Fólk á **ferð**

100
1917–2017
STRANDFARASKIP
LANDSINS

STRANDFERÐSLAN
100 ÁR

Frá saltsilo
til mentanarhús
í heimsflokki

ÓALMENNUR
FØROYAMEISTARI
Í AT PENDLA

Væl eydnað
bjargingarroynd
við Ternuni

ÓKEYPIS – SUMMAR 2017

03 STRANDFERÐSLAN 100 ÁR

08 FRÁ SALTGOYMSLU TIL FØROYA STØRSTA MENTANARHÚS

11 ÓALMENNUR FØROYA-MEISTARI Í AT PENDLA

14 VIÐ BUSSI TIL TJØRNUVÍKAR OG GJÁAR

16 VÆL EYDNAÐ BJARGINGARROYND VIÐ TERNUNI

20 TUMMAS SÍMUN RØKIR FARMALEIÐINA Í KALSOYNNI

24 FERÐAFÓLKATALIÐ VIÐ SKIPUNUM NÓGV ØKT

28 THE PUBLIC TRANSPORT COMPANY OF THE FAROE ISLANDS

29 FERÐSLUKORT

30 BARNASÍÐAN

STRANDFARASKIP LANDSINS

FÓLK Á FERÐ

ÚTGEVARI
Strandfaraskip Landsins

ÁBYRGD
Hilmar Eliasen, stjóri

SKRIVAÐ
Eyðhild Jacobsen
Uni Arge

UPPSETING OG SAMSKIPAN
Sendistovan

PRENT
ArcoRounborg

FORSÍÐUMYND
Sosialurin

ONNUR MYNDAFÓLK
Ólavur Frederiksen, Finnur Justinussen, Sosialurin, Strandferðslan o.o.

Fleiri ferðast við Strandferðsluni

Nógv ferð er á samfelagnum í løtuni, og búskaparliga viðrákið sæst m.a. aftur í ferðafólkatølunum hjá Strandferðsluni. Um 60.000 fólk fleiri ferðaðust við skipunum í 2016 samanborið við 2015, og vøkstur var á øllum skipaleiðum uttan teirri minstu millum Sand og Skúvoy. Serliga stórur var vøksturin á Suðuroyar-leiðini og Sandoyar-leiðini. Javnan frættist, at alsamt fleiri útlendsk ferðafólk koma til Føroya. Ivaleyst sæst hetta aftur í ferðafólkatølunum innlendis eisini.

Men avbjóðingar eru, tá virksemið í samfelagnum veksur. Umrøtt hevur í seinastuni verið, at ferðafólk leggja alsamt størri trýst á smáplássini, og at peningur eigur at verða tikin frá ferðafólkum, sum ganga í haga. Greitt er, at tá trýstið á ymsu plássini økist, krevst samskipan í ferðavinnuni, og tí er ivaleyst neyðugt, at allir avvarðandi partar seta seg saman at umrøða, hvør yvirskipaða ferðavinnuætlanin skal vera fyri alt landið.

Eitt íkast hjá Strandferðsluni er, at vit hava ment eina bókingarskipan til skipini, sum er klár at taka í nýtslu. Higartil eru ferðafólk í bili komin til skipini í teirri vón, at pláss var umborð. Einstakar túrar á fleiri leiðum kann tó vera fult, og fólk og bilar standa eftir. Við eini bókingarskipan, har ferðaseðilin er goldin og bíleggingin skrásett frammanundan, ber betur til hjá Strandferðsluni at stýra trýstinum á farleiðunum. Fyri t.d. vinnulívið og stórar ferðafólkabólkar er tílík skipan sera hent.

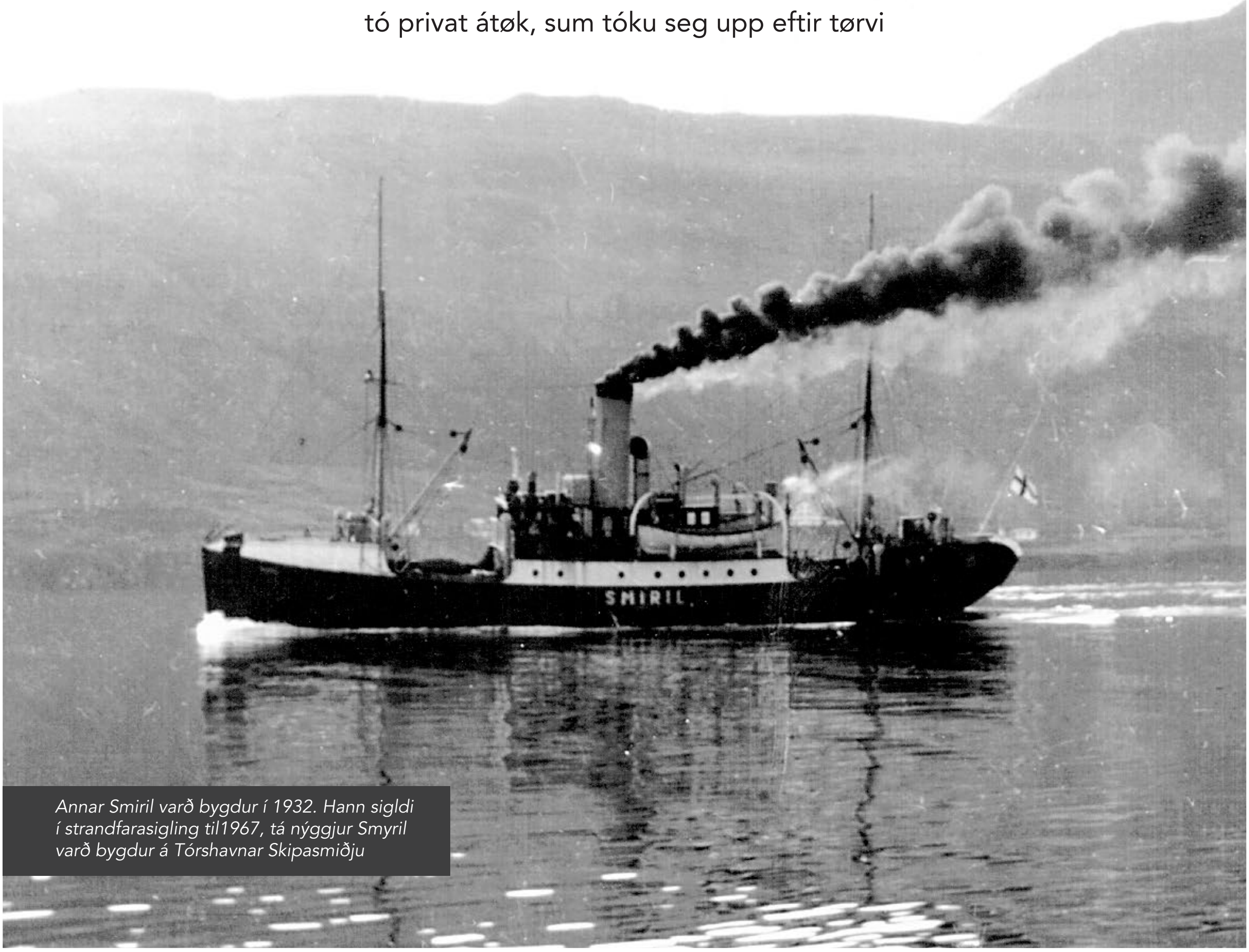
Enn er bókingarskipanin ikki tikin í nýtslu, men vit vóna, at hon lutvíst verður sett í verk í ár og fult og heilt næsta vár. Í sama viðfangi er ætlanin at fara at gera meira burtur úr marknaðarføringini. Okkara upplýsingartænasta um túrar og broytingar á farleiðum er áhaldandi alt árið, men sum flutningsfelag, ið røkkur út í hvønn krók í landinum, hava vit ofta tørv á at gera meira burtur úr tænastunum, vit veita, og tí fara vit við verandi manning at legga størri dent á marknaðarføring.

Liðin eru í ár 100 ár, síðan landið yvirtók Smiril frá Mortensensmonnunum. Hetta var byrjanin til Strandferðsluna, sum vit kenna hana í dag. Í blaðnum hesaferð og við almennum tiltaki í nýumbygdu saltsiloini á Drelnesi hátíðarhalda vit 100 ára dagin og líta aftur um bak við framløgum, kjaki og framsýning. Dagurin er eitt gott høvi at umrøða støðuna á samferðsluøkinum, og hann er samstundis ein góður møguleiki at viðgera, hvussu tørvurin á flutningi verður í framtíðini. Góða ferð!

