.

4.2.8. Rutur á privatum hondum.

Sum óivað øllum kunnugt eru 2 av okkara høvuðsrutum á privatum hondum, nevniliga rutan Oyragiógv - Vestmanna og rutan Tórshavn - Skálafjørður. Hetta at tvær slíkar rutur eru inni í tí alment rikna høvuðsnetinum ger, at tað er eitt ávíst órættvísi við farmagjaldi í so máta, at allur farmur má frankerast um aftur til hesar rutur, tá ið hann hevur verið fluttur av tí almenna netinum áðrenn. T.d. er eitt farmagjald goldið til Strandfaraskip Landsins nóg mikið til, at góðsið verður flutt allastaðni í Føroyum, har tað almenna rutunetið røkkur. Kemur ein privat ruta inn ímillum, má gjaldast eyka. Brúkarin er so tann, ið má taka sviðan.

Eg skal ikki fara nærri inn á spurningin um privatar mótvegis almennum rutum, men skal bert vísa á, at fyri brúkaran og fyri samskipan av flutningi sum heild hevði verið best, at allur flutningur og ábyrgd í so máta lá hjá einari organisation. Fylgiskjal 45 a og b vísa eitt skriv, ið eg havi sent til landsstýrið, har eg havi lýst mína støðu til flutningin inn á Skálafjørðin.

4.2.9. Samlaðar íløgur í sjóvegis flutningssamband.

Samanfata vit nú tað, ið her er framført undir 4.2.0 — 4.2.7, so koma íløgurnar í dagsprísnum til eitt effektivt innanoyggja sjóvegis flutningssamband og vera umleið 44 milj. kr. frá nú av og fram til 1980 (sí fylgiskjal 46). Við teimum finansieringsháttum, ið vanligu galda fyri skipa-bygging, so er tað tó øllum greitt, at hesar íløgur í praksis koma at røkka

yvir eitt rættuliga langt áramál. Á hin bógvín so skuldi flutningsmateri-ellið aftan á verið so nýmótans, at ikki skuldi verið neyðugt við stórum ilögum tey fylgjandi 10-15 árin. Á fylgiskjali 46, har iløguupphædd og skipatypur eru vístar, standa uppskot til kontraktíðspunkt og leverings-tíð. Viðvíkjandi tí fyrra so er tað at siga, at tað sjálvandi er ein politisk avgerð, nær helta tíðspunkt verður, men raðfylgjan av investeringunum verður eftir mínari metan hin sama uttan mun til, nær hin politiska avgerðin kemur.

Verða iløgurnar gjørdar, so kemur Strandfaraskip Landsins áðrenn 1980 at hava hendan skipafloa:

- 2 smærri skip í Norðoyum
- 1 ferju Lørvík - Klaksvík
- 1 ferju Klaksvík - Tórshavn - Suðuroy
- 1 ferju Sandoy - Streymoy
- 1 ca. 12 tons bát til Sand - Skúvoy
- 1 do Sørvág - Mykines
- 1 bát til bygdin nærhendis Havnini
- 1 eykaskip kombinerað frakt - ferðafólk.

Herafturat koma so eventuellar yvirtiknar privatar rutur. Skipatalið í dag er 11.

Tey skip, ið koma at ganga út úr sigling og antin mugu seljast ella nýtast til eykaskip verða sambært hetta:

- Smyril
- Pride
- Kjógvín
- Dagsstjørnan
- Ritan
- Ternan.

Smyril er tað av skipunum, ið hevur avgjørt tað hægsta söluvirði, og er av einum kvaliteti, sum er langt oman fyri meðal fyri skip til vanligan post- og ferðamannaflutning. Pride, Dagstjørnan og Ritan hava eisini eitt rættuliga høgt söluvirði, meðan Kjógvin og Ternan ikki kunnu væntast at geva nógv í so máta.

4.3.0. Metan av iløguupphæddum á landi.

Fyri at fáa eitt so stórt nýtslustig av skipunum og so høgan servicegrad sum gjørligt, er neyðugt at investera pening í sokallaðar terminalar í teimum áðurnevndu knútapunktum.

Sum grundarlag fyri hesum upphæddum nýti eg kostnaðarætlán, ið er gjørd fyri ein slíkan terminal, ið ætlanin er at fara undir í Klaksvík. Men hesir terminalir eru ikki nokk, um transportsystemið skal umfata allar bygdir í landinum. Her verður neyðugt at investera í bilar eisini.

Tað er tó mín metan, at tað ikki í øllum førum verður neyðugt, at Strandfaraskip Landsins skal eiga øll flutningsførini. Her má í hvørjum einstøkum føri takast støða til samstarv við postverk, telefonverk og aðrar almennar stovnar. Eisini má, serliga við flutningi til heilt smá pláss, hugsast um at útlicitera flutningin, soleiðis at eventuel t skúlabarna-, post-, ferðamanna- og smágóðsflutningur verður samskipaður mest gjørligt, soleiðis at hesar rutur fáa tað størst gjørliga figgjarliga grundarlagið. Eg skal nú stutt taka øki fyri øki og geva eina metan av teimum neyðugu investeringunum.

4.3.1. Ætlan fyri Norðuroyar.

Í Klaksvík er neyðugt við einum terminali. Sjálv bygningsútreiðslan verður umleið 700.000 kr. Harafturat verður neyðugt at nýta 50.000 kr. til ein bil. Manningina í Klaksvík ætli eg til 3. Tað einasta landvegis ferðasamband verður innan fyri tað komandi árið sambandið Klaksvík - Arnafjørð - Hvannasund - Viðareiði. Tað eru longu tikin stig til eina farmarutu hendan vegin. Samráðingar hava verið við postverkið, og tá ið byrgingin um Hvannasund er liðug, byrjar farma- og postruta frá Viðareiði hvønn morgun til allar áðurnevndu bygdir og aftur hinvegin úr Klaksvík hvønn fyrrapart. Avgreiðslurnar í Hvannasundi, Norðdepli og Viðareiði kunnu niðurleggjast, av tí at automattelefon er í øllum hesum bygdum, soleiðis at farmur móti Klaksvík antin kann fráboðast til avgreiðsluna í Klaksvík ella til tann mann á Viðareiði, ið skal røkja koyringina. Allar aðrar bygdir í Norðuroyrum mugu røkjast við báti. Summarferðaætlán, ið nú kemur, gevur samband til allar bygdir uttan Múla hvønn dag í vikuni. Hetta er neyðugt fyri mjólkaf lutningin. Samantikið kann sigast, at á sumri í ár skuldi flutningurin í Norðuroyrum verið so góður, at neyvan fæst hann betur, uttan so at onnur flutningsfær, sum t.d. helikoptari verður tikin í nýtslu. At ein slíkur burdi umhugsast gjølla sæst best av teimum útreiðslum, ið Strandferðslan hevur í hesum øki.

Tað samlaða undirskotið í Norðuroyrum hjá Strandferðsluni av siglingini eystan- og vestanfyri Múla, flutningi við bilum og rakstur av avgreiðsluni fer ætlandi at vera umleið 500.000 kr. árliga. Skal broyting koma í her, so má antin kostnaðurin upp ella servicegradurin niður, og tað eru politiskir spurningar.

4.3.2. Ætlan fyri Suðuroy.

Í Suðuroy vil terminaliløgan verða umleið hin sama sum í Klaksvík, umleið 700.000 kr. Viðvíkjandi farmaflutninginum til tær sunnaru bygdirnar, so má eisini her fáast samstarv í lag við postverkið. Hetta ber í sær, at flutningurin má ganga frá Sumba og Fámjin til tað pláss, har terminalurin er. Tær norðaru bygdirnar kunnu røkjast frá sjálvum terminalinum. Hvat viðvikur Vági so er tann mest rationella loysnin, at Strandferðslan røkir vanligan vøruflutning sjálv. Her má tó umhugsast eventuelt at hava goymslu í samstarvi við t.d. postverkið og so samla góðs og koyra út við vøruvogni. Koyringin til og frá goymslu eigur so at vera røkt av Strandferðsluni.

Niðurstøðan er, at partar av farmaflutninginum (serliga til smábygdin í sunnara enda og Fámjin) eiga at vera útliciteraðir. Til tann partin, ið ikki verður útliciteraður er neyðugt at investera umleið 500.000 kr. í vøruvogn, lastvogn (til tungt góðs og stórar rúgvur) og truckar.

Neyðug manning (fastlönt) ca. 3 manns.

Rakstrarútreiðslurnar fyri Strandferðsluna í Suðuroy kunnu ætlast at bliva umleið 300.000 kr. árliga. Um góð samskipan fæst við postverkið, er tað ikki órealistisk metan, at inntøkurnar frá avgreiðslugjaldi, postflutningi ímillum bygdir koma at vera nøkurlunda tær somu.

Eg skal vísa á tað, sum eg fyrr havi nevnt, at tað at farmaflutningurin gongur til eitt stað í Suðuroy ikki nýtist at føra við sær, at ferðamannaflutningurin skal gera tað sama. Slíkur flutningur vil ikki vera nakað til hindurs fyri, at Strandferðslan kann niðurleggja allar avgreiðslur í Suðuroy og gera sína egnu avgreiðslu. Telefonnetið er automatiskt og kann nýtast til fráboðan um farm, ið síðan kann avheintast.

4.3.3. Ætlan fyri Sandoy.

Sandoy er so mikið nógv ótættari fólkad enn hinar oyggjarnar, at her er nokk haldbesta loysnin at leggja terminal í Skopun og so útlicitera flutningin víðari. Investeringarnar hjá Strandferðsluni verða umleið 600.000 í bygging og umleið 80.000 til truck. Manning ca. 2 manns fastlöntir. Allar tær núverandi avgreiðslurnar kunnu niðurleggjast, um terminalur verður bygdur í Skopun, og tað skuldi verið ein vissur møguleiki fyri at fingið flutningin í hesum øki at staðið seg fíggjarliga, men realistiskt er nokk at rokna við einum halli uppá ca. 100.000 kr. árliga.

4.3.4. Ætlan fyri centraløkið (Streymoy - Vágoy - Eysturoy).

Her verður høvuðsíløgan terminalur í Tórshavn. Orienterandi samrøður hava verið við tollumsitingina, og hevur tað víst seg, at grundarlag er fyri einari samvinnu um felags goymsluhøli.

Samlaða arealkravið er umleið 2000 m², og kostnaðurin av strandferðslupartinum má ætlast at vera umleið 2,5 milj. kr.

Tað idéuppskot (dec. 1973), sum konsulentfirmaið Anders Nyvig A/S hevur gjørt fyri Tórshavnar Býráð, er soleiðis háttáð, at økið inn av Bursatanga er tann mest nærliggjandi loysnin fyri einum terminali í Tórshavn.

At meta tørvin fyri flutningsfórum er ógvuliga torført í hesum stóra øki. Av hesi orsök er byrjað royndarkoyring við farni til Vágarnar - Vestmanna, Kvívík og Leynar. Somuleiðis eisini til sundalagsbygdinar, Saksun og Norðureysturoy. Ætlanin við hesum royndum er at kanna hóskandi akfør og ætla um flutningsmongdir. Tann økonomiska risikoin í tí seinast nevnda royndarøkinum er heilt avmarkað, av tí at sáttmáli er gjørdur við postverkið um flutning fyri teir.

Um skipanina av flutninginum er tað at siga, at Kvívík, Leynar og Vestmanna eiga at røkjast beinleiðis úr Havnini. Fráboðan um góðs móti Havnini skal fráboðast telefoniskt á næstu boðstøð hjá TFL. Í Vágum má skaffast høli til góðsfordeilingsstøð, helst í samband við annan almennan stovn, og síðan lata teir menn, ið eru settir á Súluna, standa fyri útdeiling og innheintan av farni. Samstarv eigur at fáast í lag við postverkið, soleiðis at Strandferðslan fær postflutningin. Hetta vil gera tað neyðugt bæði at hava flutningsfar úr Havn og til Havnar tíðliga á morgni hvønn dag. Hetta gerst lættast við umbýting av bilum við Oyrargjógv. Til flutning av størri rúgvum og tungum góðsi má nýtast stórir og vælútgjørdur bilur, ið í høvuðsheitum má koyra til góðsfordeilingsstøð. Á ein slíkan hátt verður tann lutfallsliga stóra iløga, ið eitt slíkt flutningsfar krevur, best útnyttað, við tað at hetta eisini kann nýtast til flutning til onnur pláss.

Flutningsspurningarnir norðuri í Sundalagnum og i Eysturoynni verður eftir mínari metan best loystir, við at strandferðslan sjálf rekur flutningin á høvuðsrutunum og útlícerar tann vanliga flutningin til smábygdinar. Tó má altíð so stórir flutningskapacitetur vera til staðar, at serligur flutningur t.d. av seyði altíð má kunna fremjast av Strandferðsluni. Alt í alt meti eg, at iløgan til flutningsfór i centraløkinum verður umleið 800.000 kr., og umfatar hetta 5 smærri og 1 stóran bil.

Økið er so mikið fólkaríkt, at um eitt rimuligt samstarv er við postverkið og aðrar almennar stovnar, so skuldi raksturin aftaná eina innkoyringstíð havt rættuliga góðar møguleikar fyri at borið seg.

4.3.5. Samanfatan av íløgutørvinum á landi

Draga vit nú saman tað, sum er framført her undir 4.3.0 til 4.3.4, so er íløgutørvurin til landvegis farmaflutningssamband við allar bygdir í Føroyum hesin:

ílögur til terminalar á teimum plássum sigt	
verður til	4.500.000 kr.
ílögur í truckar o.t.	360.000 kr.
ílögur til bilar	1.070.000 kr.
	<hr/>
Tilsamans	5.930.000 kr.

1.430.000 kr. til bilar og truckar er ein investering, ið røkkur 4 ár, meðan tær 4,5 milliúnirnar eru so at siga ein eingangsinvestering.

4.4.0. Viðmerkingar til ta samlaðu íløgupphæddina.

Av hesum, ið er framført, sæst, at fyri at fáa eitt nútímans flutningssystem, ið skal vera til gagn fyri handil, ídnað, landbúnað, postflutning og tann einstaka borgaran sum heild krevst ein íløga omanfyri tær 50 milliúnirnar. Eg skal vera fyrstur til at víðganga, at ótryggleiki er í hesum tali, og kemst hetta av tí ógvuliga líttla erfaringsmateriali, ið finst, serliga um landvegis flutning. Men á hitt borðið so er ótryggleikin ikki størri enn eini 10%, tá ið projektið um nýggjan Smyril hevur verið í útboð.

Tað flutningssystemið, ið vit fáa fyri hendan pening, verður landsumfatandi, og skuldi tað kunnað stuðla búskapinum á øllum plássum í landinum við ódýrum flutningi og við so stórum frekvensi, sum tørvur er á, um neyðugt hvønn dag.

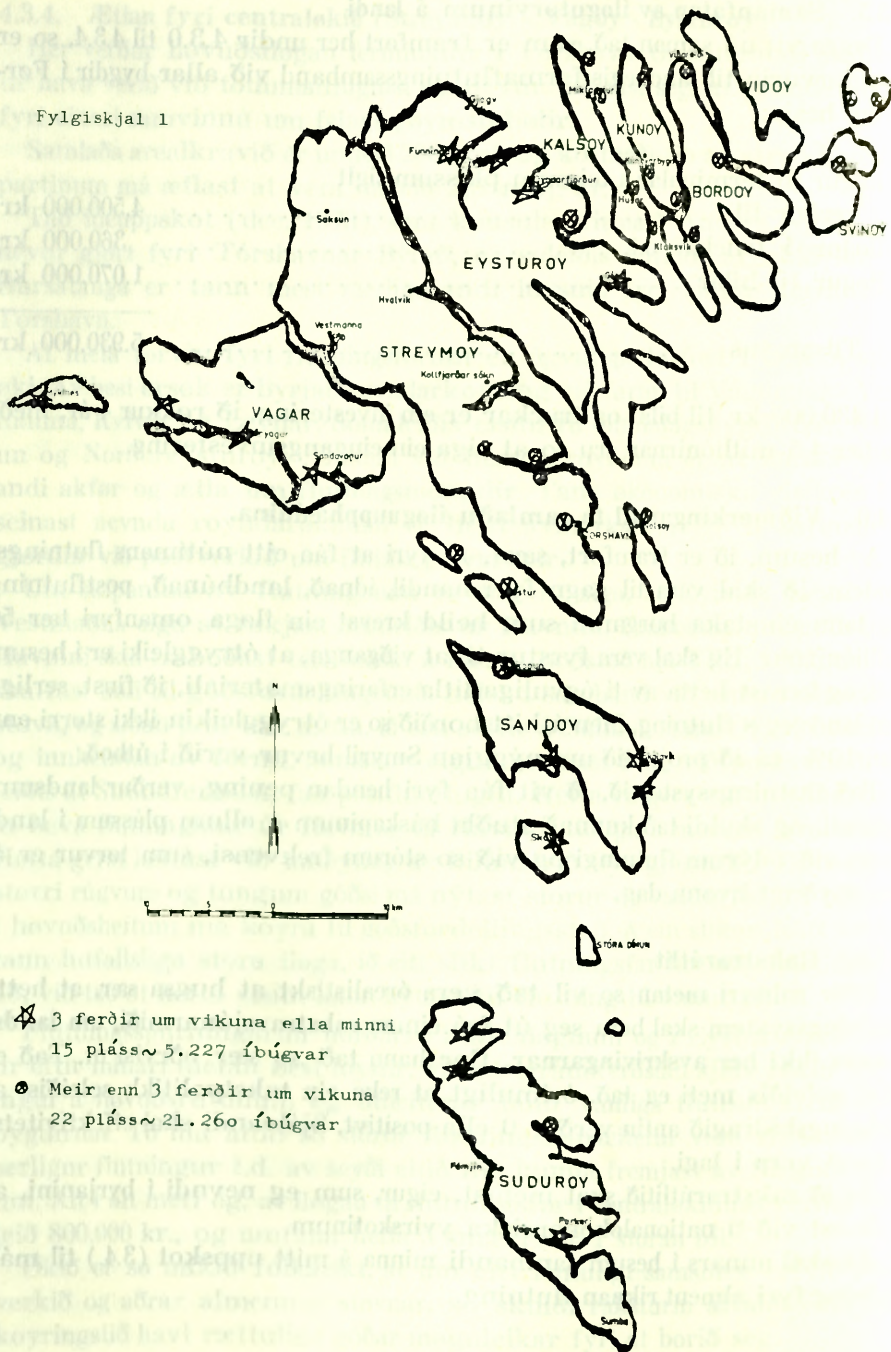
4.5.0. Rakstrarútlit

Eftir mínari metan so vil tað vera órealistiskt at hugsa sær, at hetta flutningssystem skal bera seg út frá einum rakstrarsjónarmiði, um landskassin ikki ber avskrivningarnar. Ger hann tað, so sær øðrvísi út. Tað er ikki, soleiðis meti eg tað, órimuligt at reka ein takstpolitikk soleiðis, at dekningsbidragið antin verður 0 ella positivt. Sjálvandi skal effektivitetskravið vera í lagi.

Tá ið rakstrarútlitið skal metast, eigur, sum eg nevndi í byrjanini, at røknað við tí nationaløkonomiska yvirskotinum.

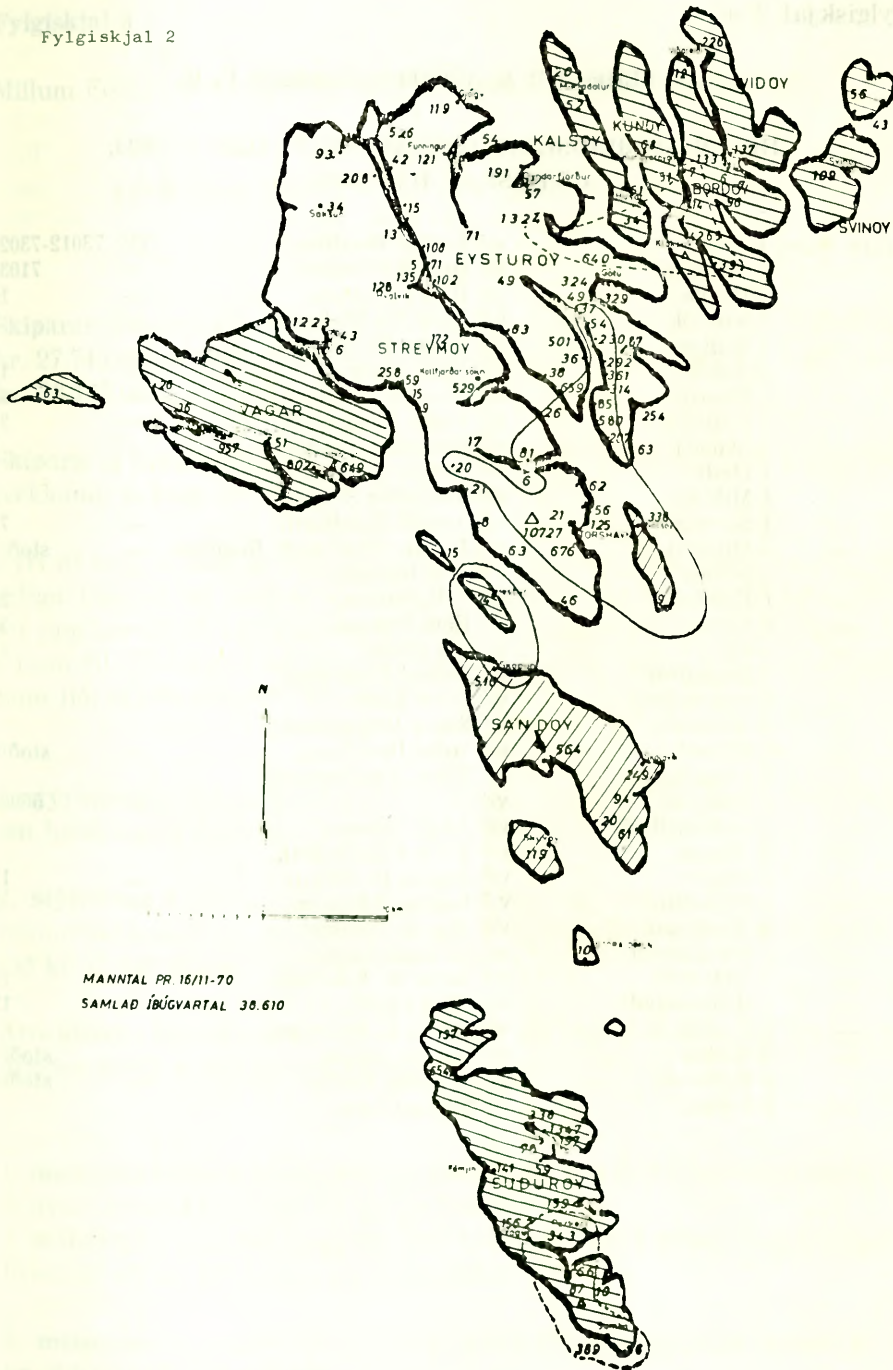
Eg skal annars í hesum sambandi minna á mitt uppskot (3.4.) til málsetning fyri alment ríknan flutning.

Fylgiskjal 1



- ★ 3 ferðir um vikuna ella minni
15 pláss ~ 5.227 íbúgar
- Meir enn 3 ferðir um vikuna
22 pláss ~ 21.260 íbúgar

Fylgiskjal 2



MANNTAL PR 16/11-70
SAMLAÐ ÍBÚGVARTAL 30.610

Fylgiskjal 2 a

AVGREIÐSLUR & AVGREIÐSLUMENN V. M.

HØVUÐSAVGREIÐSLAN TÓRSHAVN TLF. 11512 — 13013,
GOYMSLAN TLF. 13948.

Avgreiðslan í Vági	v/ Sverra Skaalum,	Tlf. 73012-73029
— á Tvøroyri	v/ Otto Mortensen,	— 71038
— í Hvalba	v/ D. J. Thomsen,	— 19
— í Sandvík	v/ Niels M. Nielsen,	— 2
— í Skúvoy	v/ Leivur Skálagarð,	
— á Sandi	v/ Niels Mohr,	— 12
— í Húsavík	v/ Thomas P. Olsen,	— 63
— í Skálavík	v/ Viggo Dalsgaard,	— 31
— í Skopun	v/ Kristoffer Poulsen	— 1
— í Hesti	v/ Ansgar Lenvig,	
— í Miðvági	v/ Kristoffer Svabo,	— 1
— í Sørvági	v/ Arnold Jacobsen,	— 71
— í Mikinesi	v/ Jógvan Meinhard Jacobsen	— stöðin
— í Nólsoy	v/ Jens Hansen,	— 7
— í Kaldbak	v/ J. P. Nolsøe,	— 25
— í Gøtu	v/ Hans Hansen,	— 33
— í Lorvík	v/ Óla Olsen,	— 81
— í Fuglafirði	v/ Erhard Petersen,	— 7
— í Oyndarfirði	v/ Peter Klein,	— 2
— á Hellunum	v/ Símin Johannesen,	
— í Elduvík	v/ Sofus Davidsen,	— stöðin
— í Funningi	v/ Peter Johannesen,	
— í Klaksvík	v/	— 56006
— á Syðradali K	v/ Andr. Eliassen,	
— á Húsum	v/ Anthon Højgaard,	
— í Kunoy	v/ Jógvan E. Olsen,	— 11
— í Mikladali	v/ Líggjas Eliassen,	— 2
— á Trollanesi	v/ Jógvan Joensen,	
— í Haraldsundi	v/ A. Magnussen,	
— á Viðareiði	v/ Jacob M. Jacobsen,	— 22
— í Hvannasundi	v/ Niels í Buð,	— 12
— í Norðdepli	v/ Johan A. Petersen,	
— á Kirkju	v/ Kai Simonsen	— stöðin
— í Hattarvík	v/ Tróndur Fuglø,	— stöðin
— í Svínoy	v/ Símun Olsen,	

Fylgiskjal 3.

Millum Føroya landsstýri og Starvsmannafelagið er gjørdur hesin

S Á T T M Á L I

viðvíkjandi lønum o.t. á strandfaraskipum Landsins
og «Jens Chr. Svabo».

§ 1.

Skiparar á størru strandfaraskipunum t.v.s. frá Smyrli til og við Svabo kr. 27.745,00 um árið í grundløn hækkandi 2. hvørt ár við kr. 1.200,00 til kr. 36.145,00.

Skiparar á minnu strandfaraskipunum kr. 26.900,00 um árið í grundløn hækkandi 2. hvørt ár við kr. 830,00 til kr. 32.710.

Fyri at vera til taks útyvir 44 tíma viku fáa skiparar serløn kr. 2.040,00 árliga. Um tað við árslok vísir seg, at skipari hevur haft effektiva tíð, ið fer upp um tað, ið fasta serlønin svarar til, eigur hesin rætt til eykaserløn i mun til úrtíðargjaldið hjá stýrimonnum. Við effektiva tíð er at skilja tann tíð, ið viðkomandi skip er í tænastu.

§ 2.

1. **stýrimenn** á størru strandfaraskipunum kr. 26.900,00 um árið í grundløn hækkandi 2. hvørt ár við kr. 830,00 til kr. 32.710.

2. **stýrimenn** á størru strandfaraskipunum og kom b.stýrim./motorp. á minnu skipunum kr. 25.775,00 um árið í grundløn hækkandi 2. hvørt ár við kr. 615,00 til kr. 30.080,00.

Arbeiddstíðin hjá stýrimonnum er í meðal 44 tímar um vikuna. Lønin fyri úrtíðararbeiði er kr. 12,75 um tíman.

§ 3.

1. **meistarar** á størru skipunum kr. 26.900,00 um árið í grundløn hækkandi 2. hvørt ár við kr. 830,00 til kr. 32.710,00.

2. **meistarar** á somu skipum kr. 25.775,00 um árið í grundløn hækkandi 2. hvørt ár við kr. 615,00 til kr. 30.080,00.

3. **meistarar** kr. 24.525,00 um árið í grundløn hækkandi 2. hvørt ár við kr. 490,00 til kr. 28.445,00.

Motorpassarar kr. 23.225,00 um árið í grundløn hækkandi 2. hvørt ár við kr. 490,00 til kr. 27.145,00.

Fyri at vera til taks út yvir 44 tíma viku fáa 1. meistarar í serløn kr. 3.060,00 um árið. Um tað við árslok vísir seg, at 1. meistari hevur haft effektiva tíð, ið fer upp um tað, ið fasta serlønin svarar til, eigur hesin rætt til eykaserløn í mun til úrtíðargjöldini hjá maskinmonnum. Við effektiva tíð er at skilja tann tíð, ið viðkomandi skip er í tænastu.

Arbeidstíðin hjá 2. og 3. meistarum og motorpassarum er í meðal 44 tímar um vikuna. Lønin fyri úrtíðararbeiði er kr. 12,75 um tíman.

§ 4.

Hovmeistarar kr. 25.775,00 um árið í grundløn hækkandi 2. hvørt ár við kr. 615,00 til kr. 30.080,00.

Kokkar kr. 23.225,00 um árið í grundløn hækkandi 2. hvørt ár við kr. 490,00 til kr. 27.145,00.

Kahytsgentur kr. 14.190,00 um árið í grundløn.

Fyri at vera til taks út yvir 44 tíma viku fáa omanfyrinevndu serløn kr. 3.060,00 um árið. Um tað við árslok vísir seg, at hesi hava haft effektiva tíð, ið fer upp um tað, ið fasta serlønin svarar til, eiga tey rætt til eykaserløn uppá kr. 12,75 um tíman. Hovmeistarar, kokkar og kahytsgentur fáa ikki aðra úrtíðarløn.

§ 5.

Jens Chr. Svabo: Fyri sunnu- og halgidagar í sjónum verða veittir frídagar í landi. Arbeidstíðin er tann sama sum hjá manningunum á strandfaraskipunum, og ger skiparin av, nær avspaseringin kann fara fram.

§ 6.

Lønir, serlønir og úrtíðargjöld verða at javna upp ella niður við 1½% fyri hvørji 6 stig, ið prístalið fer upp um 400 ella niður um 405. Dýrtíðarviðgerðin fer fram hvønn 1. apríl og 1. oktober eftir tí prístali, ið lýst er at galda fyri ávikavist januar og juli ársfjórðing frammanundan.

§ 8.

Manningin eigur rætt til frían kost umborð, tá ið teir sigla. Eru ikki umstøður at matskaffa á skipi, verða veittar hvørjum av manningini kr. 10,00

um dagin, tá siglt verður. Fyri sigling í 75 tímar ella meira um vikuna, verða veittar kr. 12,50 um dagin.

§ 9.

Fyri sigling sunnu- og halgidagar, grundlógardagin og ½ flaggdagin verður veitt manningini úrtíðarløn + 33⅓% tó minst 75 kr. til samans fyri dagin.

§ 10.

Uppsagnarfreistin hjá manningini gongur eftir reglunum í sjómanslógini bæði fyri teir og fyri reiðara, tó eiga dekkarar og kokkar rætt til 1 mánaða uppsøgn.

§ 11.

Arbeidstíðin hjá manningini verður gjørd upp fyri hvørja viku sær, og møgulig yvirtíð avspaserað tíma fyri tíma. Tilíik avspasering eigur at fara fram beinanvegin aftaná uppgerðardagin, ella so sum semja fæst um partanna millum.

Eigur ein aftaná avspasering yvirtíð til góðar, verður úrtíðarlønin goldin í seinasta lagi tann síðsta í mánaðinum. Sama er galdandi á skipum, har ongin avspasering er.

Viðvikjandi uppgerð av arbeidstíðini verða teir í grein 9 ásettu halgidagar og føstu frídagar (tó ikki sunnudagar og halgidagar, ið fella á sunnudøgum) at rokna við í tímatali, ið viðkomandi skip er í tænastru. Óveðursdagar, har ongin sigling er, verða í hesum sambandi at rokna við tí tímatali, ið viðkomandi skip vildi verið í tænastru undir vanligum umstøðum eftir ferðaætlanini.

Fyri arbeid i meira enn 15 tímar í einum døgni, verður latið úrtíðargjald, svarandi til galdandi úrtíðarløn + 33⅓% fyri tað tíð, ið fer út yvir 15 tíman, uttan mun til ta í sáttmálanum ásettu arbeidstíð.

Manningin fær summarfrí eftir somu reglum sum aðrir starvsmenn. Umframt frítíðina eigur manningin rætt til serstakt frítíðargjald svarandi til 1½% av føstu ársinntøkuni.

§ 12.

Hesin sáttmáli fær gildi frá 1. apríl 1973. Sáttmálin kann verða uppsagdur av báðum partum við 3 mánaða freist, tó fyrstu ferð til 1. oktober 1974.

Fylgiskjal 4.

FERÐAFÓLK — TILSAMANS

Smyril - Pride - Másin - Silðberin - Dagstjörnan - Ternan - Barskor
Lisshøvdi - Súlan

Mánaður	1971	1972	1973
Januar	8.083	8.996	10.739
Februar	7.524	8.113	9.085
Mars	8.512	9.778	11.725
Apríl *)	5.748	12.601	14.776
Mai *	11.718	14.485	14.624
Juni	16.945	17.445	21.479
Juli	18.561	22.024	23.668
August	17.774	18.245	21.025
September	11.570	13.491	16.995
Oktober	10.248	12.601	13.763
November	8.356	10.232	11.632
<hr/>			
*) verkfall í 1971	134.415	158.618	180.955

Fylgiskjal 5.

M/S SILDBERIN — FERÐAFÓLK

Mánaður	1971	1972	1973
Januar	534	386	828
Februar	505	454	598
Mars	594	609	658
Apríl	362	524	857
Mai	895	708	711
Juni	1278	849	954
Juli	1339	842	1044
August	1210	851	772
September	872	661	818
Oktober	907	789	817
November	413	482	1036
December	656	704	997

 9.565

7.859

 10.090

Fylgiskjal 6.

(KJ6GVIN)
M/S DAGSTJÖRNAN — FERÐAFÓLK

Mánaður	1971	1972	1973
Januar	88	132	177
Februar	75	118	91
Mars	119	56	201
Apríl	247	193	236
Mai	416	208	107
Juni	584	294	499
Juli	446	367	371
August	530	273	190
September	102	234	220
Oktober	14	187	145
November	108	122	98
December	84	247	126
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	2.813	2.421	2.461

Fylgiskjal 7.

M/S BARSKOR — FERÐAFÓLK

Mánaður	1971	1972	1973
Januar	291	493	421
Februar	259	200	299
Mars	270	435	435
April	184	570	554
Mai	377	618	517
Juni	515	603	895
Juli	771	829	814
August	669	821	1070
September	454	457	565
Oktober	411	534	
November	327	422	
December	537	566	
	<hr/>	<hr/>	
	5.065	6.844	

Fylgiskjal 8.

M/S LISSHØVDI (MÁSIN) — FERÐAFÓLK

Mánaður	1971	1972	1973
Januar	113	143	177
Februar	126	109	171
Mars	91	203	158
Apríl	136	207	303
Mai	161	175	236
Juni	265	282	347
Juli	321	608	712
August	322	505	673
September	276	248	327
Oktober	284	306	251
November	163	143	251
December	95	261	164
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	2.353	3.190	3.695

Fylgiskjal 9.