Hilmar Eliasen, stjóri
Strandfaraskip Landsins

Strandferðslan **100 ár**

Í ár eru liðin 100 ár, síðan landið yvirtók Smiril frá Mortensens-monnunum á Tvøroyri. Hetta var byrjanin til, at tað almenna fór at standa fyri strandfarasigling. Virksemið hjá Strandfaraskipum Landsins er í dag regulerað við lóg um ásettar skyldur at flyta fólk og farm millum oyggjarnar. Upprunaliga vóru fleiri sjóleiðir tó privat átøk, sum tóku seg upp eftir tørvi



Annar Smiril varð bygdur í 1932. Hann sigldi í strandfarasigling til1967, tá nýggjur Smyril varð bygdur á Tórshavnar Skipasmiðju

So leingi fólk hava búð í Føroyum, hava tey havt tørv á at ferðast millum oyggjarnar. Í dag flytur Strandferðslan fólk og farm í Føroyum við sjey skipum, fimm lastbilum og 26 bussum, men soleiðis hevur ikki altíð verið.

Í gomlum døgum varð róð við árabátum, og fólk vórðu skjútsað aftur og fram. Um hetta vóru reglur galdandi, og longu í Norsku lóg frá 1687 eru hesar reglur feldar á blað. Í 1865 komu neyvari ásetingar um skjúts fyri Føroyar í gildi, og í 1871 kom lóg um postflutning í gildi.

Men sum fríhandilin tók seg fram eftir 1856, og samferðslan við onnur lond tók dik á seg, mentist tørvurin á regluligum sambandi millum oyggjarnar.

Í 1884 kom tí á tingborð umsókn um at fáa til vega skip, ið bara hevði til endamáls at sigla regluliga innanoyggja. Tingið hevði áhuga fyri málinum, men hevði tá á døgum so lítið av pengum at ráða yvir, at onki spurdist burtur úr málinum í 10 ár.

Tá mistu stjórarnir í A/S Johan Mortensen Eftf. á Tvøroyri tolið og tóku málið upp sjálvir. Petur og Niels Juel Mortensen, ið stjórnaðu Føroya størstu fyritøku, fóru í 1895 til Danmarkar at samráðast við ríkisstýrið um sáttmála at bíleggja og lata byggja eitt dampskip.

Hetta skipið gjørdist fyrsti Smiril. Hann varð bygdur á Kockum Mekaniska Verkstad Aktiebolag í Malmø í Svøríki og skuldi bæði sigla uttanlands og innanlands.

ÓTESPILIG SIGLING

Smiril varð sjósettur 15. oktober í 1895 og fór úr Keypmannahavn 13. desember til Føroya. Hann kom á Tvøroyri fýra dagar seinni. Skipið kostaði 70.000 kr. at byggja og var 162 BRT. Á skorsteininum stóð eitt M skrivað, ið vísti, at Mortensensmenn áttu skipið. Skipið var aftur í Malmø í 1901, har tað fekk nýtt dekshús til ferðafólk.

Í mai 1917, meðan fyrri heimsbardagi herjaði, yvirtók Færøernes Amtskommune skipið og raksturin. Smiril røkti framvegis trúliga innanoyggjasiglingina í 1928, tá syndarlig vanlukka rakti skipið. Komin á Mjóvanes í januar í ódnarveðri skoláði dekshúsið omanav, og fimm fólk, sum vóru stødd har, sjólótust.

Ótespiligt man ofta hava verið at siglt millum oyggjarnar við so lítlum skipi, eins og vanlukkan vísir, og í apríl 1930 ger skiparin á Smirli, D. Olaus Poulsen av Tvøroyri, vart við hetta í skrivi til løgtingið.

Ørindi hansara eru fyrst og fremst at minna tingið á, at hann eigur at fáa pensjón, tá hann fer frá. Hann skrivar í brævi, sum er til skjals á bygdarsavninum á Tvøroyri:

„Den 9. Marts var det 20 Aar, siden jeg kom ombord i „Smiril“ som Fører, og af dette Tidsrum har jeg i 11 Aar været i Lagtingets Tjeneste. Det er unødvendigt for mig at fremhæve, at Sejladsen med S/S „Smiril“ er anstrengende og til tider vanskelig, og jeg forventer derfor, at Lagtinget vil imødekomme mit Andragende.“

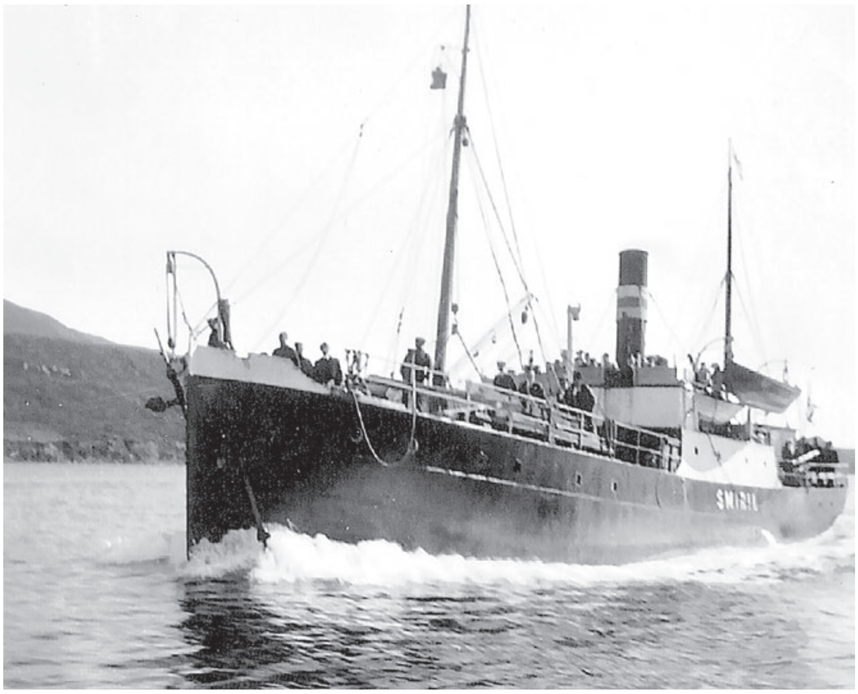
Hvussu gekst við hesi umbøn um pensjón, sæst ikki, men í apríl 1931 bíleggur løgtingið næsta Smiril, sum verður bygdur á Fredrikshavns Værft. Kjølurin varð strektur 31. juli.

Næsti Smiril var 39 metrar langur og 7,30 metrar breiður. Skipið var 298 BRT og varð latið eigarunum 25. februar í 1932. Manningin skuldi vera í mesta lagi 10 fólk, og skipið skuldi kunna føra 100 fólk. Seinni varð hetta talið økt upp í 200. Smiril rullaði illa og varð tíðum nevndur rullibukkan.