M/B SÚLAN — FERÐAFÓLK

Mánaður	1971	1972	1973
Januar	11	12	1
Februar	8	5	3
Mars	3	14	3
April	19	11	21
Mai	39	57	64
Juni	106	162	67
Juli	182	344	358
August	52	88	213
September	23	22	20
Oktober	18	15	20
November	8	5	13
December	12	0	3
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	481	735	811
	<hr/>	<hr/>	<hr/>

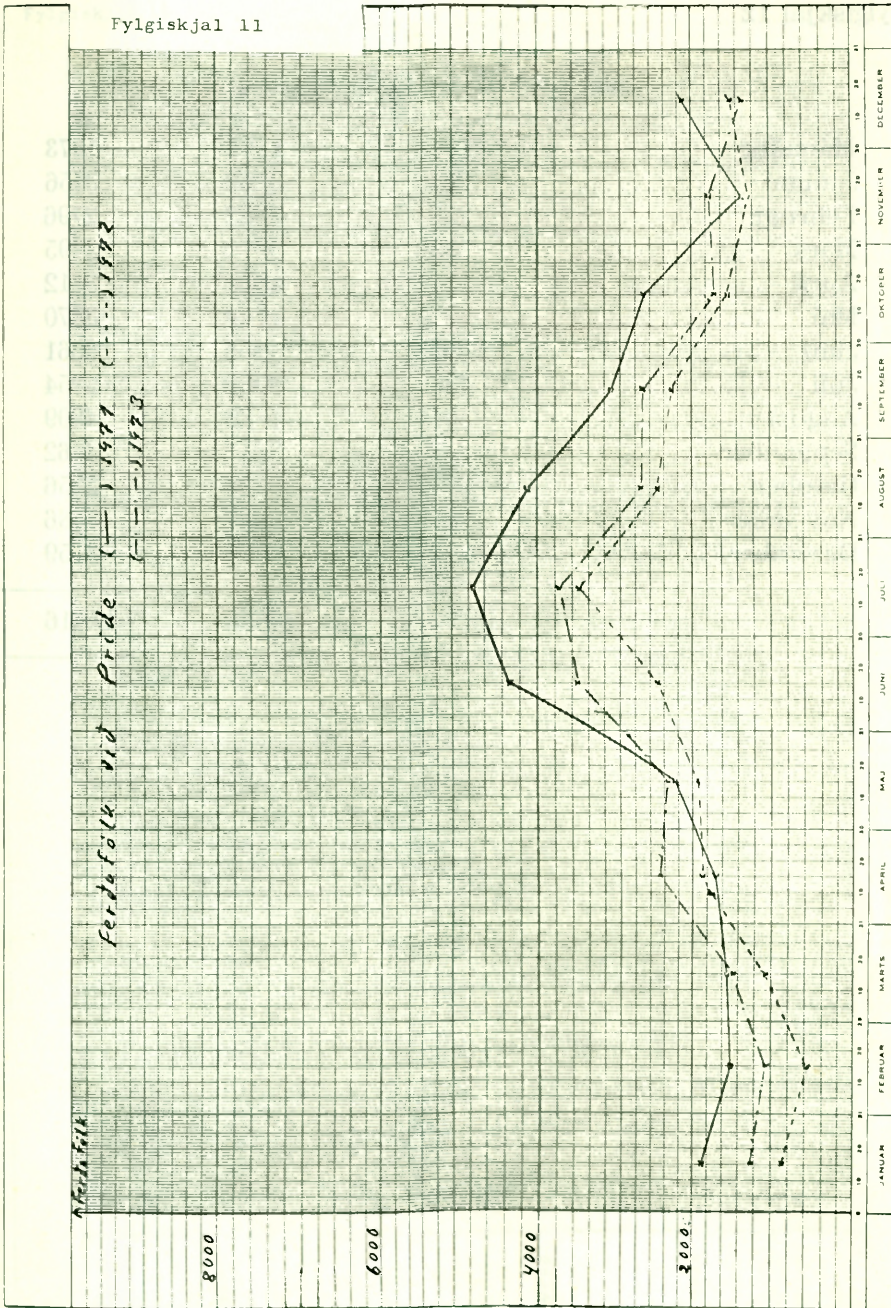
Fylgiskjal 10

M/S PRIDE — FERÐAFÓLK

Mánaður		1971	1972	1973
Januar	.....	1152	852	1236
Februar	.....	1037	598	1026
Mars	.....	1242	1026	1447
Apríl	.....	956	1851	2450
Mai	.....	2019	1894	2371
Juni	.....	3363	2482	3582
Juli	.....	3518	3523	3790
August	.....	3272	2447	2773
September	.....	1677	2235	2688
Oktober	.....	1389	1553	1685
November	.....	1215	1245	1780
December	.....	1126	1412	1164

		21.966	21.118	25.988
--	--	--------	--------	--------

Fylgiskjal 11

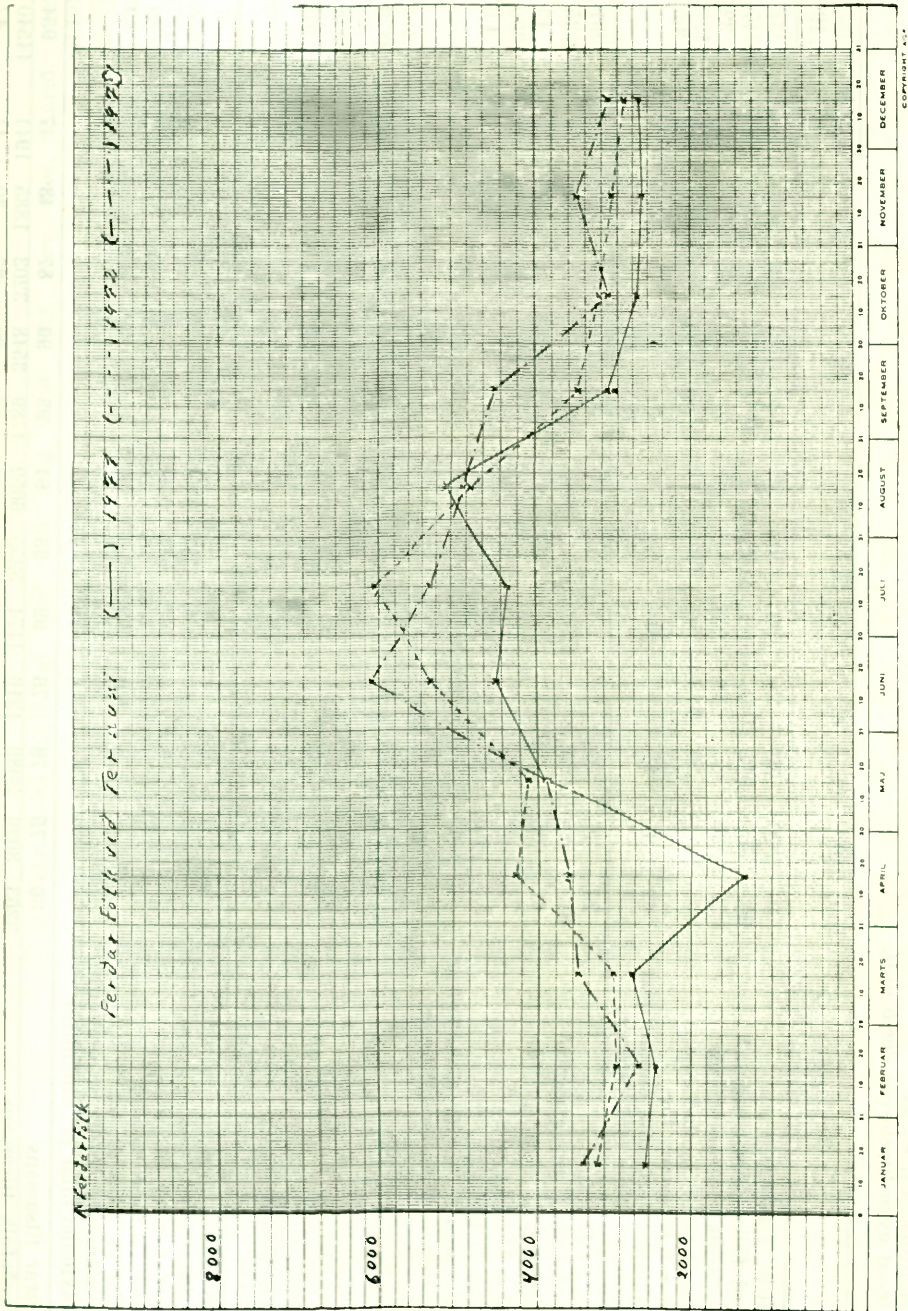


Fylgiskjal 12

M/S TERNAN — FERÐAFÓLK

Mánaður	1971	1972	1973
Januar	2615	3263	3456
Februar	2524	3023	2796
Mars	2831	3079	3495
April	1372	4316	3612
Mai	3975	4174	3870
Juni	4454	5255	6061
Juli	4359	6052	5254
August	5014	4789	4809
September	2989	3615	4462
Oktober	2773	3211	3256
November	2675	3031	3486
December	2737	2925	3159
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	38.321	46.633	47.616

Fylgiskjal 13



©COPYRIGHT 1980

Ein tútur er frá Klaksvík til Fuglafjarðar
og aftur.
Einkultúrur er annan vegin

1972

- I er morguntúrar
II er fyrrpartstúrar
III er kvöldtúrar ca. kl. 19
IV er kvöldtúrar ca. kl. 21

*) merkir, at eykaskíp hefur verið nýtt.

	Jan.	Febr.	Mars	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov. *)	Des. *)	Tils. f. ár. 1972
Tal av I túrum	30	29	30	28	30	30	31	31	30	31	19	18	337
Ferðafólk I túrar samlað	902	767	912	1066	1031	1152	1278	986	827	798	492	536	10747
Ferðafólk I túrar pr. túr	30	26	30	38	34	38	41	32	28	26	26	30	32
Bílar I túrar samlað	82	71	86	119	132	106	149	119	105	117	62	29	1177
Bílar I túrar pr. túr	2.7	2.4	2.9	4.3	4.4	3.5	4.8	3.8	3.5	3.8	3.3	1.6	3.5
Maximum ferðafólk einkultúrur	61	47	55	97	109	104	68	82	73	40	29	41	
Maximum bílar einkultúrur	8	5	6	11	13	7	7	12	11	7	6	2	
Tal av II túrum	20	17	22	19	30	30	31	31	30	30	15	16	291
Ferðafólk II túrar samlað	813	589	955	893	1178	1386	2085	1403	1022	1176	569	965	13035
Ferðafólk II túrar pr. túr	41	35	43	47	39	46	67	45	34	36	38	60	45
Bílar II túrar samlað	71	58	82	60	148	118	223	189	127	167	53	34	1330
Bílar II túrar pr. túr	3.5	3.4	3.7	3.2	4.9	3.9	7.2	6.1	4.2	5.5	3.5	2.1	4.6
Maximum ferðafólk einkultúrur	34	45	69	90	82	110	93	89	73	71	36	77	
Maximum bílar einkultúrur	4	6	5	9	13	12	14	9	9	9	6	2	
Tal av III túrum	30	29	27	28	30	30	31	31	30	26	14	13	319
Ferðafólk III túrar samlað	1548	1670	1222	2312	1770	2322	2435	2400	1699	1228	824	440	19870
Ferðafólk III túrum pr. túr	52	58	45	83	59	77	78	77	57	47	59	34	62
Bílar III túrum samlað	103	150	133	253	184	263	257	274	205	155	76	23	2076
Bílar III túrum pr. túr	3.4	5.2	4.9	9.0	6.1	8.8	8.3	8.8	6.8	6.0	5.4	1.8	6.5
Maximum ferðafólk einkultúrur	64	96	53	116	114	115	86	89	116	49	84	45	
Maximum bílar einkultúrur	8	9	10	16	12	15	14	10	13	10	13	2	
Tal av IV túrum	0	0	0	1	2	3	1	0	0	0	0	0	7
Ferðafólk IV túrar samlað				45	194	395	254						888
Ferðafólk IV túrar pr. túr				45	97	132	254						127
Bílar IV túrar samlað				6	17	18	18						59
Bílar IV túrar pr. túr				6.0	8.5	6.0	9.0						8.4
Maximum ferðafólk pr. einkultúrur				36	110	101	130						
Maximum bílar pr. einkultúrur				6	10	4	13						
Túrar tilsamans	80	75	79	76	92	93	94	93	90	87	48	47	954
Ferðafólk tilsamans	3263	3026	3089	4316	4174	5255	6052	4789	3548	3203	1885	1941	44540
Ferðafólk pr. túr	41	40	39	57	45	57	64	52	39	37	39	41	47
Bílar tilsamans	256	279	301	438	481	505	647	582	433	439	191	80	4642
Bílar pr. túr	3.2	3.7	3.8	5.8	5.2	5.4	6.9	6.3	4.8	5.0	4.0	1.8	4.9

Fylgiskjal 14

I eru morgunfótur
 II eru fyrrápartúrar
 III eru kvöldtúrar ca. kl. 19
 IV eru kvöldtúrar ca. kl. 21