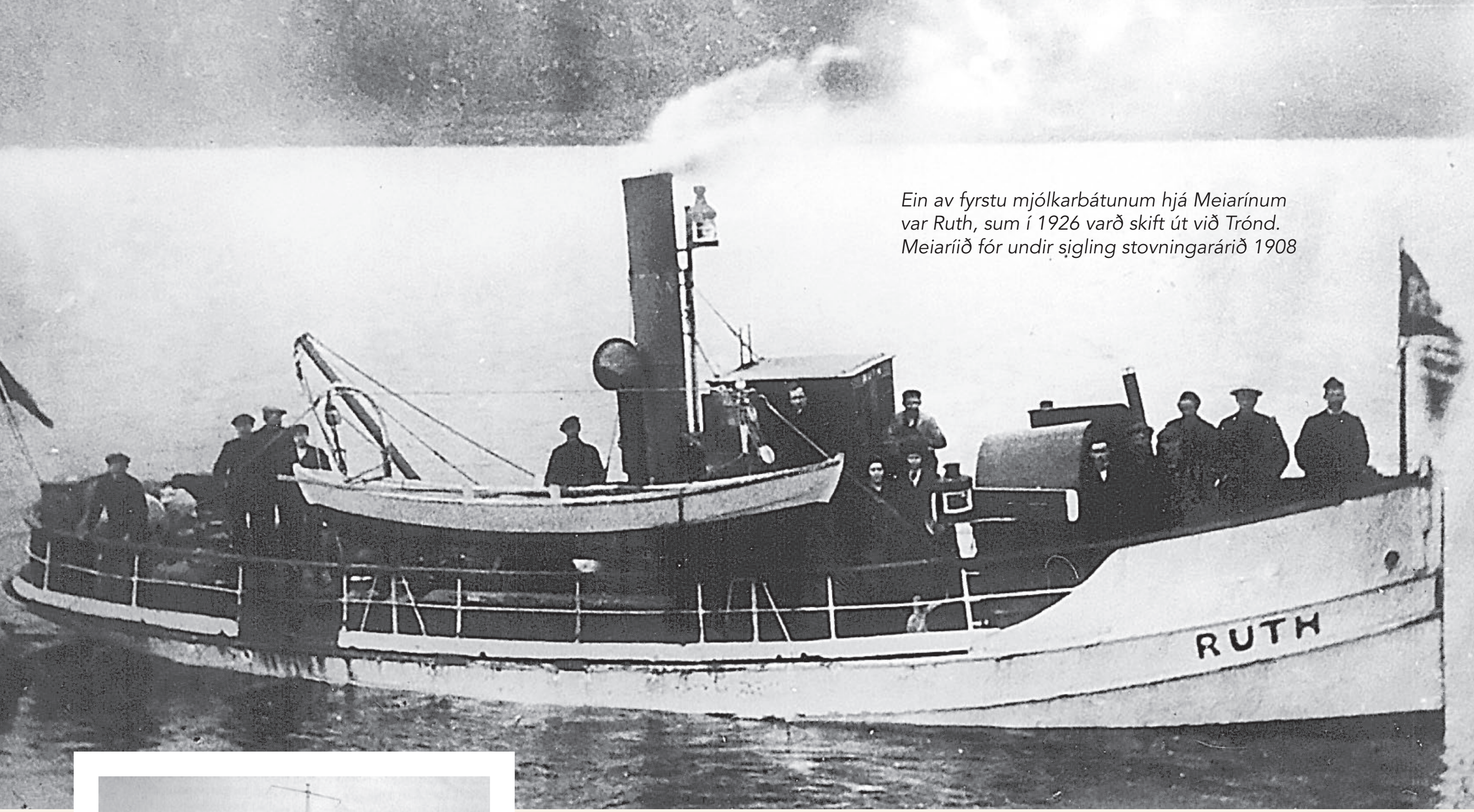
EISINI ONNUR SIGLING

Ikki bara Smiril sigldi innanoyggja hesi ár. Tá nýtt mjólkarvirki varð stovnað í Havn í 1908, skaptist tørvur á meiri sigling úr Havn.

Í apríl fór Thorshavns Mælkeforsyning og Margarinefabrik at sigla í rutu millum Havnina og bygdirnar við Skálafjørðin og í Sundalagnum. Siglt varð við posti, farmi og ferðafólki. Sama ár tók postmaðurin í Fuglafirði, Hans Jacob Petersen, stig til sigling við farmi og ferðafólki millum Fuglafjørð, Leirvík og Klaksvík við tveimum deksbátum. Meiaríið økti munandi um siglingina úr Havnini,



Fyrsti Smiril hjá Mortensens-monnunum, sum Færøernes Amtskommune yvirtók í mai 1917. Hann varð bygdur í Malmø í 1895



Ein av fyrstu mjólkarbátunum hjá Meiarínum var Ruth, sum í 1926 varð skift út við Trónd. Meiaríið fór undir sigling stovningarárið 1908

Britons Pride var fiskiskip, sum J. F. Kjølbro í Klaksvík fór at sigla ferðafólkasigling við í 1935 millum eitt nú Klaksvík og Havnina

sum árini liðu, og seinni sigldu mjólkarbátar eisini til Vágar, Sandoyar, Nólsoyar og Norðoyggjar. Aðrir mjólkarbátar vóru Dúgvan, Sigmundur og Streymur.

Ein kendur mjólkarbátur var Ruth, sum í 1926 varð skift út við Trónd

Í 1935 tók J. F. Kjølbro, keypmaður í Klaksvík, yvir rutuna millum Fuglafjørð, Leirvík og Klaksvík og setti samstundis á stovn rutu til Havnar við Britons Pride, ið var eitt eldri fiskiskip.

Flutningur var eisini um Vestmannasund tíðliga í tíðini. Ein opin bátur fórst har við fólki í 1920, og tá varð forboð sett fyri flutningi í opnum báti, og dekbsáturin Helgi fór at sigla um Vestmannasund.

Í 1930 lótu brøðurnir Sam og Jóhan Olsen byggja ein deksbát til flutning við posti, ferðafólki og farmi um Vestmannasund. Hann varð bygdur í Vestmanna og fekk navnið Ólavur. Siglt varð av Vestmanna á Fútaklett, og lagt varð eisini at í Kvívík.

TØRVURIN ØKIST

Eftir kríggið kom uppaftur meira ferð á siglingina millum oyggjarnar.

Í 1948 setti P/F Niclasen í Sørvági skipið Vesturleið í rutusigling millum Vágar, Vestmanna og Havnina. Hestur, Koltur, Norðradalur og Syðradalur vóru eisini pláss, sum skipið røkti. Vesturleið sigldi til 1966. Í 1949 læt landið byggja rutubátin Rituna at standa fyri siglingini í Sandoynna.

J/F Kjølbro fekk í 1961 til vega nýtt skip fyri Britons Pride, ið varð nevnt Pride. Hann sigldi nógv millum Klaksvík og Havnina. Í 1964 keypti bilstøðin Auto Sigmund at sigla millum Hvalvík og Oyrarbakka í Sundalagnum. Hann sigldi til 1969, tá Sundaferjan byrjaði sína sigling.

Í 1965 fór Bragd at sigla fyri gamla Ólav um Vestmannasund. Hann hevði stundum bilar við sær.

Hesi árini hendi mangt og hvat innan sjóferðslu millum oyggjarnar. Stundin var m.a. komin at byggja nýtt skip til Suðuroyar-siglingina. Skipið varð bygt á Tórshavnar Skipasmiðju og fekk navnið Smyril við seinna y. Triði Smyril fór av bakkastokki 14. januar í 1967.

Sama ár yvirtók landið Pride frá Kjølbro, og 1967 var eisini árið, tá Meiaríið keypti bilferjuna Smølu úr Noregi, ið fekk navnið Tróndur. Hetta skipið skuldi serliga standa fyri siglingini inn á Skálafjørðin, eins og gomlu mjólkarbátarnir høvdu gjørt.

Í 1968 rendu Ternan og Ritan saman út fyri molan í Havn, og Ritan sakk. Hóast hon varð sett í stand aftur, varð nýggj Rita bygd úr stáli í

Hollandi. Hon varð sett í sigling í 1972 á leiðini millum Havnina, Nólsoy, Sandoynna og Hest.

Bilatalið øktist nú nógv, og í 1970 læt Alfred Olsen byggja nýggja bilferju til siglingina um Vestmannasund, ið fekk navnið Sam.

LANDIÐ TEKUR YVIR

Í 1970'unum varð avrátt, at landið skuldi standa fyri allari rutusigling millum oyggjarnar. Landið yvirtók Trónd frá Meiarínum í 1974. Árið undan var ferjan Ternan, ið hevði siglt í Cuxhaven og har nevndist Wiking, sett í sigling millum Leirvík og Klaksvík.

Í 1975 kom so fjórði Smyril. Hann varð keyptur úr Danmark, har hann nevndist Morten Mols. Hesin Smyril var nógv tað størsta ferðamannaskipið, sum hevði verið í Føroyum. Hann kom sum ein beinleiðis avleiðing av, at bilatalið í Føroyum var tvífaldið síðan 1968.

Morten Mols varð bygdur í Ålborg í 1969 og kom til landið, meðan útróðrarverkfall var í juni 1975. Útróðrarbátar í hópatali lógu við bryggju í Havn, og tí noyddist Smyril inn á Tvøroyri fyrsta túrin.

Smyril var 92,66 metrar langur, 16,52 metrar breiður og stakk 4,65 metrar. Hann var 2.430 BRT og tók 110 bilar og 800 ferðafólk um summarið. Aftrat Suðuroyarsiglingini varð hann brúktur til tað nýbrot at standa fyri uttanlandssigling, m.a. til Seyðisfjarðar, Bergen og Scrabster.

Í 1976 tók landið yvir siglingina um Vestmannasund. Tá var annar Sam júst komin. Í 1980 varð triði Smyril, ið eftir 1975 fekk navnið Dúgvan, seldur til Guinea Bissau í Afrika. Nýggj Terna varð bygd á Tórshavnar Skipasmiðju í 1980 og sett í siglingina millum Klaksvík og Leirvík.

Í 1980 varð so eisini Mikkel Mols, systurskip hjá Smyrli, keyptur til Føroya. Hetta skipið fekk navnið Teistin og var í uttanlands- og innanlandssigling, til tað varð selt 17 ár seinni. Vert er at leggja til merkis, at Strandferðslan í 1979 gjørdi eina roynd at vita, hvussu var at sigla við katamanranbáti á Suðuroyar-leiðini, men tílíkur bátur var ikki egnaður til leiðina.