Ein túrir er frá Klaksvík til Fuglafjarðar og aftur.
 Einkultúrir er annan vegin

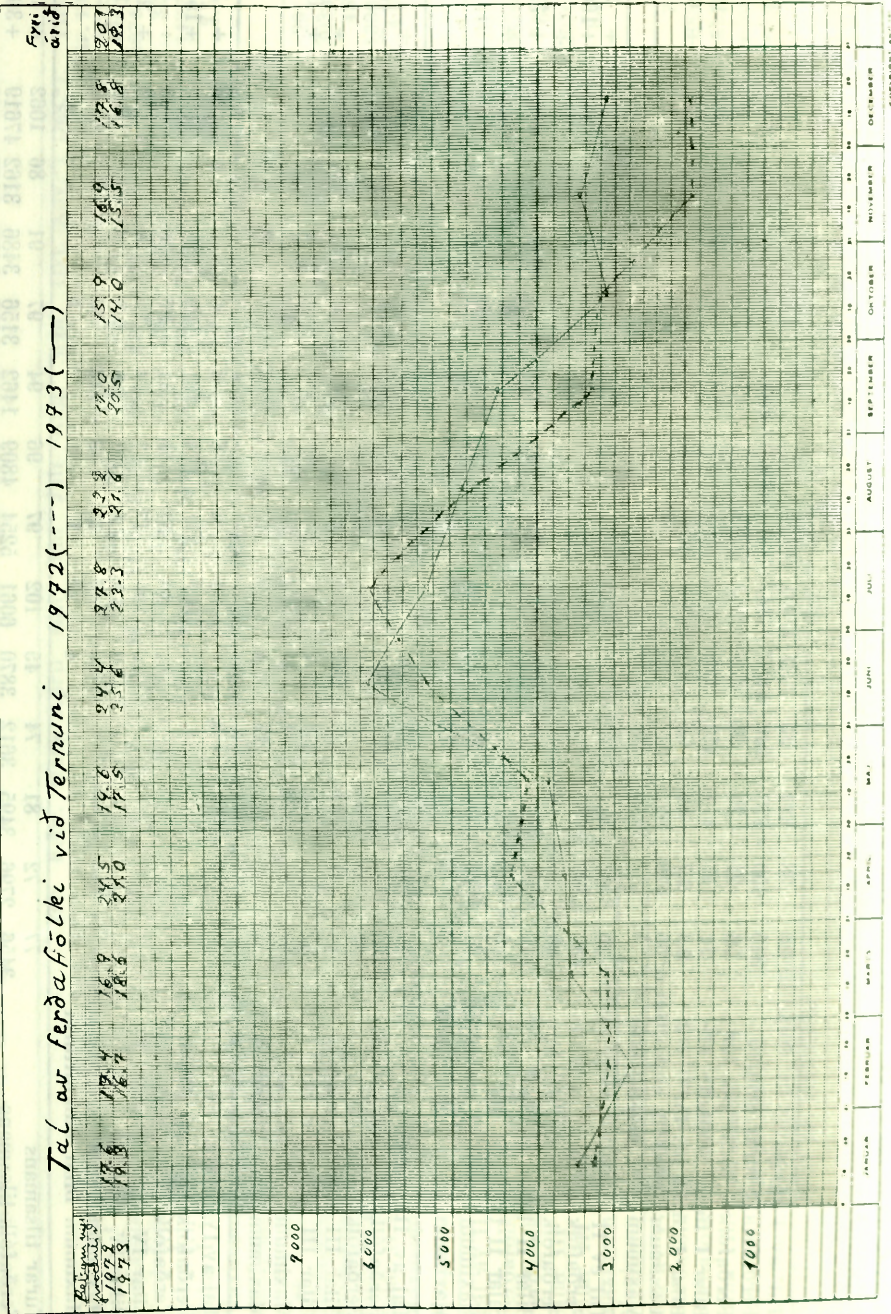
1973

*) merkir, at eikaskip hefur verið nýtt

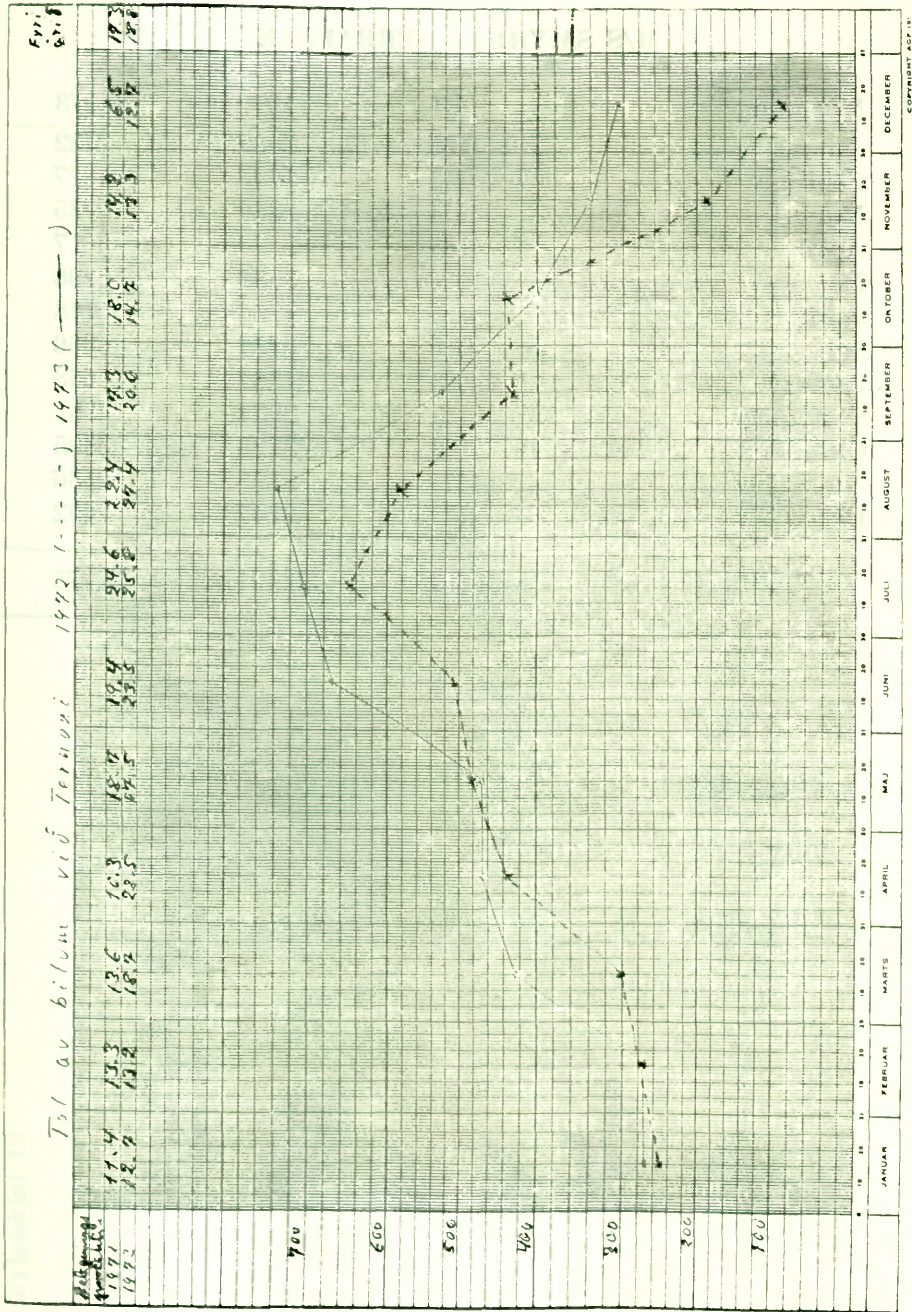
	Jan.	Febr.	mars	Apríl	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Des.	F.árið	Ímun	
														til 1972	
Tal av I túrum	30	28	321	28	21	31	31	31	30	31	30	30	30	362	+ 15
Ferðafólk I túrar samlað	845	659	777	946	1087	1347	1214	1070	1015	658	690	761	11069	+ 322	
Ferðafólk I túrar pr. túr	28	24	25	34	35	43	39	35	34	21	23	25	31	+ 1	
Bílar I túrar samlað	71	76	111	129	128	137	165	160	156	90	68	69	1360	+ 183	
Bílar I túrar pr. túr	2.4	2.7	3.6	4.6	4.1	4.4	5.3	5.2	5.2	2.9	2.3	2.3	3.8	+ 0.3	
Maximum ferðafólk einkultúrar	55	73	71	77	116	96	77	73	112	36	59	51			
Maximum bílar einkultúrar	5	7	10	14	8	10	11	14	8	7	5	6			
Tal av II túrum	30	28	31	16	31	29	31	30	30	31	30	30	30	349	+ 58
Ferðafólk II túrar samlað	1480	1480	1480	818	1063	1339	1546	1526	1285	908	969	994	14698	+ 1663	
Ferðafólk II túrar pr. túr	49	46	48	45	34	46	50	51	43	29	32	33	42	+ 3	
Bílar II túrar samlað	119	105	167	109	116	165	208	242	134	120	105	98	1688	+ 358	
Bílar II túrar pr. túr	4.0	3.8	5.4	6.1	3.7	5.7	6.7	8.1	4.5	3.9	3.5	3.3	4.8	+ 0.2	
Maximum ferðafólk einkultúrar	81	84	83	62	78	88	74	72	52	55	59	43			
Maximum bílar einkultúrar	8	7	11	13	8	12	14	13	14	9	9	4			
Tal av III túrum	17	16	19	28	29	29	29	29	29	31	30	26	312	+ 7	
Ferðafólk III túrar samlað	1131	847	1238	1848	1586	2333	2183	1939	1755	1442	1699	1407	19408	+ 462	
Ferðafólk III pr. túr	67	53	65	66	55	81	75	67	61	47	37	54	62	0	
Bílar III túrar samlað	84	87	147	229	209	266	282	284	202	169	167	139	2265	+ 189	
Bílar III túrar pr. túr	4.9	5.4	7.7	8.2	7.2	9.2	9.7	9.8	7.0	3.5	5.5	5.3	7.3	+ 0.8	
Maximum ferðafólk einkultúrar	87	85	66	82	91	116(2 f.)	85	103	92	55	72	81			
Maximum bílar einkultúrar	3	8	11	12	14	12	13	14(2 f.)	10	11	8	9			
Tal av IV túrum	0	0	0	0	4	13	6	6	5	4	1	0	39	+ 32	
Ferðafólk IV túrar samlað					134	1042	311	274	407	148	128	2444	+ 1556		
Ferðafólk IV túrar pr. túr					34	80	52	46	81	37	128	63	+ 64		
Bílar IV túrar samlað					13	105	47	53	34	21	0	273	+ 214		
Bílar IV túrar pr. túr					3.3	8.1	7.8	8.6	6.8	5.3	0	7.0	+ 1.4		
Maximum ferðafólk einkultúrar					26	116	53	43	116	45	64				
Maximum bílar einkultúrar					4	12	10	10	8	5	0				
Túrar tilsamans	77	72	81	74	45	102	97	96	94	97	91	86	1062	+ 108	
Ferðafólk tilsamans	3456	2796	3495	3612	3870	6061	5254	4809	1462	3156	3486	3162	47619	+ 3079	
Ferðafólk pr. túr	45	39	43	49	41	59	54	50	47	33	38	37	45	+ 2	
Bílar tilsamans	274	268	425	467	466	673	702	739	526	400	340	306	5586	+ 944	
Bílar pr. túr	3.6	3.7	5.2	6.3	4.9	6.6	7.2	7.7	5.6	4.1	3.7	3.6	5.3	+ 0.4	

Fylgiskjal 15

Fylgiskjal 16



Fylgiskjal 17



COPYRIGHT 1971

Fylgiskjal 18

M/S SMYRIL — FERÐAFÓLK

Mánaður	1971	1972	1973
Januar	1861	2082	2422
Februar	1472	1743	1827
Mars	1574	2369	2735
Apríl	1688	2520	3617
Mai	2226	3589	3298
Juni	4335	4266	5148
Juli	4780	5451	5866
August	4098	4567	5648
September	3133	2934	4381
Oktober	2682	3128	3805
November	1545	2195	2536
December	2170	2147	2492
	31.564	36.991	43.775

Fylgiskjal 19

SMYRIL

1971

Kapacitetur: Á vetri 175, á sumri 275 ferðafólk. Max. 10 bílar, 20 koyggjur.
Ein tútur er aftur og fram. Einkultiferð er annan vegin.

	Jan.	Febr.	Mars	Apríl	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dec.	F.árið	í mun
														t.ár. fyrri
Túrar Suðuroy	28	25	26	9	21	30	29	29	30	31	23	26	307	
Ferðafólk tilsamans	1861	1472	1574	1148	1988	3153	3980	3207	2532	2292	1456	2089	26752	
Ferðafólk pr. túr	66	59	61	128	95	102	137	111	84	74	63	80	87	
Koyggjur	294	248	279	118	257	322	392	396	309	339	250	358	3562	
Bílar tilsamans	63	57	70	61	77	122	228	236	124	131	66	95	1330	
Bílar pr. túr	2.3	2.3	2.7	6.8	3.7	4.1	7.9	8.1	4.1	4.2	2.9	3.7	4.3	
Max. ferðafólk pr. einkult ferð	171	107	90	300(3f.)	197	230 og 240 og 290	325	300	200	135	109	80	120	
Max. koyggjur	18	15	16	14	18	18	16	18(4f.)	16	15	11	15		
Max. bílar pr. einkultiferð	4	5	4	8	7	8	10	9	9	8	6	6		
Túrar Klaksvík						7	15	11	13	13	3	3	77	
Ferðafólk tilsamans						275	1182	761	891	601	387	89	81	4267
Ferðafólk pr. túr						39	79	69	69	46	32	29	27	551
Bílar						0	0	0	21	5	13	0	5	44
Túrar total	28	25	26	9	28	45	40	42	43	43	26	29	384	
Ferðafólk total	1861	1472	1574	1148	2263	4335	4741	4098	3133	2679	1545	2170	3119	
Koyggjur pr. túr	66	59	61	128	257	81	119	98	73	62	59	75	81	
Koyggjur total	294	248	279	118	257	322	392	396	309	339	250	358	3562	
Bílar total	63	57	70	61	77	122	228	257	129	144	66	100	1374	
Bílar pr. túr	2.3	2.3	2.7	6.8	2.8	2.7	5.7	6.1	3.0	3.3	2.5	3.4	3.6	

SMYRIL

1 972

Kapasitetur: A vetri 175, á sumri 275 ferðafólk. Max. 10 bílar. 20 koyggjur.
Ein tútur er aftur og fram. Einkultferð er annan vegin.

	Jan.	Febr.	Mars	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dec.	F.árið	í mun
	26	24	27	25	30	30	29	31	30	31	30	27	340	tár. fyri
Túrar Suðuroy	1979	1640	2256	3537	3311	4350	4350	3042	2304	2611	2195	2147	32412	+ 5660
Ferðafólk tilsamans	76	68	84	98	118	110	150	117	77	84	73	80	95	+ 8
Ferðafólk pr. túr	365	324	382	333	400	472	492	518	332	437	414	356	4825	- 4263
Koyggjur	100	83	120	125	174	177	278	278	172	135	111	117	1770	+ 440
Bílar tilsamans	3.8	3.5	4.4	5.0	5.8	5.9	9.6	9.0	5.7	4.4	3.7	4.3	5.2	+ 0.9
Bílar pr. túr	141	110	250	260	og 286	og 293	og 326	200	109	200	108	198		
Max. ferðafólk pr. einkulta ferð	175	204				205								
Max. Koyggjur	18	18	18(2 f.)	19	17	16	18(2 f.)	19	16	18(2 f.)	15	18		
Max. bílar pr. einkultferð	10	8	10	10	10	10	10(5 f.)	10(4 f.)	9	9	5	9		
Túrar Klaksvík	4	3	3	2	13	15	12	13	13	13			91	- 14
Ferðafólk tilsamans	103	103	113	80	552	942	893	925	630	517			4858	+ 592
Ferðafólk pr. túr	26	34	38	40	42	63	74	71	48	40			53	- 2
Koyggjur					20	13	4	4	1	2			44	+ 44
Bílar	6	3	5	1	18	19	26	24	26	12			140	- 96
Túrar total	30	27	30	27	43	45	41	44	43	44	30	27	431	+ 47
Ferðafólk total	2082	1743	2369	2520	4089	4253	5243	4567	2934	3128	2195	2147	37270	+ 6251
Ferðafólk pr. túr	69	65	79	93	95	95	128	104	68	71	73	80	86	+ 5
Koyggjur total	365	324	384	333	420	485	496	522	333	439	414	356	4869	+ 1307
Bílar total	106	86	125	126	192	196	304	302	198	147	111	117	1910	+ 536
Bílar pr. túr	3.5	3.2	4.2	4.7	4.5	4.4	7.4	6.9	4.6	3.3	3.7	4.3	4.4	+ 0.8

Fylgiskjal 21

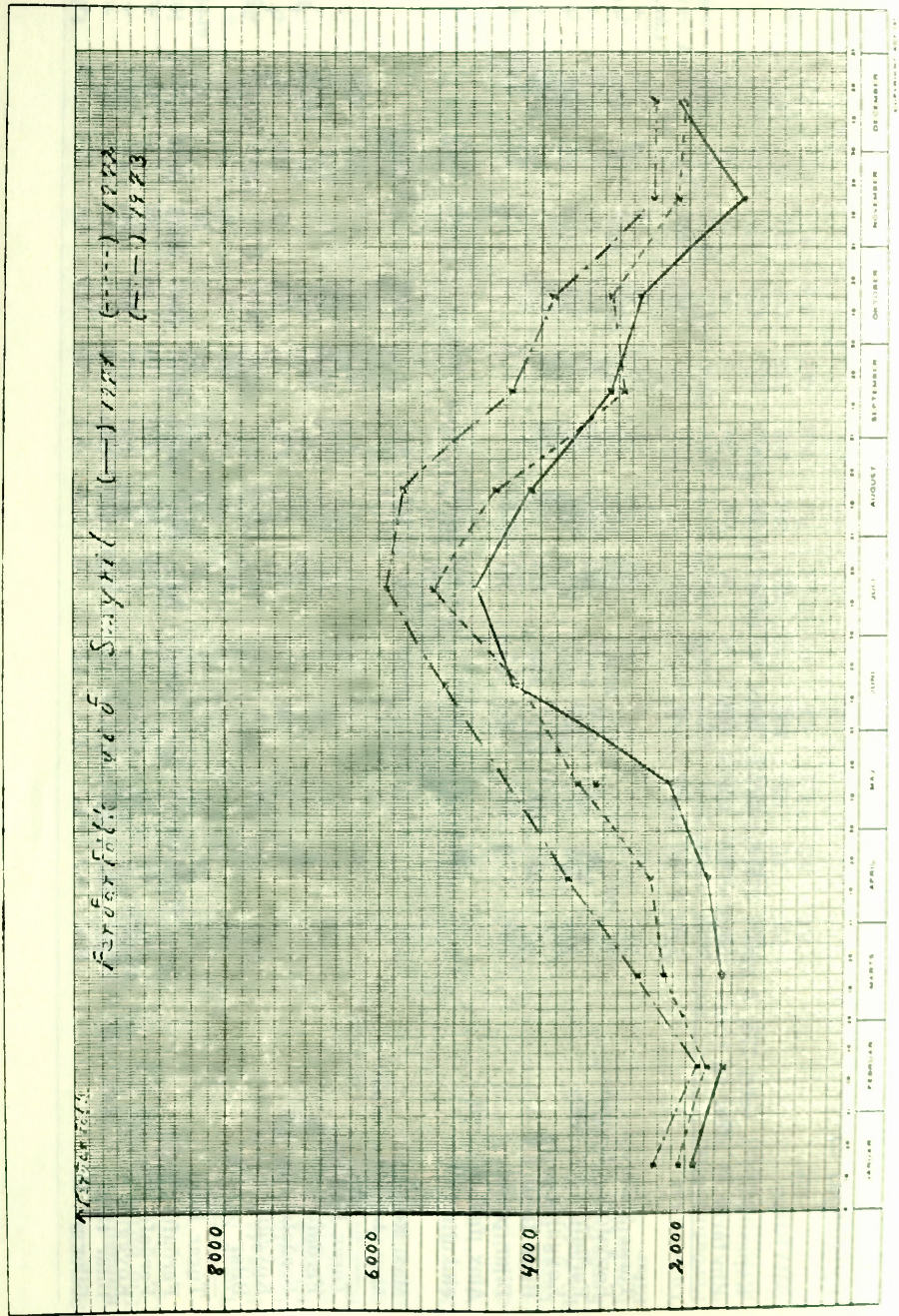
SMYRIL

1973

Kapasitetur: Á vetri 175, á sumri 275 ferðafólk. Max. 10 bílar, 20 koyggjur.
Ein tútur er aftur og fram. Einkultferð er annan vegin.

	Jan.	Febr.	Mars.	Apríl	Mai	Júní	Júlí	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dec.	F.árið	i mun
														tár.fyri
Túrar Suðuroy	31	28	31	28	28	28	31	31	30	31	29	31	357	+ 17
Ferðafólk tilsamans	2422	1827	2735	3617	2964	4117	4921	4575	3831	3306	2536	2492	39343	+ 6931
Ferðafólk pr. túr	78	65	88	129	106	147	159	148	128	107	87	80	110	+ 15
Koyggjur	309	288	405	481	374	477	594	552	455	558	409	339	5241	+ 416
Bílar tilsamans	80	103	144	276	169	188	294	433	201	244	143	115	2300	+ 530
Bílar pr. túr	2.6	3.7	4.6	9.9	6.0	6.7	9.5	11.1	6.7	7.9	4.9	3.7	6.4	+ 1.2
Max. ferðafólk pr. einkulta ferð	125	98	112(2 f.)	223,240	125	276,240	275(8f.)	275,250	225	178	117	138		
				og 212		og 225								
Max. koyggjur	13	14	16(2 f.)	15	18(2 f.)	18(4 f.)	19(3 f.)	19(3 f.)	18	18(3 f.)	17	18(2 f.)		
Max. bílar pr. einkulta ferð	5	10	6	10(2 f.)	9	10	10(3 f.)	10(10 f.)	9	10	7	9		
Túrar Klaksvík					9	13	11	14	12	12			71	+ 20
Ferðafólk tilsamans					334	1031	945	1073	550	499			4432	+ 426
Ferðafólk pr. túr					37	79	86	77	46	42			62	+ 9
Koyggjur					7	41	6	5	2	1			62	+ 18
Bílar					8	8	26	37	10	11			100	+ 40
Túrar total	31	28	31	28	37	41	42	45	42	43	29	31	428	+ 3
Ferðafólk total	2422	1827	2735	3617	3298	5148	5866	5648	4381	3805	2536	2492	43775	+ 6505
Ferðafólk pr. túr	78	65	88	129	89	126	140	126	104	88	87	80	102	+ 16
Koyggjur total	309	288	405	481	381	518	600	557	457	559	409	339	5303	+ 434
Bílar total	80	103	144	276	177	196	320	380	211	255	143	115	2400	+ 490
Bílar pr. túr	2.6	3.7	4.6	9.9	4.8	4.8	7.6	8.4	5.0	5.9	4.9	3.7	5.6	+ 1.2

Fylgiskjal 22



Fylgiskjal 20

Fylgiskjal 23

M/S MÁ SIN (RITAN) — FERÐAFÓLK

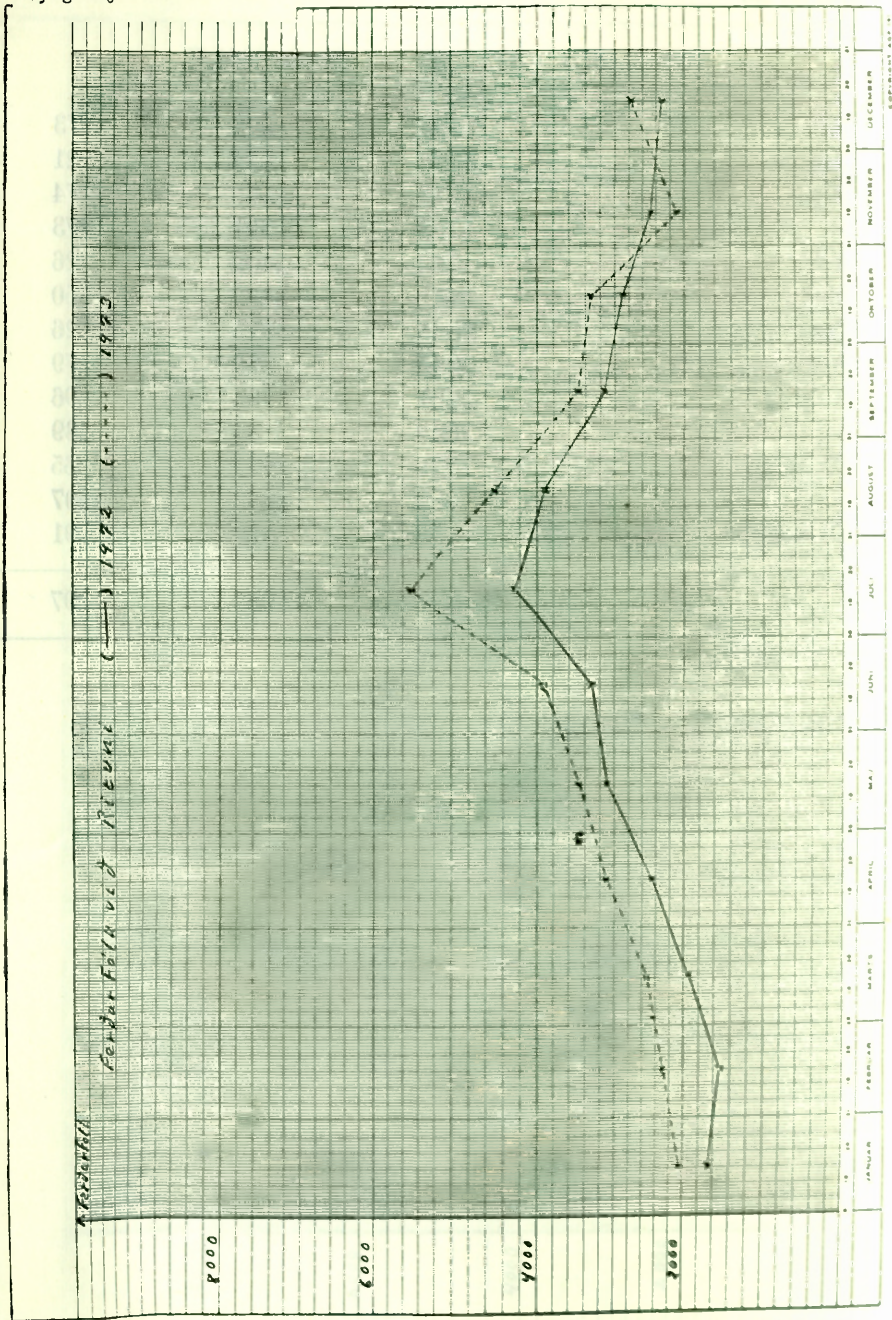
Mánaður	1971	1972	1973
Januar	1418	1633	2021
Februar	1518	1563	2274
Mars	1788	1991	2573
Apríl	784	2409	3126
Mai	1610	3062	3450
Júní	2045	3275	3926
Júlí	2845	4226	5479
August	2607	3904	4696
September	2044	3185	3489
Oktober	1770	2888	3365
November	1902	2488	2107
December	1959	2345	2791

 22.293

32.969

 39.297

Fylgiskjal 24



STATISTISKA TOLKINGAR

STATISTISKA TOLKINGAR

STATISTISKA TOLKINGAR

STATISTISKA TOLKINGAR

STATISTISKA TOLKINGAR

STATISTISKA TOLKINGAR

STATISTISKA TOLKINGAR

STATISTISKA TOLKINGAR

STATISTISKA TOLKINGAR

STATISTISKA TOLKINGAR

Fylgiskjal 25

STRANDFARASKIP LANDSINS SERROKNSKAPUR

	«Smyril»	«Dagstjórnan»	«Másin»	«Sildberin»	«Lísshövdi»
Inntøkur:					
Farmagjald	231.638,70	205.565,40	104.991,70	93.147,15	29.882,16
Persónflutningur	987.937,80	43.625,90	210.467,50	77.375,20	18.826,00
Postflutningur	73.000,00	39.450,00	38.949,38	38.949,39	27.990,00
Eykatúrar	19.236,40	115.370,53	1.765,00	4.650,00	
Kiosk. br.vinn.	25.861,61				
Cafeteria, br.vinn.	14.825,14				
	1.352.502,65	404.011,83	356.173,58	214.121,74	76.698,16
Útreiðslur					
Hýrur	740.138,24	386.981,63	218.780,45	195.977,21	184.036,68
Kostur til manning	53.540,00	24.075,41	8.325,00	9.154,20	9.220,50
Brenni- og smyrjilolja	207.509,30	72.186,70	25.970,61	20.050,69	5.675,24
Umvælingar og viðlíkahald v.m.	174.769,12	204.194,68	42.975,19	74.535,59	12.907,87
Tryggingar	135.409,15	39.941,04	25.118,75	16.222,09	
Farnasamsýningar til avgreiðslur	8.001,20	20.867,50	6.405,00	5.880,00	21.278,43
Umlossing, viðari- flytan v.m.					17.188,25
Leiga av eykaskipum		14.400,00	130,00	2.440,00	143.247,87
Samsýningar fyri postflutning	31.575,04	16.084,86	9.945,36	12.025,36	33.881,54
Endurgjald fyri vænt- andi farmagóðs	1.995,13	1.337,15	833,00	72,00	964,25
Havnagjöld v.m.	30.730,90	10.734,15	962,80	1.571,40	375,00
Avskrivningar	300.000,00	88.776,26			
Ymiskar útreiðslur	55.379,53	17.424,57	5.979,80	5.094,25	14.353,00
Samlaðar útreiðslur	1.739.047,61	892.004,15	345.425,98	343.022,79	443.128,63
Samlaðar inntøkur	1.352.502,65	404.011,83	356.173,58	214.121,74	76.698,16
Undirskot	386.544,96	487.992,32		128.901,05	366.430,47
Yvirskot			10.747,62		

FYRI SKIPINI FYRI 1971/72

«Pride»	«Ternan»	«Barskor»	«Stúlan»	«Kjógvin»	«Ritan»	falt
200.002,58	27.507,00	32.883,22	1.060,50	15.374,75	11.478,25	959.551,41
393.506,10	426.101,74	38.485,50	2.892,00	2.394,00	6.862,00	2.208.473,74
76.007,30			24.900,00			319.246,07
5.300,00		1.756,00	1.978,00	983,50	4.400,00	158.439,43
					1.197,79	27.059,40
						14.828,14
683.815,98	453.606,74	73.124,72	30.850,50	18.752,25	23.938,04	3.687.598,29
306.090,49	296.413,60	129.648,75	28.723,04	29.515,59	37.439,79	2.553.745,47
23.856,69	11.236,50	6.925,85		2.750,27	1.004,23	150.088,65
70.871,75	66.519,77	13.889,77	1.007,42	3.704,75	5.647,46	493.033,46
64.412,38	211.234,02	52.398,96	14.327,69	41.666,25	33.132,21	926.554,16
39.035,20	47.294,40	3.781,95	8.306,25	9.450,28	22.941,80	347.530,91
15.015,72	12.943,86	26.694,95	2.137,50			119.224,16
6.090,50	7.943,50	3.724,00				34.946,25
	1.100,00	8.600,00	400,00			170.317,87
41.178,43	6.052,72	24.127,30	2.807,24			177.677,85
5.246,34		173,45				10.621,32
12.716,36	21.137,10	698,20	360,00	1.221,15	7.278,20	87.776,26
130.425,70	168.189,44	12.000,00	15.213,67	153.047,46	140.329,73	1.007.982,26
25.294,38	19.044,10	2.279,80	1.028,60	1.759,40	7.873,95	150.551,58
740.233,94	869.109,01	284.933,96	74.311,61	243.145,15	255.647,37	6.230.010,58
683.815,98	453.608,74	73.124,72	30.650,50	18.752,25	23.938,04	3.687.598,14
56.417,96	415.500,27	211.809,26	43.461,11	224.342,90	231.709,33	2.553.159,63
						10.747,62

Fylgiskjal 26

STRANDFARASKIP LANDSINS SERROKNSKAPUR

	Smyril	Dagstjórnin	Ritan	Másin (Sandoyarr.)	Másin (Norðoyarr.)	Lishoydi
Inntøkur:						
Farmagjald	291.359,46	38.847,25	121.732,14	5.238,00	41.104,07	
Persónsflutn.	1.252.374,70	7.933,00	350.309,80	10.037,00	23.585,00	3.693,00
Postflutningur	127.411,66		95.558,76		50.964,66	
Eykatúrur	17.500,00	470.670,19	16.050,00		1.000,00	
Kiosk	47.896,17					
Cafeteria	28.290,79					
	1.764.832,78	517.450,44	583.650,70	15.275,00	116.653,73	3.693,00
Útreiðslur:						
Hýrur	952.776,27	303.273,50	381.145,54	37.998,93	152.666,45	45.498,93
Kostnarhald	54.270,00	32.506,41	14.135,98	819,00	8.523,00	1.431,00
Olja	215.995,79	75.438,93	53.506,65	4.762,25	11.891,75	2.120,25
Umvælingar og						
Viðlíkahald	156.214,17	125.097,97	116.799,21	19.388,64	44.559,60	614,00
Tryggingar	94.415,06	21.644,57	34.187,61	2.968,75	9.681,25	
Samsýningar til						
avgreiðslur	13.848,04		6.000,00		42.833,90	
Leiga av eykask.	20.000,00	18.000,00	49.810,00			26.400,00
Samsýning fyri						
postflutning	32.568,30		11.965,87		61.139,77	
Endurgj. væntað						
farmagóðs	7.378,68	6.137,85	678,22	200,37	269,50	
Vørugjald v.m.	45.474,45	10.717,65	678,22	200,37	269,50	
Avskrivningar	300.000,00	93.263,71	282.453,99			
Aðrar útreiðslur	62.092,74	20.430,31	35.171,58	372,00	8.202,45	22,40
Samlaðar útr.	1.955.033,55	706.510,80	1.001.284,70	76.856,54	339.828,97	76.098,58
Saml. innt.	1.764.832,78	517.450,44	583.650,70	15.275,00	116.653,73	3.693,00
Undirskot	190.200,77	189.060,36	417.634,00	61.581,54	223.175,24	72.405,58

FYRI SKIPINI FYRI 1972/73

Sillberin	Pride	Súlan	Ternan	Barskor	Kjógvin	falt
112.985,40	225.476,33	1.700,75	36.746,66	46.560,84	220.793,28	1.142.544,16
63.588,00	471.932,00	4.802,00	569.104,85	49.865,00	24.718,00	2.831.042,55
50.964,66	127.411,66	27.220,00	50.964,66	50.964,66	50.964,66	632.405,38
7.262,50	18.900,00	1.300,00	1.600,00	195,00	12.392,40	546.870,09
	16.378,58					64.274,75
						28.290,79
234.800,56	860.098,57	35.002,75	658.416,17	147.585,50	308.863,34	5.246.327,54
223.983,10	401.053,64	43.800,10	352.714,87	177.643,65	226.555,56	3.301.110,54
8.595,00	27.746,77		13.259,65	9.220,50	16.636,24	187.143,55
16.351,22	81.514,12	1.121,93	66.705,39	17.000,30	32.864,15	579.292,63
87.775,15	192.367,75	6.721,20	251.398,74	49.143,48	91.619,78	1.141.699,69
8.476,82	18.372,70	5.771,00	24.794,40	3.250,00	16.249,30	239.811,46
9.920,00	14.754,98	5.625,00	43.342,07	42.170,04	14.732,50	193.226,53
28.410,00	58.500,00		61.500,00	723,20	16.000,00	279.343,20
12.983,59	39.246,80	7.014,08	12.768,01	42.960,02	10.376,09	231.042,53
390,10	8.505,44	764,03	1.015,07	120,00	3.665,00	29.124,20
4.189,45	14.317,35	360,00	21.418,60	1.920,80	3.127,75	127.376,90
	131.403,78	15.213,47	168.645,05	12.000,00	156.931,66	1.159.911,66
5.389,59	30.323,40	374,80	25.214,09	2.485,65	7.092,58	198.170,74
406.464,02	1.018.106,73	86.765,61	1.043.795,94	358.637,64	597.850,61	7.667.233,69
234.800,56	860.098,57	35.002,75	658.416,17	147.585,50	308.868,34	5.246.327,54
171.663,46	158.008,16	51.762,86	385.379,77	211.052,14	288.922,27	2.420.905,13

Útreiðslur 1971/72

Undirskot samb. serroknaskapin:

«Smyril»	386.544,96	
«Dagstjornan»	487.992,32	
«Sildberin»	128.901,05	
«Lishøvdi»	366.430,47	
«Pride»	56.417,96	
«Barskor»	211.809,26	
«Súlan»	43.461,11	
«Ternan»	415.500,27	
«Ritan»	231.709,33	
«Kjógvin»	224.392,90	2.553.159,63

Rentur

297.770,21

Fyrisiting:

Løn til administrator og starvsfólk	342.332,97	
Húsaleiga	14.974,80	
Ljós og hiti	4.100,00	
Skrivstovuhald o.a.	47.810,46	
Grannskoðan	13.700,00	
Avskrivningar	1.668,74	
Avskrivning uppá innbúgv	3.687,18	
Avskrivning uppá gaffiltruck	15.250,00	443.524,15

Havnagjald fyri «Gamla Smiril»

14.400,00

Útreiðslur viðv. gaffiltruckum og pakkhúsum

44.295,97

 3.353.149,96

Útreiðslur 1972/73

Undirskot samb. serrokskapin:

«Smyril»	190.200,77	
«Dagstjórnan»	189.060,36	
«Sildberin»	171.663,46	
«Lishøvdi»	72.405,58	
«Pride»	158.008,16	
«Barskor»	211.052,14	
«Súlan»	51.762,86	
«Ternan»	385.379,77	
«Ritan»	417.634,00	
«Kjógvin»	288.982,27	
«Másin» — Sandoyarrutan	61.581,54	
«Másin» — Norðoyarrutan	223.175,24	2.420.906,15

Rentur 281.667,34

Fyrisiting:

Løn til administrator og starvsfólk	398.112,94	
Húsaleiga	16.405,19	
Ljós og hiti	5.161,57	
Skrivstovuhald o.a.	70.659,27	
Grannskoðan	13.200,00	
Avskrivningar	2.238,02	
Avskrivning uppá innbúgv	5.133,73	
Avskrivning uppá gaffiltruck	26.150,00	537.060,72