NÝGGJA TÍÐIN

Vegasambandið var so gott í 1980, at áneyðir gjørdust eisini at skipa almennu ferðsluna við bussleiðum.

Fyrsta leiðin hjá Bygdaleiðum varð 21. mai í 1980 løgd millum Havnina, Kvívík og Vestmanna. Tá vóru Bygdaleiðir annar stovnur enn Strandferðslan. Nú eru skip og bussar undir Strandferðsluni, og bussleiðirnar eru útveittar.

Strandferðslan fór eisini at standa fyri tyrluflúgving miðskeiðis í 80'unum við tyrlunum Snípan og Vípan. Síðan 1994 hevur Atlantsflog røkt tyrluflúgvingina fyri stovnin.

Strandferðslan hevði leingi stóra farmadeild við mongum bilum og starvsfólkum, men meginparturin av henni varð privatiseraður í 2006.

Bragd fór í 1965 at sigla um Vestmannasund. Bilur er umborð á hesum túrinum, og í 1970 kom fyrri Sam, ið tók fleiri bilar

Triði Smyril varð bygdur á Tórshavnar Skipasmiðju í 1967. Hann sigldi bara átta ár á Suðuroyar-leiðini. Seinni fekk hann navnið Dúgvan

Bygdaleiðir fóru undir sína koyring í 1980. Fyrsta rutan var millum Havnina, Vestmanna og Kvívík

Farm flytur Strandferðslan tó framvegis og hevur farmastøðir.

Í 1985 varð Dúgvan keypt at røkja siglingina millum Klaksvíkina og Leirvík, men hon varð líka nógv brúkt til Skálafjarðar-siglingina og siglingina um Vestmannasund. Í 2001 varð nýggjur Teisti bygdur til Sandoyarsiglingina. Árið eftir fór tann Tróndur, ið upprunaliga æt Smøla, úr flotanum.

Eitt framstig innan sigling, sum ikki hoyrir Strandferðsluni til, men kortini var ein avleiðing av hennara uttanlandsvirksemi, var, at Smyril Line varð stovnað, og at Norrøna kom til landið í 1983. Hetta skipið var upprunaliga Gustav Wasa. Í 2003 kom nýggj Norrøna til landið og siglir enn.

STØRSTA SKIPIÐ

Strandferðslan fekk sín fimta og higartil største Smyril í 2005. Hann læt landið byggja í Spania. Hann tekur 975 ferðafólk og 200 bilar. Longdin er 135 metrar og breiddin 22,7 metrar. Skipið stingur 5,60 metrar.

Størri framstig enn hetta skipið er ikki sæð í innanoyggjasiglingini í 100 ár

Nú vit skriva 2017, stevnir eitt skip við navninum Smyril framvegis inn eftir Trongisvágsfirði og tryggjar sambandið millum Suðuroynna og meginøkið. Á Tvøroyri er í dag eisini høvuðsskrivstovan hjá Strandferðsluni.

Hvussu leingi fimti Smyril siglir aftrat, veit tó ongin, tí landsstýrismaðurin við samferðslumálum hevur alment sagt, at hesin er tann síðsti. Tað næsta verður ein tunnil til Suðuroyar. Mangt er tí broytt, síðan Mortensensmenninir tóku stig til tann fyrsta Smiril.

Frá **saltgoymslu** til mentanarhús **í heimsflokki**

Søguligi bygningurin á Drelnesi frá 1937 hevur tænt fyri seg sum saltsilo. Nú er hann um at vera liðugt umbygdur til stásiligan mentanarskála. Bygningurin fer at kunna hýsa konsertum, sjónleikum, framsýningum, ráðstevnum og mongum øðrum savnandi tiltøkum, og hann fer at seta Suðuroynna á breddan í Føroyum sum uttanlands

Stígur tú inn í saltsiloina á Drelnesi, gáar tú beinanvegin eftir, hvussu høg og breið hon er. Ein hátíðarligan dag kann hon lættliga hýsa túsund áhoyrarum, og tú sært og hoyrir fyri tær, hvussu røddin hjá einum heimskendum tenori streymar út í fullsetta rúmið og upp undir betongbogarnar, ið eyðkenna siloina innan.

Fyrr vóru bogarnir berandi konstruktiónin í bygninginum. Nú eru teir mest til pynt fyri at varðveita upprunasniðið, tí stálbogar halda bygninginum uppi. Gomlu veggirnir úr betongi eru eisini varðveittir. Fyrr stóðu teir undir í salti. Nú kunnu forvitnisligar framsýningar hanga niður úr teimum.

Hugskotið at umbyggja forfalnu saltsiloina á Drelnesi til mentanarhús búnaðist í huganum á Ólavi Rasmussen, stigtakara, í 2003. Frá fyrsta degi hava atfinningarsamar røddir sagt, at verkætlanin er høpisleys, men stigtakarin helmaði ongantíð í. Ein forðing fyri og onnur eftir varð beind av vegnum, og tá samanumkom, vildu bæði danski staturin, løgtingið og AP Møller-grunnurin fíggja verkætlanina.

Tá alt er liðugt, stendur bygningurin í 80 mió. kr. Ikki hissini upphædd, men afturfyri hevur Suðuroyggin fingið eitt mentanarhús í heimsflokki.

TØRVURIN Á SALTI

Hvørji tiltøk verða í bygninginum, og hvussu nógv fólk fara at møta upp til tey, veit ongin enn. Men vist man vera, at øll, sum fara at vitja bygningin, fara at fáa eina spennandi frágreiðing um, hvussu bygningurin upprunaliga gjørdist veruleiki.

Aftrat tí søguni knýtir seg søgan um vinnuligu og búskaparligu menning Føroya. Salt kravdist í stórum mongdum fyrr í tíðini til veidda fiskin, og ongastaðni var tørvurin so stórur sum í Suðuroynni, tí har var í 1920'unum og 30'unum helmingurin av føroyska fiskiskipaflotanum – eini 50 skip.

Mett verður, at í 1930 vórðu innflutt 15-20.000 tons av salti um árið, m.a. úr Ibiza og Sfax í Tunesia. Saltið varð flutt til Føroya 2-3 ferðir um árið við dampara, her tað so varð umskipað upp í sluppirnar. Tað, sum ikki fór umborð, varð flutt í land og goymt í pakkhúsum.

Tungt og óhøgligt var at umskipa saltið, tí tað mesta varð gjørt við handamegi. Ein av teimum stóru eigarunum í Sfax, Compagnie Commerciale des Sels Marins í París,

Saltsiloin á Drelnesi var í nýtslu frá síðst í 1930'unum til fyrst í 1980'unum.
Í 2003 føddist hugskotið at umbyggja hana til mentanarhús, og nú er hugskotið veruleiki

helt tí, at stundin var komin at nútímansgera viðurskiftini og fór tí at umhugsa at byggja saltsiloir í Norðurlondum.

BYGGJA Í 30'UNUM

Hugsanin var at byggja eina saltsilo í Føroyum, eina á Suðurlandinum í Íslandi og eina í Norðurnoregi. Ein franskur arkitektur teknaði siloina, og byggifyritøkan C. G. Jensen í Keypmannahavn stóð fyri teknisku fyrireikingunum og fíggjarstýringini.

Siloin skuldi kunna taka 10.000 tons av salti, og 50-100 tons skuldu kunna lossast um tíman. Felagið helt, at tann fyrsta siloin skuldi byggjast í Føroyum. Lutvíst var tørvurin á salti her vaksandi, og lutvíst vóru Føroyar eitt avmarkað landafrøðiligt øki, sum gjørdi, at skip í oyggjunum høvdu stutt at koma eftir salti.

Spurningurin var so, hvar í Føroyum saltsiloin skuldi byggjast. Felagið valdi Drelnes, tí stórt fiskivinnuvirksemi var í Suðuroynni, og tí kommunan hevði ætlanir um at gera havnarlag har. Eisini hevði tað týdning, at kolavinnan í oynni kundi fáa nyttu av stóra lossikrananum á havnarlagnum.

Suðuroyggin hevði um hetta mundið egið elverk í Botni, sum farið varð undir at byggja fyrst í 1920'unum. Eisini hetta var ein fyrimunur, tí lossikranin og flutningurin við rennistrongi úr Rangabotni á Drelnes við koli vóru orkukrevjandi.

Arbeiðið at byggja siloina byrjaði í 1937, og longu í 1938 var hon liðug. Gólvvíddin var 1000 fermetrar og hæddin 25 metrar, og við sínum 110 metrar langa flutningsbandi var siloin tann størsta ídnaðarverkætlanin í Føroyum nakrantíð. Byggisniðið var so serligt, og talan var um einasta bygning av sínum slag í Norðurlondum.