Regulering 7% av yvirtíð frá 1. apríl 1966

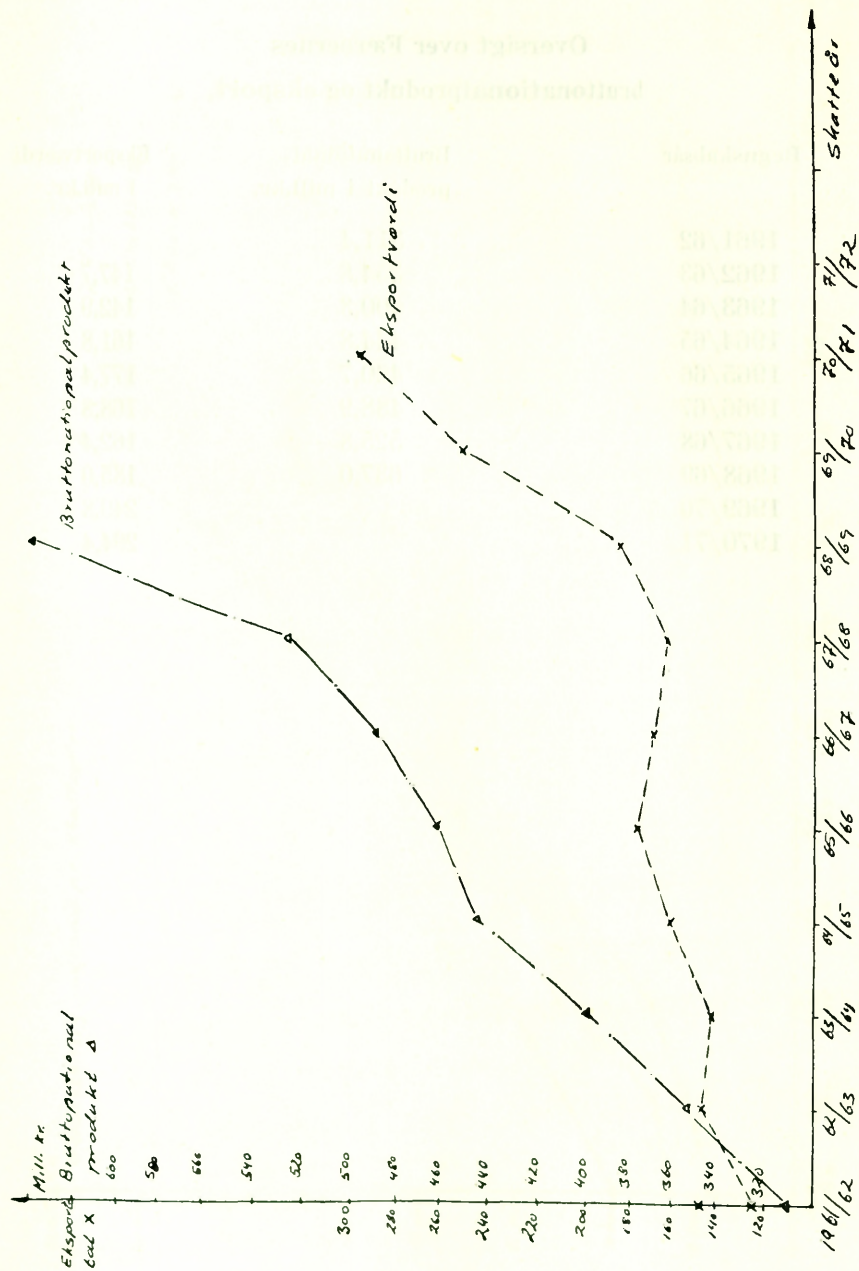
fyrí manning 55.152,94

Útreiðslur viðv. gaffiltruckum og pakkhúsum

55.561,54

3.350.348,69

Fylgiskjal 28

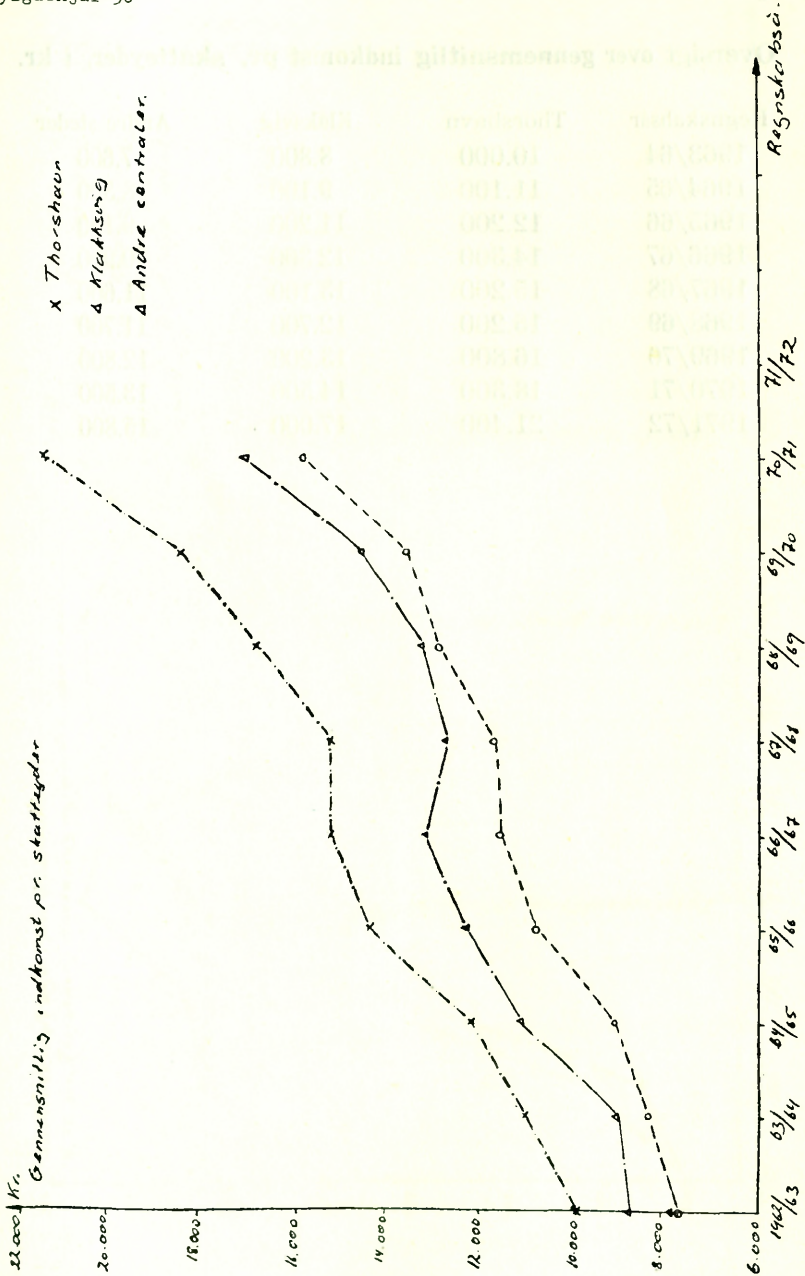


Fylgiskjal 29

**Oversigt over Færøernes
bruttonationalprodukt og eksport.**

Regnskabsår	Bruttonational- produkt i mill.kr.	Eksportværdi i mill.kr.
1961/62	311,4	
1962/63	354,8	147,7
1963/64	400,3	142,9
1964/65	444,8	161,8
1965/66	460,7	177,4
1966/67	488,9	168,8
1967/68	525,8	162,4
1968/69	637,0	185,0
1969/70		249,8
1970/71		294,4

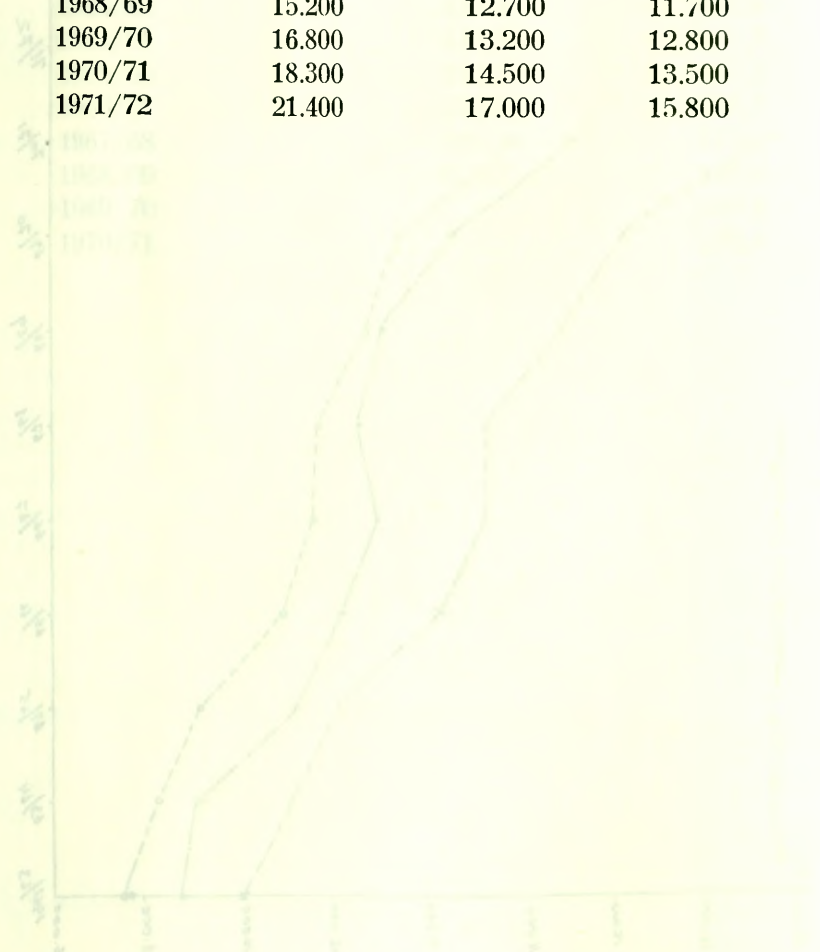
Fylgiskjal 3o



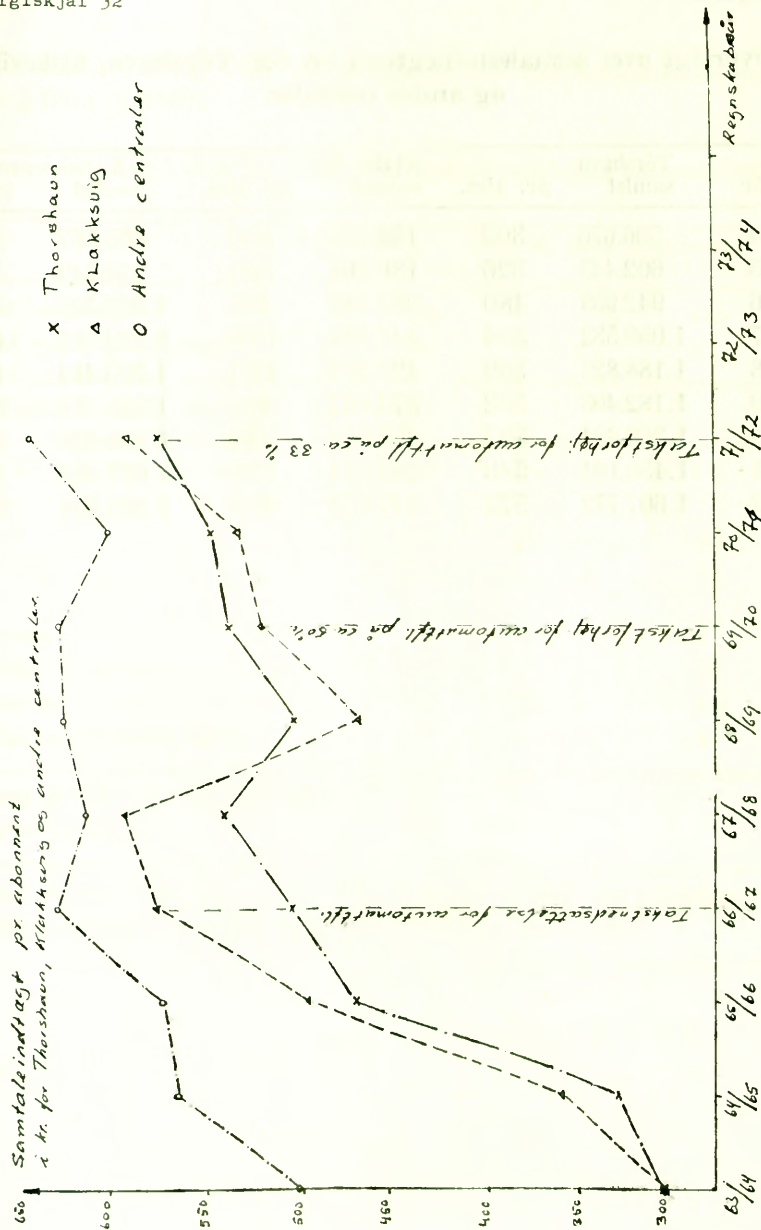
Fylgiskjal 31

Oversigt over gennemsnitlig indkomst pr. skatteyder, i kr.

Regnskabsår	Thorshavn	Klaksvig	Andre steder
1963/64	10.000	8.800	7.600
1964/65	11.100	9.100	8.300
1965/66	12.200	11.200	9.100
1966/67	14.300	12.300	10.900
1967/68	15.200	13.100	11.600
1968/69	15.200	12.700	11.700
1969/70	16.800	13.200	12.800
1970/71	18.300	14.500	13.500
1971/72	21.400	17.000	15.800



Fylgiskjal 32



Fylgiskjal 33

Oversigt over samtaleindtægter i kr. for Tórshavn, Klaksvík og andre centraler.

Regn- skabsår	Tórshavn samlet	Klaksvík		Andre centraler		
		pr. abn.	pr. abn.	pr. abn.	pr. abn.	
63/64	506.676	302	150.179	300	805.567	502
64/65	602.443	326	180.261	360	956.549	564
65/66	942.939	480	282.187	495	1.055.735	571
66/67	1.059.532	504	346.386	574	1.294.512	630
67/68	1.188.828	539	425.293	590	1.395.484	612
68/69	1.182.403	502	374.067	465	1.566.757	625
69/70	1.369.694	537	455.010	520	1.606.438	627
70/71	1.450.104	546	483.014	533	1.677.460	598
71/72	1.607.772	572	547.072	587	1.830.351	643

Fylgiskjal 34

Næste tabelopstilling viser en prognose for den samfundsøkonomiske udvikling frem til 1985.

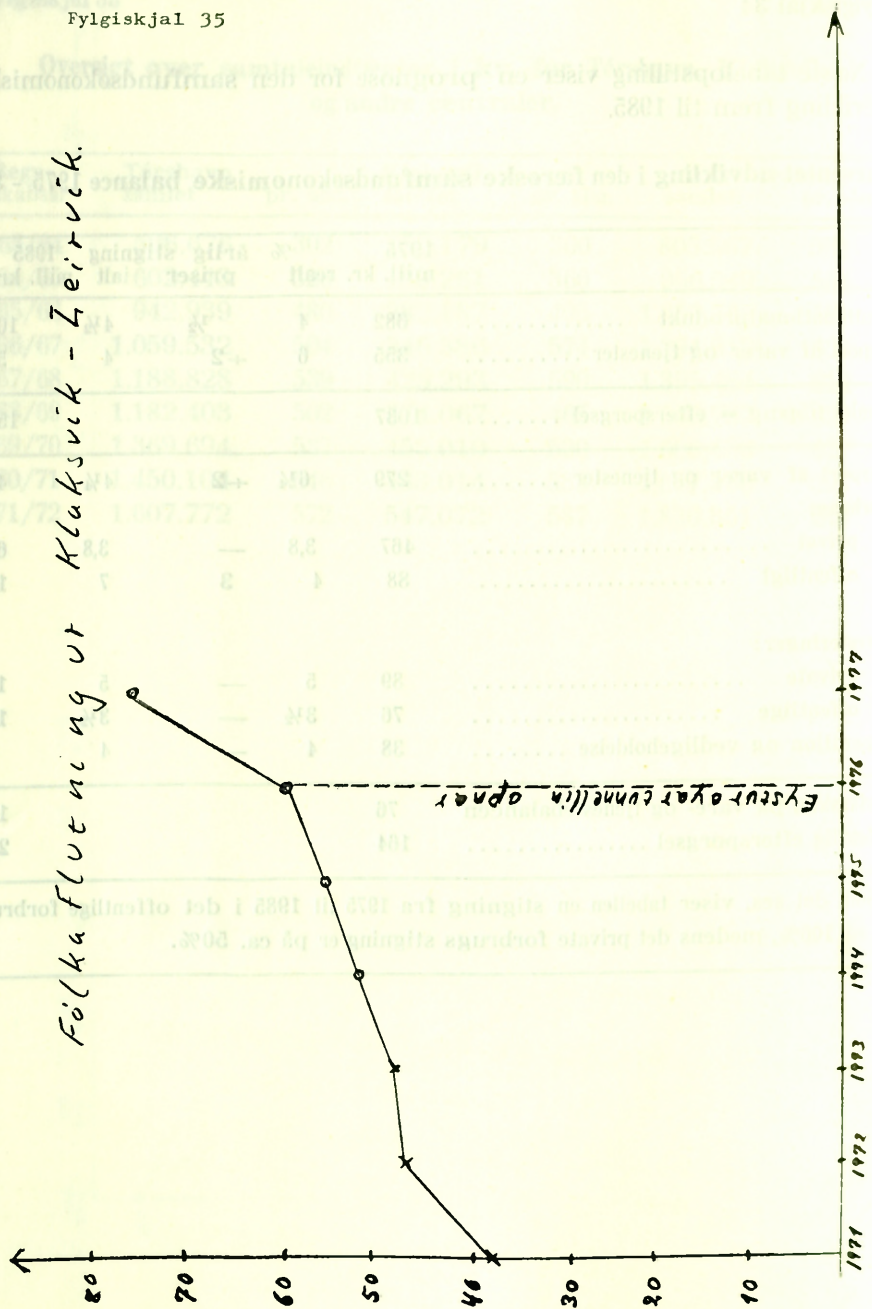
Forventet udvikling i den færøske samfundsøkonomiske balance 1975 - 85

	1975 mill. kr.	% årlig stigning real priser	årlig stigning ialt	1985 mill. kr.	
Bruttonationalprodukt	682	4	½	4½	1060
Import af varer og tjenester	355	6	-2	4	525
Samlet tilgang = efterspørgsel	1037				1585
Eksport af varer og tjenester	279	6¼	+2	4¼	423
Forbrug:					
privat	467	3,8	—	3,8	681
offentligt	88	4	3	7	173
Investeringer:					
private	89	5	—	5	145
offentlige	76	3½	—	3½	107
Reparation og vedligeholdelse	38	4	—	4	56
Underskud på vare- og tjenestebalancen	76				102
Offentlig efterspørgsel	164				280

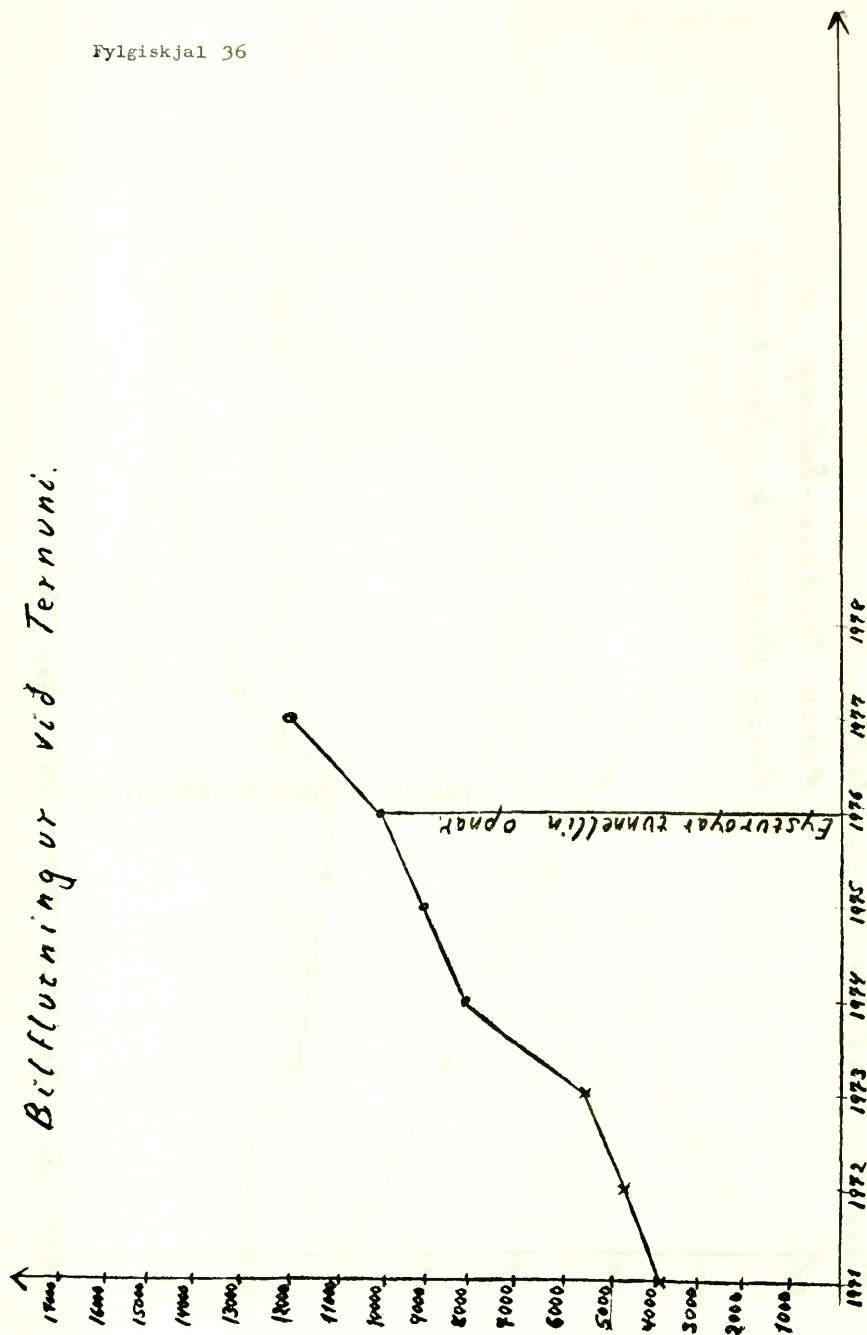
Som det ses, viser tabellen en stigning fra 1975 til 1985 i det offentlige forbrug på ca. 100%, medens det private forbrugs stigning er på ca. 50%.