Tann 8. februar í 1939 skuldi siloin so standa sína fyrstu roynd, tá sluppin Godthaab hjá N. J. Mortensen á Tvøroyri sum fyrsta skipið kom at taka salt. Arbeiðið varð avgreitt eftir einum tíma. Fyrr kundi tað taka næstan tveir dagar. Framstigið var tí stórt.

BUMBAÐ UNDIR KRÍGNUM

Men nú kom kríggið, og ætlanin at byggja siloirnar í Íslandi og Norðurnoregi duttu niðurfyri. Bygningurin á Drelnesi gjørdist tí uppaftur forkunnugari, og long tíð

Øll yvirtromin lyftist upp av saltgoymsluni á Drelnesi, tá ein týsk bumba 9. oktober fór niður gjøgnum takið og brast

skuldi ikki ganga, fyrr enn hann skrivaði seg í søguna av dramatiskum orsøkum.

Tann 9. oktober í 1941 kl. 15.10 herjaði ein týskur flúgvari á siloina og slepti fýra bumbum. Ein fell í saltgoymsluna, so yvirtromin lyftist omanav, og saltsprænurin stóð upp í loft. Onnur bumban fell í ein dunga av koladusti. Tann triðja fór ígjøgnum grundina og brast ikki, og tann fjórða endaði á sjónum.

Arbeitt varð hendan dagin í saltgoymsluni, men ongin fólkaskaði var, tí fólk sluppu til rýmingar í tøkum tíma. Á Tvøroyri vóru fólk skelkað av álopinum og ivaðaðust ikki í, at onkur hevði fingið skaða. Tí fóru bæði lækni og sjúkrasystir av húsum.

Á saltgoymsluni vóru 6.000 tons av salti, sum Landshandilin átti. Tað varð koyrt til pakkhúsini á Tvøroyri, sum stóðu tóm. Nógv salt varð eisini ført av bygdini og goymt. Skaðin var so stórur, at bara teir 10 bogarnir stóðu eftir. Veirar vórðu spentir ímillum teir, so teir ikki skuldu detta niður.

Tann 6. februar í 1944 herjaði ódnarveður, og tá hildu veirarnir ikki meira, og sjey bogar fullu til jarðar. Soleiðis stóð siloin til 1948, tá hon varð bygd uppaftur. Hon var virkin heilt til fyrst í 1980'unum.

Á okkara døgum hava stavirnir SALT á tekjuni verið eitt vørumerki fyri Trongivágsfjørð. Signar Dam og Tummas Mikael Smith máladu stavirnar á tekjuna. Stavirnir hava verið burtur eina tíð, men verða málaðir á tekjuna aftur, sigur stigtakarin, Ólavur Rasmussen. Tá fara teir at standa fyri *Sound, Art, Live, Theater.*

»Tann 9. oktober í 1941 kl. 15.10 herjaði ein týskur flúgvari á siloina og slepti fýra bumbum. Ein fell í saltgoymsluna, so yvirtromin lyftist omanav, og saltsprænurin stóð upp í loft

Óalmennur **føroyameistari** í at pendla

Steinbjørn O. Jacobsen úr Klaksvík hevur síðan 1984 pendlað við Bygdaleiðum úr Klaksvík til Havnar nærum hvønn dag undantikið árini, hann var borgarstjóri í Klaksvík. Fryntligi og skemtingarsami klaksvíkingurin hevur upplivað mangt og hvat hesi árini, og nú ein vinmaður, hann plagdi at kappast við, er farin frá fyri aldur, kann hann kalla seg óalmennan føroyameistara í pendling

Steinbjørn O. Jacobsen, borgarstjóri í Klaksvík frá 2000 til 2008, er óalmennur føroyameistari í at pendla millum Klaksvíkina og Havnina.

Vit eru miðskeiðis í 60'unum, og Steinbjørn O. Jacobsen hevur júst fingið læripláss sum múrari í Havn. Ungi klaksvíkingurin fer úr Klaksvík við Pride mánamorgun og úr Havn aftur við sama skipi leygardag klokkan tvey.

Tá tað ikki viðrar, má hann ta tungu leiðina á Toftir við Tróndi í staðin. Um hann kundi, hevði hann ferðast hvønn dag millum Klaksvíkina og Havnina, men tá í tíðini bar hetta ikki til.

Tá hann skifti hýru og gjørdist metingarmaður hjá Húsalánsgrunninum í 1984, gjørdist øðrvísi, og hann fór at ferðast hvønn dag millum heimstaðin og høvuðsstaðin.

SÆÐ STÓRAR BROYTINGAR

Samferðslukervið miðskeiðis í 80'unum og í dag kann ikki samanberast. M.a. var ongin undirsjóvartunnil til Klaksvíkar, og dagliga noyddist Steinbjørn at byrja sína ferð við Ternuni ella Dúgvuni kl. 06.00 á morgni. Hóast veðrið tá av og á darvaði klaksvíkinginum at ferðast um Leirvíksfjørð, minnist hann aftur á túrarnar við Ternuni og Dúgvuni við gleði.

„Serliga tað sosiala var hugnaligt. Tá setti tú teg niður við einum kaffimunni og einum rundstykki í salongini og prátaði við hinar, ið ferðaðust dagliga. Hetta ber ikki til á sama hátt við bussinum," sigur Steinbjørn O. Jacobsen.

Og tó. Tá Steinbjørn hendan dagin, vit hitta hann, setir seg á sítt fasta pláss til høgru frammi í bussinum á veg heim, skortar ikki við heilsanum til hini í bussinum, og okkurt prátið fær hann um mangt og hvat.

Steinbjørn heldur ikki, at ferðin um Leirvíksfjørð var tyngsti teinurin at ferðast, áðrenn samferðslukervið broyttist. Tilsamans tók ferðin tríggjar tímar hvønn vegin, tí høvuðsvegirnir, sum vit kenna teir í dag, vóru ikki til. Serliga heldur hann, at Leirvíksvegurin og Oyggjarvegurin vóru strævnir.

„Sjálvsagt er tað størsta frambrotið hjá okkum her norðuri undirsjóvartunnilin, men tað størsta frambrotið fyri meg var avgjørt tunnilin ímillum Leirvík og Gøtu í 1985 og so tunnilin millum Signabø og Kaldbaksbotn í 1992. Serliga tí, at tað var rættiliga bratt og smalt niður av Leirvíksvegnum, og tað var ofta tungt at koma upp á Oyggjarvegin í kava," minnist Steinbjørn.

Spurdur, um tað ikki hevði verið lættari at búsett seg í Havn, nevnir hann, at hann umhugsaði hetta avgjørt.

„Eg hevði enntá hugt eftir onkrum húsum, men børnini vildu ikki flyta, og tí havi eg nú pendlað til arbeiðis ímillum Havnina og Klaksvíkina síðan 1984," sigur hann.

EITT GOTT SOVIPLÁSS

Steinbjørn varð í 2000 valdur til borgarstjóra í Klaksvíkar kommunu og sat í sessinum í átta ár. Tá ferðaðist hann ikki til Havnar. Hesi árini gekk onki at vinna pendlaradagar í kappingini við vinmannin, hann kappaðist við á leið 400, men so var tað, at vinmaðurin fór frá fyri aldur.

„Frammanundan var ikki sørt, at vit argaðu hvønn annan við, hvør hevði ferðast mest. Nú sigur hann ikki so nógv um hetta longur," flennir Steinbjørn O. Jacobsen.

Sjónligt er, at felagsskapur er millum tey, ið ferðast dagliga við leið 400. Steinbjørn heilsar fleiri av teimum, sum koma upp í bussin, og greiðir frá, hvat tey fáast við.

Hann minnist, at hann plagdi at ferðast saman við summum monnum, ið vóru bebbaræddir at koyra buss.

„Komforturin í bussinum og vegirnir vóru ikki líka góðir fyrr, og onkuntíð kundi tað kanska tykjast eitt sindur ógvusligt at koyra buss. Eina ferð lá eg og svav, og vit fóru á glið. Tá varð er ryktur upp úr svøvni, tí ein rópti á meg, at nú fór at enda galið."

Alt spældi tó væl av, men Steinbjørn minnist, at maðurin, ið óttaðist fyri tí ringasta, gavst skjótt at pendla og fann sær annað arbeiði.

Steinbjørn heldur, at í dag er komforturin so góður í bussunum og vegirnir so væl gjørdir, at hann skilir ikki, at fleiri ikki koyra buss. Longu túrarnar brúkar hann mangan til at hvíla seg.