Fylgiskjal 35

Fólkaflutningur Klaksvík - Zeitvík.

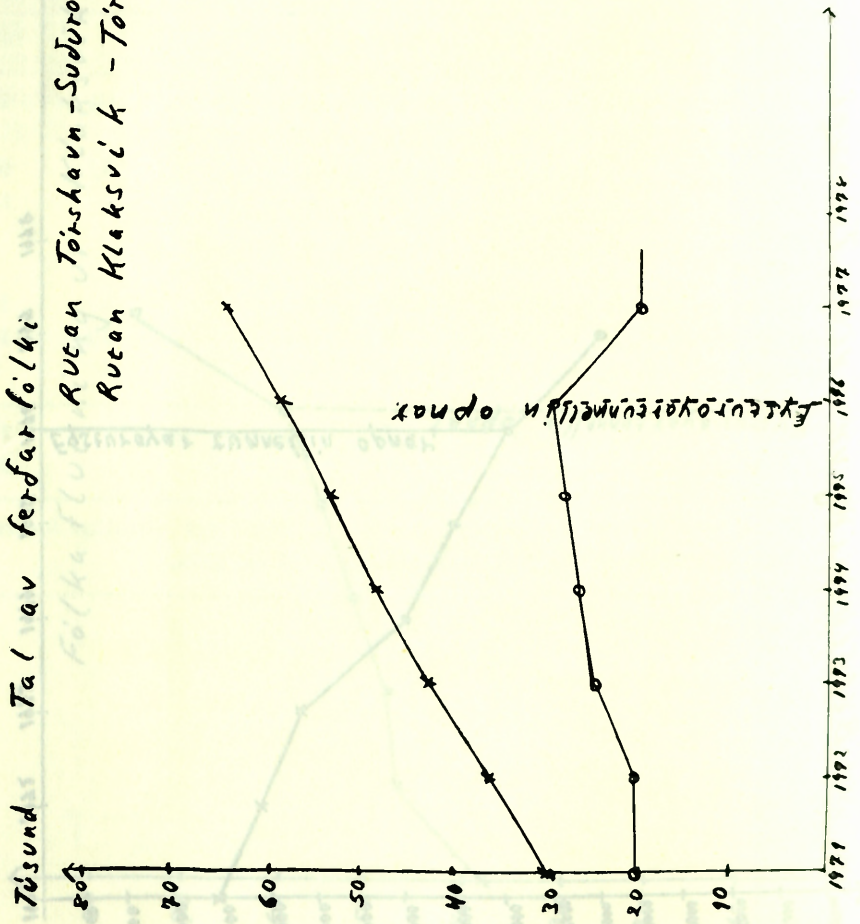


Fylgiskjal 36



Fylgiskjal 37

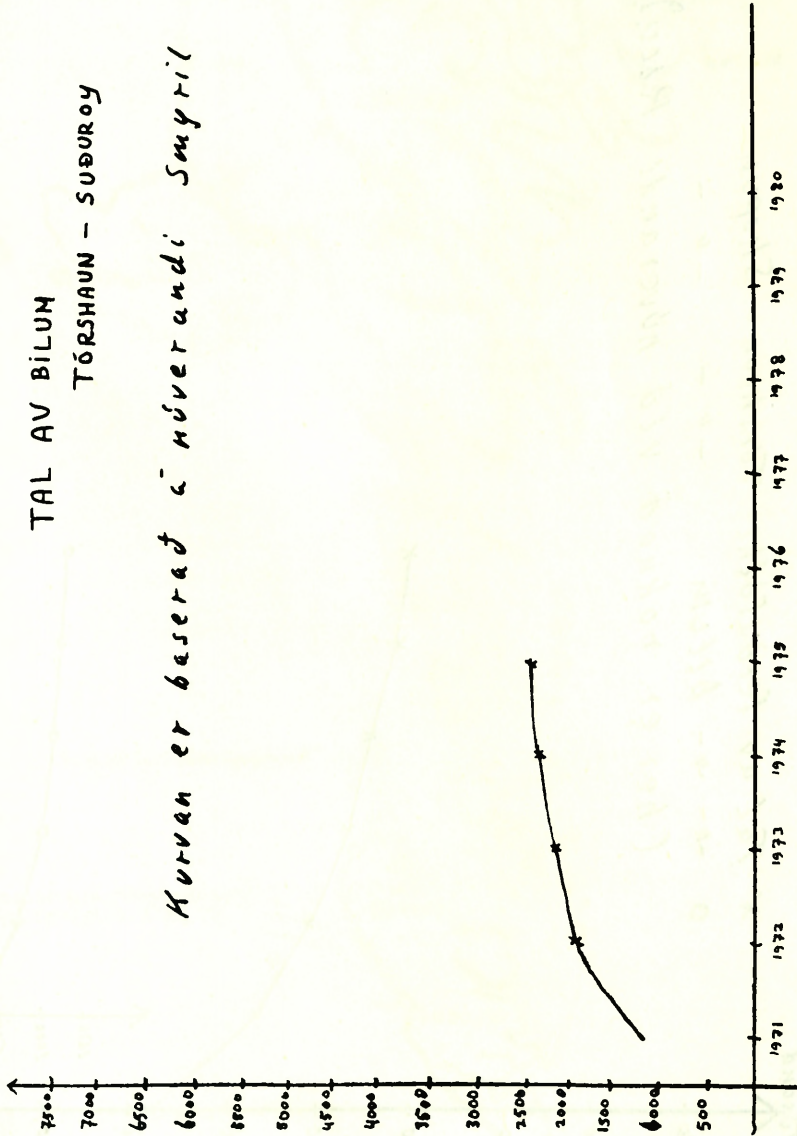
Tölusund Tal av ferfar fólki
 Rútan Tórshavn - Suduroy x
 Rútan Klaksvík - Tórshavn o



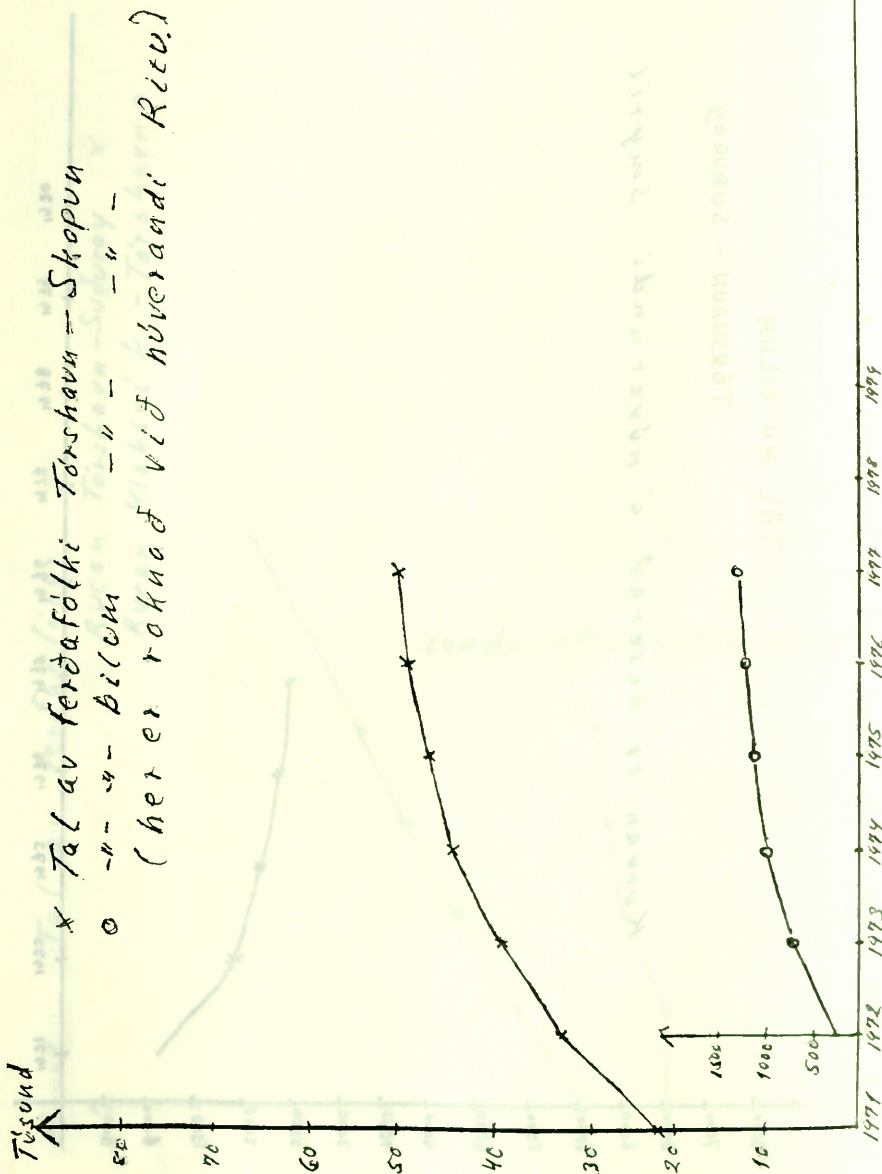
Fylgiskjal 37

TAL AV BILUM
TÖRSHAUN - SUÐUROY

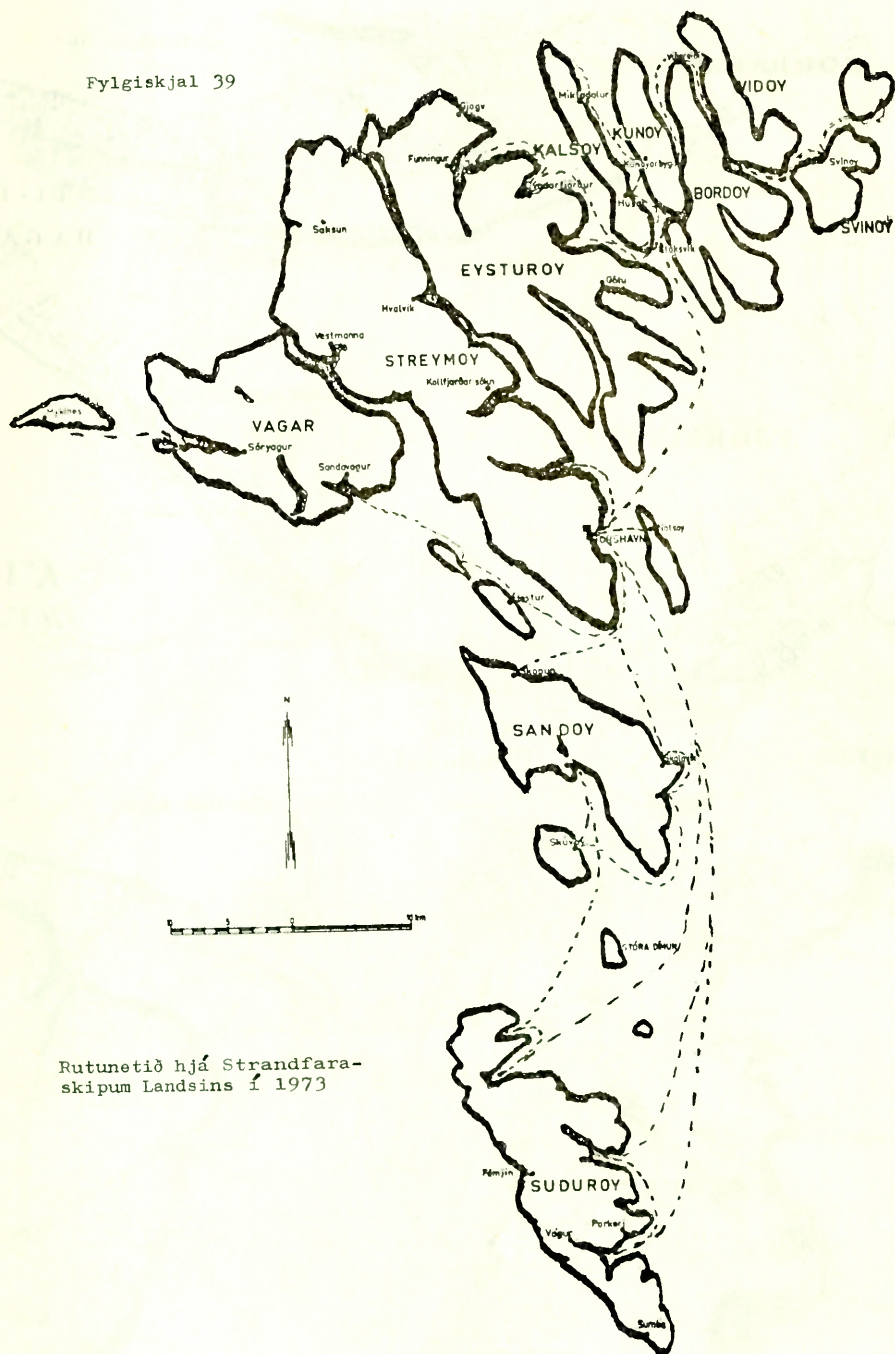
Kurvan er baserað á núverandi Smyril



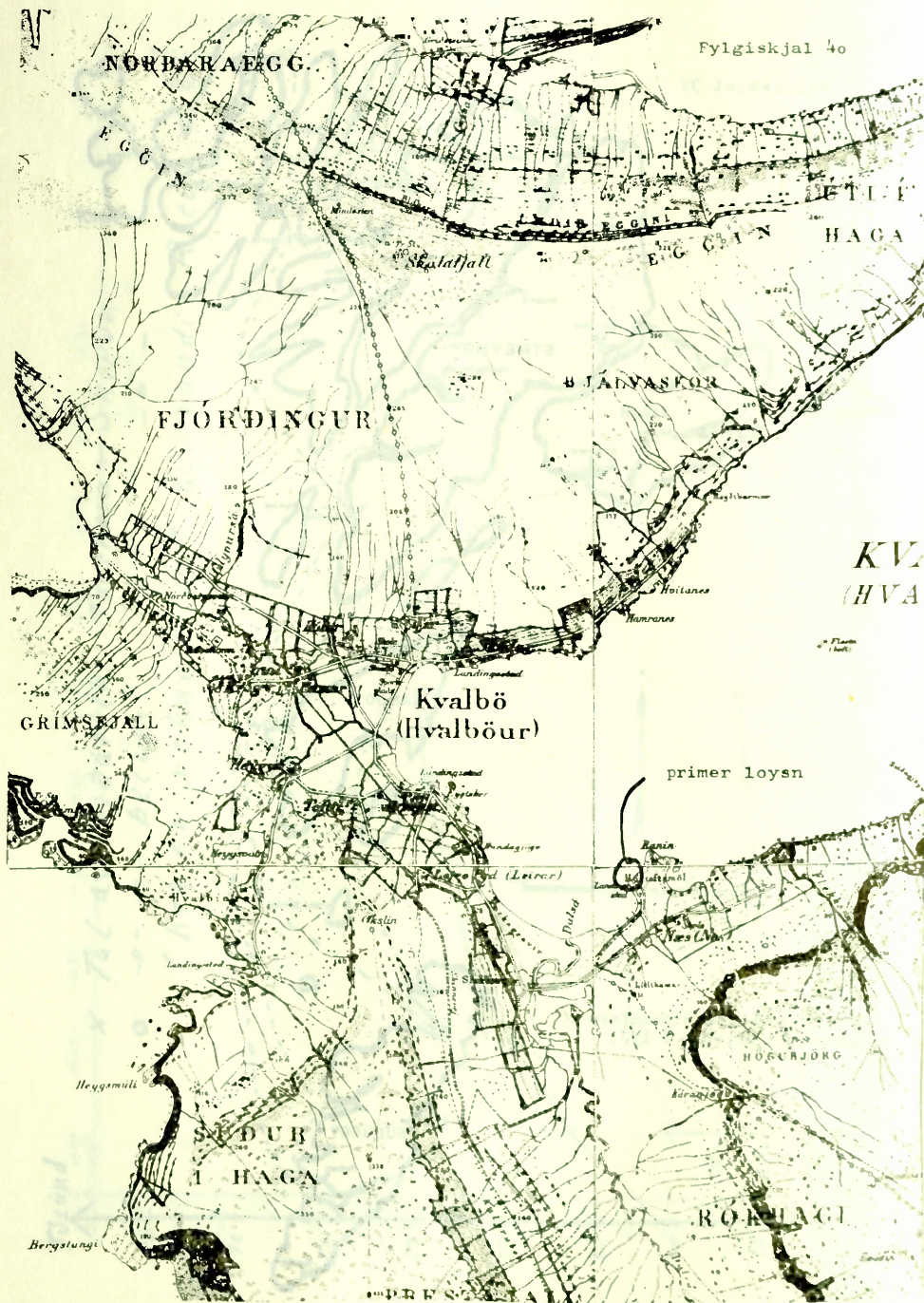
Fylgiskjal 38

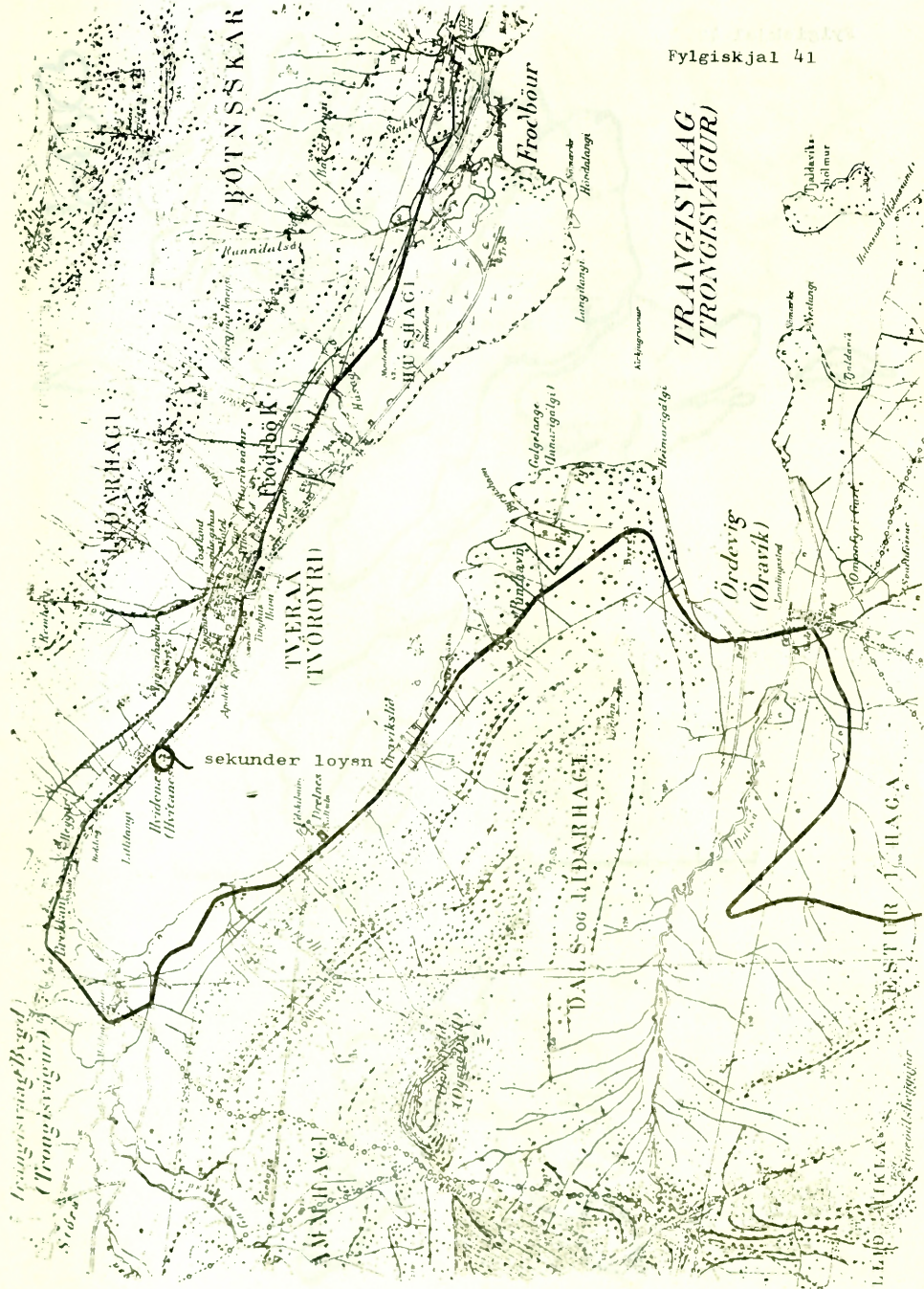


Fylgiskjal 39

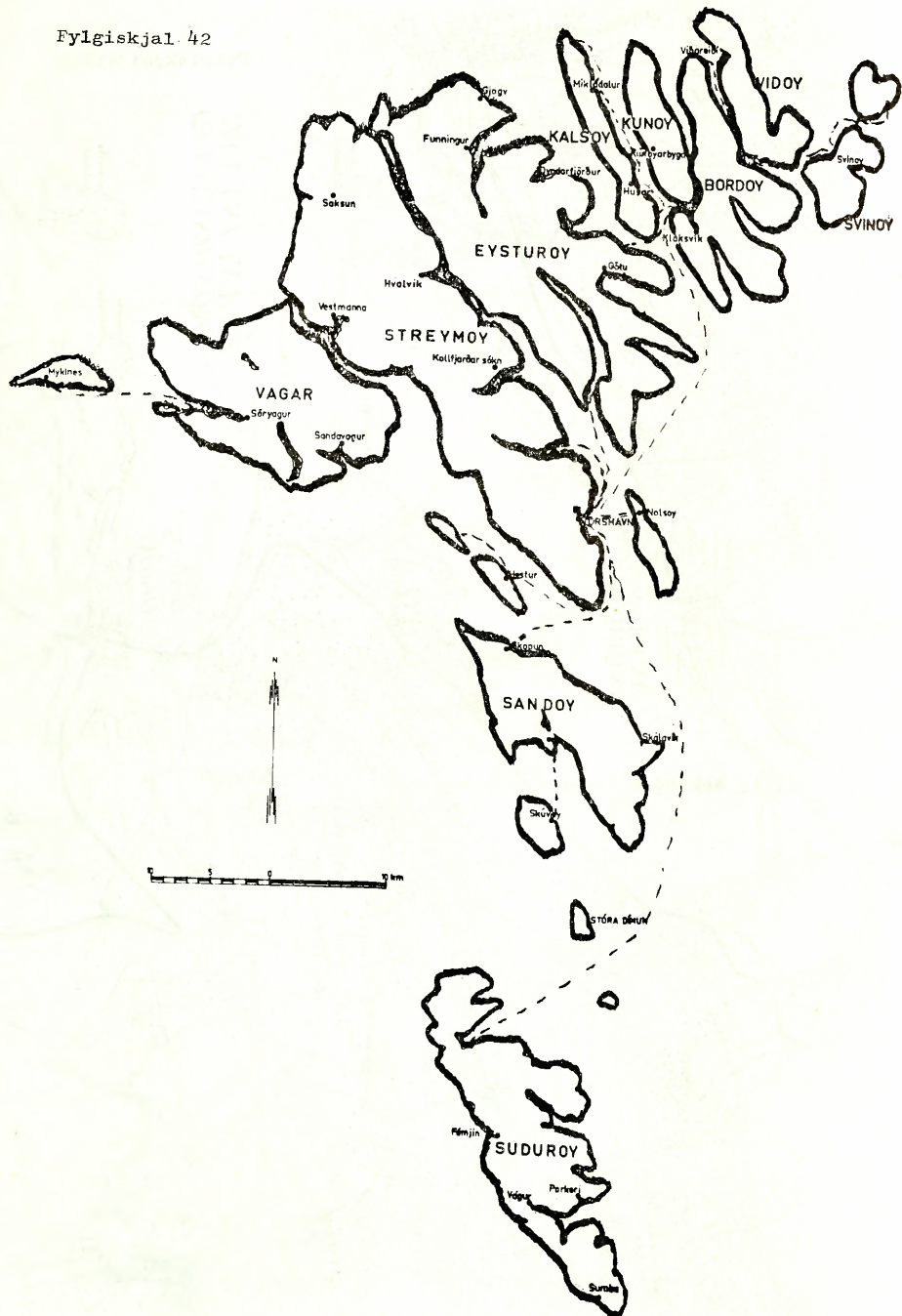


Rutunetið hjá Strandfarskipum Landsins í 1973

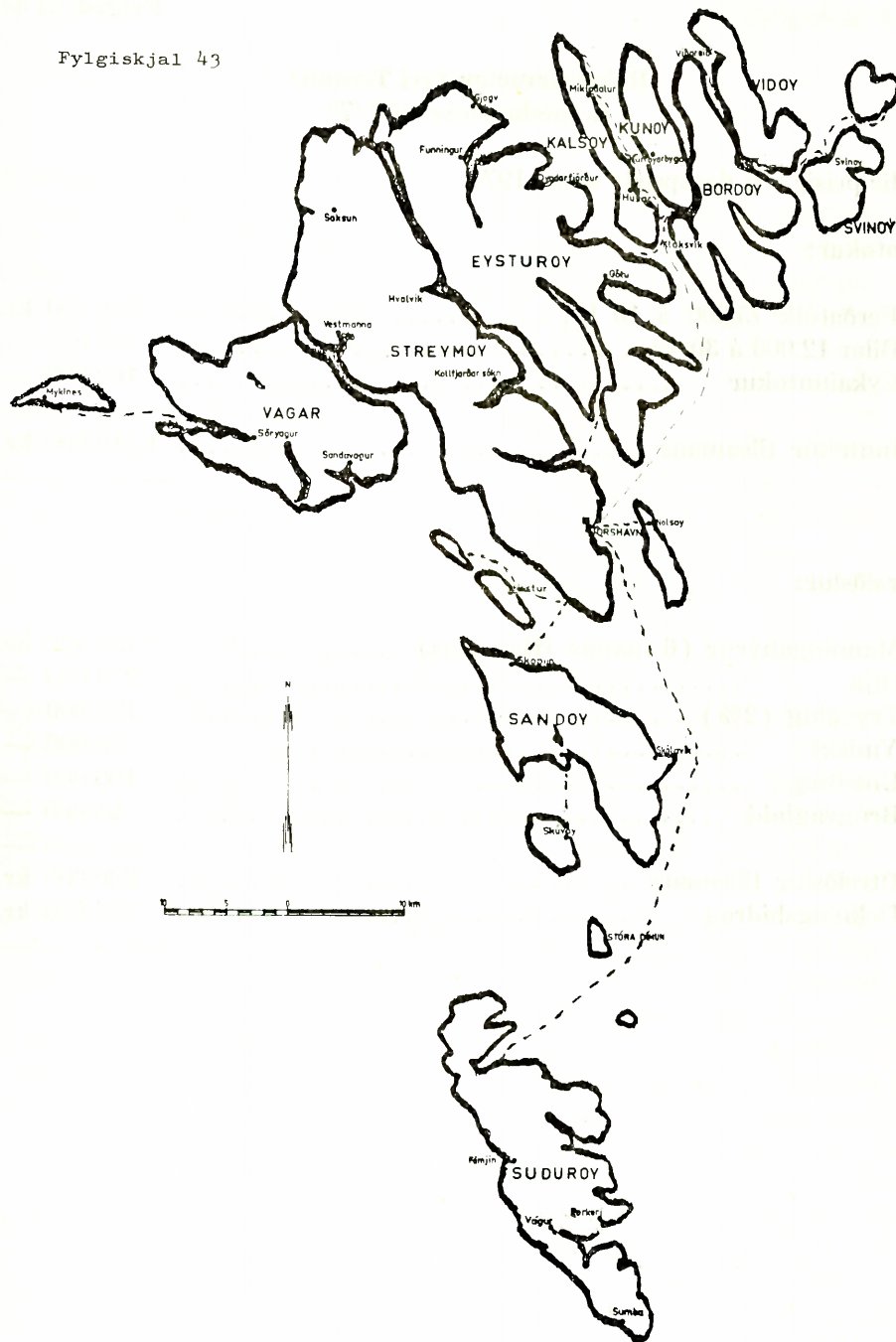




Fylgiskjal 42



Fylgiskjal 43



Rakstrarmetan fyrir Ternuna
Roknskaparár 1977/78

Allir prísir eru dagsprísir anno 1974.

Inntøkur:

Ferðafólk 75.000 á 10 kr.	750.000 kr.
Bílar 12.000 á 30 kr.	360.000 —
Eykainntøkur	100.000 —
	<hr/>
Inntøkur tilsamans	1.210.000 kr.
	<hr/>

Útreiðslur:

Manningahýrur (6 manns tilsamans)	400.000 kr.
Olja	250.000 —
Trygging (2%)	135.000 —
Ymiskt	50.000 —
Umsiting	100.000 —
Brúgvagjald	25.000 —
	<hr/>
Útreiðslur tilsamans	960.000 kr.
Dekningsbidrag	250.000 kr.
	<hr/>

Fylgiskjal 44 a

Rakstrarmetan fyri Smyril
Roknskaparár 1977/78

Inntøkur:

Ferðafólk Suðuroy 80.000 á 35 kr.	2.800.000 kr.
Ferðafólk Klaksvík 20.000 á 25 kr.	500.000 —
Farmur	1.000.000 —
Bilar Suðuroy 8000 á 40 kr.	320.000 —
Bilar Klaksvík 3000 á 35 kr.	105.000 —
Postur	300.000 —
Koyggjur 10.000 á 20 kr.	200.000 —
Kiosk — Cafeteria	100.000 —
<hr/>	
Inntøkur tilsamans	5.325.000 kr.
<hr/>	

Útreiðslur:

Hýrur (26 manns)	2.200.000 kr.
Kostur	125.000 —
Olja	1.250.000 —
Umsiting og viðlíkahald	250.000 —
Trygging (2% av upprunavirði)	600.000 —
Eykaskip	25.000 —
Manko	20.000 —
Brúgvagjald	75.000 —
Ymiskt	150.000 —
<hr/>	
Útreiðslur tilsamans	4.695.000 kr.
Dekningsbidrag	630.000 kr.
<hr/>	

Føroya Landsstýri
h e r

Viðvíkjandi flutningssambandinum til Eysturoy.

Alment mótvegis privatum ferðasambandi.

Kollektiv ferðsla í ogn hjá tí almenna eigur eftir mínari metan at rekast út frá tveimum grundsjónarmiðum:

1. Ferðslan skal rekast effektivt í sær sjálvum.
2. Hon skal tilrættaleggjast soleiðis at hon hevur størst møguligan búskaparligan týdning í samfelagnum.

Øðrvísið er við privatum rutum. Har er kravið um yvirskot tað altavgerandi.

Her á landi er úrslitið so at tað almenna hevur sjóvegis flutning til øll smápláss, meðan tvær tær størstu ferðsluæðrarnar eftir sjónum eru á privatum hondum.

Flutningssambandið í Eysturoynna serstakt.

Strandfaraskip Landsins røkir í Eysturoy rutur á bygdinrar Leirvík, Fuglafjørð, Oyndarfjørð, Hellurnar og Funning. Siglingin er frá Klaksvík og er hon 2 dagar um vikuna fyri øll pláss uttan Fuglafjørð. Vanliga er rutan røkt av bátinum í Kallsoyarsiglingini, og førir hettar við sær eina verri «service» fyri Kallsoy, samstundis sum flutningssamband 2 dagar um vikuna til áðurnevndu bygdir má haldast at vera í minna lagi, sæð frá einum búskaparligum sjónarmiði. Siglingin á hina síðuna av Eysturoy verður sum kunnugt røkt av T.M.M. við Trónða. Sum óivað øllum kunnugt røkti T.M.M. rutuna á Kaldbaksfjørð, men hana sleptu teir og rekur strandferðslan nú hesa sigling við stórum halli. Sjálv siglingin inni á Skálafirði er nú í seinastuni eisini skerd soleiðis, at nú verður t.d. ikki siglt á Skála. Bygdaráðsformaðurin á Skála hevur í skrivi til Samferðslunevnd Føroya Løgtings kært seg um vánalig flutningsviðurskifti og biðið um hjálp til at loysa trupulleikarnar í hesum sambandi.

Möguleikar fyri loysn av flutningstrupulleikunum í Eysturoy.

Samferðslunevndin ger í lötumi royndir at samskipa fólkaflutningin land og sjóvegis. Sostatt skal eg bert halda meg til farmaflutningin. Skal Strandfaraskip Landsins loysa flutningsspurningar í umrødda øki so verður hetta gjørt mest rationelt við einari kombineraðari skipa- og bilrutu. Ein slík bilruta vildi so eisini kunna røkt flutning til og frá teimum bygdum har strandferðslan longu hevur rutur. Sum umstøðurnar eru í dag so vildi kostnaðurin fyri at flutt ein lastbil aftur og fram á Toftir verið 2×85 kr. Hettar eru høgir byrjunarumkostningar. Øðrvísi vildi verið um Strandfaraskip Landsins átti Trónða, tí so vildu slíkar bilrutur partvís kunna «baserast» uppá tann yvirskotskapacitet, ið altíð er til steðar. Eg skal her skoyta uppí at ein sovørðin vil so at siga altíð verða til steðar á vanligum bilferjum við frammanundan bílegging av plássi. Skoytast skal uppí at tá ið tunellin frá Sundalagnum verður opnað, so má væntast at T.M.M. heldur uppá við hesari sigling. Trupult er nú at meta um tørvin á einum slíkum rútusambandi tá, men væntast má at Landstýri kemur at standa yvirfyri einum politiskum kravi um regluliga sigling tann vegin í hvussu so er eini 2 ár aftaná. Strandferðslan kemur óivað at noyðast til at umsita hesa. Nakað annað er so at sum líkindini eru at koyra eftir oynni, so koma tað altíð at verða líðir har neyðugt verður at flyta fólk og bilar av sunnara parti av Streymoyinni og inn á Skálafjørðin. Roknast kann ikki við at nakað privat felag vil átaka sær at hava skip tilreiðar til ein slíkan flutning.

Niðurstøða.

Mín metan er at Strandfaraskip Landsins eigur ikki at fara undir flutning til smápláss inni í Eysturoynni uttan so at Tróndur verður yvirtikin samstundis. Ger strandferðslan tað kann roknast við at vit fáa leikin um Kaldbaksfjørð um aftur. Harafturímóti vil eg tilmæla at yvirtaka Trónða, tí so hava vit eitt støði at byggja á tá ið hugsast skal um eina loysn á flutningstrupuleikunum í Eysturoy og samskipan av flutninginum fyri alt landið.

Sum rokniskapurin (fylgiskjal 1) vísur, so er Tróndur bókaður til eitt upprunavirði pr. 31/12-1972 uppá 2.464.022,76. Hendan upphædd er niðurskrívað við 1.349.415,97 kr. til 1.094.606,79 kr.

Tróndur stendur fyri stórari klassing og eg vil tí meta at tilbøðsprisurin fyri hann eigur at liggja umleið — mill.

Thomas Henriksen
verkfrøðingur.

Fylgiskjal 46

Ruta	flögupphædd	Skipaslag	Kontrakt- tíðspunkt	Levering
Klaksvík- Tórshavn- Suðuroy	ca. 30.000.000	Ferja	1/12-1974	1/10-1976
Klaksvík- Lorvík	ca. 7.000.000	Ferja	1/10-1975	1/4-1977
Streymoy- Sandoy	ca. 7.000.000	Ferja	1/6-1977	1/4-1979
Sand- Skúvoy	300.000	Kontionellur træbátur (umleið 12 t)	1/3-1975	1/5 1976