„Onkur hevur skemtandi sagt við meg, at tá eg síggi eitt bussskýli, kann eg finna uppá at geispa. Men fyri meg hevur tað týdning at vera væl fyri, tá eg komi heimaftur ein vanligan arbeiðsdag. Onkrar dagar koyri eg við egnum bili, og eg merki stóran mun, hvussu nógv betri tað er at taka bussin, tí eg fái hvílt tá," sigur Steinbjørn O. Jacobsen, sum hevur stóra familju og er virkin í samkomulívi og býráðspolitikki eftir arbeiðstíð.

Eina ferð gekk tó ikki eftir vild, tá hann sovnaði.

„Eg var á veg heim við bussinum og skuldi av í Leirvík, tí eg skuldi náa bátin. Tá eg vakni, eri eg ávegis suðuraftur við bussinum ígjøgnum Leirvíkstunnilin. Eg bað bussjaførin sleppa mær av í tunlinum, og so gekk eg oman á ferjuleguna, men tá var ov seint," sigur Steinbjørn.

Tann dagin kom hann seinkaður heim til Klaksvíkar.

»Fyri meg hevur tað týdning at vera væl fyri, tá eg komi heimaftur ein vanligan arbeiðsdag. Onkrar dagar koyri eg við egnum bili, og eg merki stóran mun, hvussu nógv betri tað er at taka bussin, tí eg fái hvílt tá

FERÐAFÓLK BERGTIKIN

Steinbjørn O. Jacobsen sigur seg bara hava gott at bera øllum bussførarum, hann hevur hitt á leiðini hesi mongu árini, og hann heldur tað vera sera ómakaleyst at rinda við mánaðarkortinum.

Prísin heldur hann eisini vera rímiligan, men hann harmast um, at ikki ber til at gjalda við gjaldkorti í bussinum. Serliga sær hann, at hetta er ein trupulleiki hjá teimum mongu fremmandu ferðafólkunum, ið dagliga brúka leið 400.

„Tey koma ofta við Norrønu og skulu so norðureftir við. Tá hava tey sum vera man ikki reiðan pening uppi á sær, og tá kann vera trupult hjá teimum at skilja, at ikki ber at rinda við gjaldkorti," sigur Steinbjørn O. Jacobsen.

Hann sær tó, at ferðafólkini njóta túrin.

„Fyri mær sær tað út sum, at ferðafólkini eru bergtikin av at ferðast við bussinum, tí tey sita við teldlinum ella telefonini og taka myndir allan vegin," sigur hann.

Í EYSTUROYARTUNNILIN

Hann er nú komin so mikið til árs, at hann er farin niður í tíð, og nú pendlar hann 3-4 ferðir um vikuna. Hann ætlar sær ikki at gevast, fyrr enn hann hevur roynt at pendlað gjøgnum Eysturoyartunilin, tí, sum hann sigur, so hevur hann upplivað so nógvar broytingar í samferðslukervinum, at stuttligt hevði verið eisini at upplivað hesa stórhending.

„Eysturoyartunnilin er helst at meta sum ein marglætistunnil, og eg skilji væl sjónarmiðið, at sandoyingar og suðuroyingar hava størri tørv á tunlum enn vit, men hann verður spennandi at royna," sigur Steinbjørn O. Jacobsen.

Hann hevur lagt til merkis, at ferðslan er nógv broytt hesi góðu 30 árini, hann hevur pendlað.

„Serliga tann tunga ferðslan er nógv vaksin, og so koma sjálvandi øll hini, ið dagliga koyra við bili til arbeiðis. Tey eru eisini nógv fleiri," sigur hann.

Ein túrur úr Havn til Klaksvíkar tekur í dag hálvan annan tíma við leið 400. Steinbjørn væntar, at túrurin umvegis nýggja Eysturoyartunnilin fer at taka góðar 45 minuttir, og hann vónar, at fleiri tá fara at síggja fyrimunin við at pendla við Bygdaleiðum.

„Tað veldst nógv um, hvat tað fer at kosta at koyra ígjøgnum Eysturoyartunnilin við bili, men síðan eg fór at pendla við bussi, er prísurin ikki nógv broyttur, og ferðastuðulin, ein fær fyri at ferðast dagliga til arbeiðis, lættir nógv um," sigur hann.

Við bussi til Tjørnuvíkar og Gjáar

Tvær av mest vitjaðu bygdunum í Føroyum eru Tjørnuvík og Gjógv, sum báðar eru í Sunda kommunu. Bussar koyra av Oyrarbakka til bygdirnar. Á veg til Gjáar gongur leiðin fram við Føroya hægstu fjøllum, og veg til Tjørnuvíkar sæst m.a. áttakantaða kirkjan í Haldórsvík

Føroyar eru vakurt land við mongum gimsteinum hjá ferðafólki at skoða og njóta, og tveir av hesum gimsteinum eru Tjørnuvík og Gjógv norðast í Føroyum.

Leiðirnar 201 og 202 hjá Bygdaleiðum koyra til hesar bygdirnar, og á túrunum er mangt forkunnugt at síggja. Tað mest forkunnuga sæst og frættist í bygdunum sjálvum.

GJÓGV

Gjógv er upprunaliga niðursetubygd úr grannabygdini, Funningi. Nær fólk hevur búsett seg í bygdini, ber ikki til at siga, men væl kann vera, at tað var longu í landnámstíð. Bygdin er fyrstu ferð nevnd í skrivligari keldu frá 1584. Fyrsta búsetingin var helst Eysturi við Garðar, har kirkjan er í dag. At gomul búseting hevur verið júst her, varð váttað, tá kirkjugarðurin varð gjørdur í 1918, og kirkjan varð bygd í 1929. Fleiri ferðir komu menn niður á toftir, og tó at tær ikki vórðu kannaðar nærri, vísti útgrevsturin, at búsetingin var sera gomul.

Hagin er stórur og góður við Gjógv, og stutt er á bestu fiskileiðir á Norðhavinum. Løgið var tað tí ikki, at fólk búsettist á plássinum. Men avbjóðingin var altíð atkoman. Skuldu fólk til Funnings, gingu fólk ofta um Gjáarskarð. Tað tók ein tíma ein góðan dag. Hin farleiðin var sjógvurin.

Í útvarpinum hoyrist mangan, at illa er koyrandi til Gjáar um veturin. Hetta kemst av, at nógvur kavi skjótt legst á Gjáarskarð og vegirnar undir Føroya hægstu fjøllum, Slættaratindi og Gráfelli. Vegurin var annars stórt framstig, tá hann kom í 1959.

Størsta arbeiðsplássið við Gjógv er Gjáargarður, har túsundtals ferðafólk vitja hvørt ár. Á smoltstøðini niðri í bygdini arbeiða 4-5 fólk, men tey flestu, sum arbeiða á hesum støðum, koma uttaneftir, tí ongin er at biðja í bygdini. Í dag búgva 28 fólk við Gjógv.

Tá fólkatalið við Gjógv var mest, var tað 283. Hetta var í 1941. Men eftir kríggið fór tað at minka, tí fólk fluttu burtur annaðhvørt í arbeiðsella útbúgvingarørindum. Tiltikin við Gjógv var skúlin. So góður var hann, at mangt eitt gjáarfólkið fekk hægri útbúgving seinni í lívinum.

Gravir eru funnar í Tjørnuvík úr víkingatíð. Tveir smádreingir komu fram á gravstaðin miðskeiðis í 1950'unum

Gjógv er ein tann mest vitjaða bygdin í Føroyum yvirhøvur

Gjógv er eitt tað forkunnugasta ferðamálið yvirhøvur í Føroyum. Øll vilja síggja gjónna, sum vitja bygdina, og mong fara eisini til gongu niðan í Ambadal. Úti á tromini í dalinum sæst Búgvin, tann 188 metrar høgi drangurin í sjónum. Í baksýni síggjast tá eisini Risin og Kellingin.

TJØRNUVÍK

Risin og Kellingin síggjast uppaftur betur úr Tjørnuvík. Tann sermerkta sjónin er sera nógv avmyndað og hevur allar dagar verið eitt eyðkenni fyri bygdina. Nær Tjørnuvík er bygd, ber ikki til at siga, men vist er, at fólk hevur búð á plássinum í víkingatíð.

Í 1956 gjørdi Sverri Dahl, fornfrøðingur, nakrar útgrevstrar Yviri í Trøð. Tá vórðu funnar gravir frá víkingatíð har, og ein teirra var so væl varðveitt, at tað sást, at talan var um eina unga kvinnu. Ein ringprónur, ið er ein klædnanál, varð funnin í grøvini.

Sverri Dahl segði í samrøðu við útvarpið í 1983, at tað var óvæntað, at gravir úr víkingatíð skuldu verða funnar júst í Tjørnuvík. Talan er um brimpláss, sum liggur opið fyri landnyrðinginum, og sólargangurin er ikki góður, tí trongt er millum fjøllini.

Men hann helt, at liviligt man hava verið í Tjørnuvík, tí bøurin er góður, hóast hann er lítil, og skjótt er á fiskileið á Norðhavinum. Hagin var eisini góður til neyt og seyð. Sum rekapláss hevur Tjørnuvík somuleiðis verið gott pláss, helt Sverri Dahl.

Norðanfyri er Tjørnuvíkarstakkur, har tjørnuvíkingar hava seyð gangandi. Nakrar ferðir hvørt summar verður skipað fyri ferð við tráðbananum út í Stakkin. Eisini Sjeyndir, norðasta víkin á Streymoynni, er verd at vitja.

Nógv ferðafólk vitja Tjørnuvík hvørt ár. Útlendskir surfarar hava roynt seg í aldunum á víkini, og skúlin í bygdini er nú listabústaður, sum mangan hýsir útlendskum listafólkum. Felagið LISA brúkar skúlan til hetta endamálið.

Íblásturin at skapa er góður á tílíkum plássi. Tú kanst ímynda tær, at longu fyri 1000 árum síðan búðu fólk á staðnum, og meðan aldurnar tutla á sandinum, spelar tíðin avstað í nútíðarsamfelagnum. Men í Tjørnuvík eru stundir at njóta friðsæluna.

Væl eydnað **bjargingarroynd** við Ternuni

Strandferðslan skal regluliga hava bjargingarroyndir, so manningin altíð er til reiðar flyta ferðafólk burtur og tryggja tey í vandastøðum. Í juni 2016 var stór venjing umborð á Ternuni, har verjuskipið Triton, tyrlan hjá Atlantic Airways, løgreglan, VØRN, Arktisk kommando og fólk frá Strandferðsluni vóru við

Tina Grønbech Tausen, trygdarsamskipari hjá Strandferðsluni, undir venjingini

Sambært altjóðasáttmálanum SOLAS um leiting og bjarging á sjónum er tað krav, at ferðafólkaskip samstarva og venja saman við viðkomandi leitingar- og bjargingartænastum, so samstarvið í neyðstøðum kann verða styrkt.

Fleiri ásetingar hjá IMO, International Maritime Organisation, lýsa endamál og krøv um, hvussu bjargingarroyndirnar skulu verða settar saman. Hesi krøv og endamál verður víst til í føroyskari lóggávu, sum Sjóvinnustýrið virkar eftir og umsitur.

Sum reiðarí skal Strandferðslan ganga undir hesi krøv, og tað ger hon allatíðina.

„Vit hava eina bjargaringarroynd um árið við einum av okkara skipum, har ymsu viðkomandi partarnir eru við. Ein tilbúgvingarbólkur hjá Strandferðsluni á landi rapporterar víðari um alt, sum hendir á vanlukkustaðnum, m.a. til sjóvinnumyndugleikarnar, tryggingarfeløg, avvarðandi at ferðafólkum, fjølmiðlar o.s.fr. Hetta verður gjørt eftir lógarkravdu trygdarásetingum okkara,“ sigur Tina Grønbech Tausen, trygdarsamskipari hjá Strandferðsluni.

Bjargingarroyndin 28. juni í fjør var ein av teimum heilt stóru, og samskipanin var umfatandi. Við vóru VØRN, Arktisk kommando, verjuskipið Triton, tyrlan hjá Atlantic Airways, løgreglan í Havn, skjóttgangandi báturin hjá løgregluni, Óðin, Ternan og tilbúgvingarbólkurin hjá Strandferðsluni. Fyri samskipanini stóðu samskiftis-

Bjargingarroyndin 28. juni í fjør var ein av teimum heilt stóru, og samskipanin var umfatandi

Triton var við í bjargingarvenjingini

ovastin á Triton og trygdarsamskiparin hjá Strandferðsluni.

„Vit vandu, at 17 fólk vóru umborð á Ternuni, at eldur kom í, og at fleiri av fólkunum høvdu fingið skaða. Tey skuldu flytast av Ternuni yvir á Triton og haðani til lands við tyrluni. Eftirmetingin vísti, at samskipanin gekk væl, og avtalað varð, at venjing verður aftur í 2017 við einum øðrum skipi hjá Strandferðsluni," sigur Tina Grønbech Tausen.

Tey skaddu fáa hjálp á dekkinum á Ternuni

Tummas Símun røkir farmaleiðina í Kalsoynni

Tríggjar ferðir um vikuna fer Tummas Símun Høj, farmamaður hjá Strandferðsluni í Klaksvík, farmatúr við Sam við alskyns farmi til kalsoyingar. Hesa farmaflutningskylduna hevur Tummas Símun einsamallur røkt í 10 ár. Ein týsmorgun herfyri fóru vit við Sam úr Klaksvík at elta hansara slóð

Tummas Símun Høj, farmamaður hjá Strandferðsluni í Norðoyggjum

Kalt er hendan týsmorgunin, og kavin liggur hálvur niður eftir fjøllunum í Klaksvík. Blái farmabilurin hjá Tummas Símuni stendur sum so mangan áður í bilarøðini hjá Sam beint fyri klokkan átta, nú restin av Klaksvíkini skundar sær undir dagsins gerning á arbeiðsplássum og í skúlum.

Ikki kann sigast, at mong ætla sær út í Kalsoynna hendan túrin, tí aftrat Tummas Símuni eru blaðkvinnan, myndamaðurin og einalærarin í Kalsoynni við. Einalærarin hevur ongan fart til Húsar, har hon skal undirvísa teimum báðum børnunum í oynni, og ongin bussur passar til hendan túrin hjá Sam. Tann avbjóðingin verður tó skjótt loyst.

„Tú fert bara við Tummas Símuni til Húsar. Hann skal handan vegin allíkavæl," sigur ein av manningini, og so er tað málið avgreitt.

Í EINSEMI OG TÓ

Tummas Símun røkir einsamallur farmaskylduna, sum farmadeildin hjá Strandferðsluni hevur í Norðoyggjum. Summi hava havt samkenslu við honum, tí hann mundi vera ov einsamallur í starvinum, men tá dekkarin hevur veittrað bláa bilin umborð, varnast tú skjótt, at so er ikki kortini.

Eftir gott prát á dekkinum gongur leið hansara niður í messuna og síðan upp á brúnna, og á prátinum hoyrist beinanvegin, at Tummas Símun er dagligur gestur umborð, ja, hann er hálvavegna ein av manningini.

Fyrsta steðgistað á Kalsoynni er smoltstøðin hjá Bakkafrosti ímillum Syðradal og Húsar. Her vitjar Tummas Símun av og á, og í dag er hann við nøkrum dunkum av sápu. Við frá Bakkafrosti upp í bilin fær hann ein pakka, ið er komin skeivt, og Tummas Símun gevur lyfti um, at pakkan skal hann beina aftur til handilsfyritøkuna, ið hevur sent hann skeivt.

Eitt sindur av túnatosi er millum fryntligu starvsfólkini hjá Bakkafrosti og farmamannin, og tá eitt av teimum er í HB-húgvu, verður argað ikki sørt, tí norðanfyri ganga tey flestu í bláum KÍ-litum.

„Eg ánaði ikki, hvat stóð á húgvuni, men tá eg var á fjalli leygardagin, skilti eg, at har stóð neyvan KÍ, tí eg hoyrdi nógv fyri húgvuna," sigur starvsmaðurin hjá Bakkafrosti.

ÓMAKALEYST TIL HANDILS

Síðan koyra vit til Húsar. Her verður farið av góða landsvegnum eftir krongluta bygdarvegnum, ið ikki tykist at vera viðlíkahildin í mong ár.

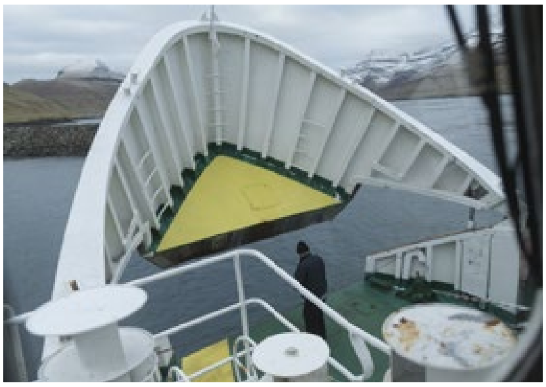
„Ja, hesin vegurin er so ikki nummar eitt at koyra við vøru eftir," staðfestir Tummas Símun, nú bilurin fer hoppandi úr einari holu í aðra á bygdarvegnum. Lærarinnan fer av við skúlan, og síðan verður steðgað uttanfyri hjá einum eldri manni við einum handilsneti.

„Ongin handil er í oynni, so fólk í Kalsoynni kunnu bíleggja vøru úr handlunum í Klaksvík. Teir koyra vøruna oman til mítt pakkhús, og so koyri eg tað til dyrnar hjá fólki í Kalsoynni," greiðir Tummas Símun frá.

Flestu túrarnar, ið Tummas Símun ger í Kalsoynna, eru við farmi til bøndurnar í oynni. Nú vit eru komin til Mikladals, skulu ein seyðamaður og ein mjólkarbóndi hava fóður til kríatúrini. Hjá øðrum teirra verður boðið til kaffi, og tá Tummas Símun staðfestir, at stundir eru ikki til kaffi, fær hann í staðin sjokulátu at eta í bilinum.

„Hetta er tað minsta, ein kann bjóða fyri góðu tænastuna," sigur bóndin.

Tummas Símun staðfestir, at blíðskapurin í oynni er altíð sera stórur. Tað kemur næstan ikki fyri, sigur hann, hann ikki fær ein ella fleiri kaffimunnar við góðum søgum afturvið.



Tummas Símun Høj er í ferð við at fáa farmin úr bilinum

»Hetta er tað minsta, ein kann bjóða fyri góðu tænastuna

EISINI FERÐALEIÐARI

Hann heldur fram í bilinum eftir smala vegnum, og beint áðrenn vit koma til norðastu bygdina, Trøllanes, koma vit til eitt bratt sving. Óvanda eygað heldur, at bilurin hevur hug at fara útav í svinginum, men Tummas Símun koyrir uttan hóvasták víðari og sleppur av við seinasta farmin. Tummas Símuni dámar væl sítt arbeiði í Kalsoynni, men tvørligt kann vera, tá veðrið ikki er til vildar.

„Eitt er, at tú verður vátur, tá tað regnar, men tað keðiligasta er, tá tað er hált. Tá er skjótt at standa fastur á teimum smølu bygdarvegunum," sigur Tummas Símun, sum tó hevur alt gott at bera monnunum hjá Landsverki, tí altíð er væl saltað, tá Sam kemur, og teir eru altíð at fáa fatur á, um hann skuldi staðið fastur.

Ávegis aftur til Sam, meðan vit kortini bíða eftir skipinum, ganga vit okkum ein túr út í Ritudalin, oman til Marinarhavið og skoða Kópakonuna í Mikladali. Tummas Símun er ferðaleiðari, og hendan leiklutin hevur hann havt fyrr.

„Eina ferð kom ein amerikumaður við Sam at leita eftir serligum steinum. Eg lovaði honum við mær, nú eg kortini skuldi koyra farm kring oynna, og eg koyrdi hann til Trøllanesar, har hann gekk ein túr niðan á Kallin, men har hevði hann ongar steinar funnið. So fóru vit í Ritudalin, har maðurin heldur ikki hevði hepnið við sær, men hann var fegin um at sleppa út í dalin, tí hann hevði ongantíð hoyrt um ein tunnil, ið bara var til seyð," sigur Tummas Símun flennandi.

RØKIR EISINI RITUNA

Á túrinum av Syðradali til Klaksvíkar aftur greiðir Tummas Símun frá, at hann eisini røkir farmin til Rituna. Farmurin har er av nakað sama slag. Heldur ongir handlar eru í Svínoynni og Fugloynni, so hann koyrir nógva handilsvøru til Hvannasunds. Manningin avgreiðir so vøruna víðari til avgreiðslumenninar í Svínoy og Fugloy.

Fryntligi farmamaðurin bjóðar okkum ein túr norður við til Hvannasunds. Tann leiðin er ikki altíð so løtt at røkja.

„Gamaní er ongin bilferja í Hvannasundi, so har skal eg bara sleppa farminum av, men óhøgligt kann vera at koyra í tunlunum við stórum bili. Tú skalt ið hvussu er víkja oftari har enn í Kalsoynni," staðfestir Tummas Símun.

Hetta var eisini sjón fyri søgn í Kalsoynni. Á túrinum møttu vit ikki einum einasta bili. Túrurin kendist eitt sindur sum at koma burtur frá tuskanini í rokmikla gerandisdegnum. Ongir bilar og ongin strongd – bara gott veður, blíð fólk og stundir at njóta friðin.

Ei undur í, at einsamalli farmamaðurin í Norðoyggjum trívist væl starvinum.

Ferðafólkatalið við skipunum nógv økt

Alsamt fleiri fólk ferðast við skipunum hjá Strandferðsluni, og í 2016 øktist ferðafólkatalið við heili 64.000, úr 571.614 ferðandi í 2015 upp í 635.037 í 2016. Vøkstur er á øllum leiðum uttan Skúvoyar-leiðini

Uppgerðin hjá Strandferðsluni vísir, at fleiri fólk ferðaðust millum Havnina og Tvøroyri, fleiri ferðaðust millum Gomlurætt og Skopun, og vøkstur var eisini á leiðunum til Nólsoyar, Kalsoyar, Mykinesar og Fugloyar og Svínoyar.

Á leiðini til Suðuroyar við Smyrli vaks ferðafólkatalið úr 222.896 í 2015 upp í 242.338 í fjør. Heili 20.000 fólk fleiri ferðaðust sostatt við Smyrli. Á Sandoyar-leiðini við Teistanum var vøksturin uppaftur størri. Har var ferðafólkatalið 179.650 í 2015 og 203.197 í fjør. Vøksturin var góð 23.000 ferðandi.

Tann triðstørsta leiðin í 2016 var Nólsoyar-leiðin við Ternuni og lutvíst Jósupi, tí Ternan ávíst tíðarskeið var til umvælingar. Á Nólsoyar-leiðini ferðaðust 96.175 fólk í fjør samanborið við 87.597 í 2015. Í 2014 var ferðafólkatalið 73.905. Vøksturin á Nólsoyar-leiðini er sostatt sera sjónligur farnu árini.

Fyrr hevur verið staðfest, at Kópakonan í Kalsoynni dregur ferðafólk í oynna. Leiðin við Sam í Kalsoynna vaks úr 38.335 ferðandi í 2014 upp í 48.702 í 2015. Vøksturin helt fram í fjør, tá ferðafólkatalið var 56.669. Longu nú eru ávísar avbjóðingar av teimum mongu ferðandi í Kalsoynni, hevur Visit Kalsoy staðfest.

Ritan røkir leiðina úr Hvannasundi til Svínoyar og Fugloyar. Á tí leiðini vóru 15.364 ferðandi í 2016. Árið frammanundan var talið 12.096.

Ferðafólkatalið í Mykinesi í fjør var 19.530. Árið frammanundan var tað 16.018. Eins og í Kalsoynni verður nógv tosað í Mykinesi um trýstið, ið ferðafólk leggja á oynna.

Skúvoyar-leiðin er tann minsta hjá Strandferðsluni. Millum Sand og Skúvoy ferðaðust 3.734 fólk í fjør og 4.655 fólk í 2015. Minkingin er sostatt nærum 1.000 fólk.

"Trupult er at gera endaligar niðurstøður um, hví ferðafólkatalið sum heild veksur, men skipað verður fyri rættiliga mongum tiltøkum kring landið stóran part av árinum, og alsamt fleiri ferðafólk koma til landið uttaneftir. Hetta eru uttan iva tvær orsøkir til vøksturin," sigur Hilmar Eliasen, stjóri á Strandferðsluni.

Ferðandi við skipunum hjá Strandferðsluni 2014, 2015 og 2016

Ár	2016	2015	2014
Suðuroyar-leiðin	242.338	222.896	219.506
Sandoyar-leiðin	203.197	179.650	184.385
Nólsoyar-leiðin	94.175	87.597	73.905
Kalsoyar-leiðin	56.669	48.702	38.335
Fugloy/Svínoy	15.394	12.096	16.231
Mykines-leiðin	19.530	16.018	12.704
Skúvoyar-leiðin	3.734	4.655	3.968

Ein orsøk til vaksandi ferðafólkatalið við Strandferðsluni er helst, at fleiri útlendsk ferðafólk koma til Føroya

HÁLV MILLIÓN FERÐAST VIÐ BUSSUNUM

Við teimum 19 bussleiðunum hjá Strandferðsluni ferðaðust 516.316 fólk í 2016 og 503.009 fólk í 2015. Talið er rættiliga støðugt, tó at ferðafólkatalið minkar eitt sindur á summum leiðum og veksur á øðrum leiðum.

Tann største leiðin er leið 400 millum Havnina og Klaksvík, har 137.966 ferðaðust í 2016. Næststørsta leiðin er leið 300 á flogvøllin, sum hevði 81.611 ferðandi í fjør. Triðstørsta leiðin er leið 410 millum Fuglafjørð, Gøtudal og Klaksvík við 74.930 ferðandi í fjør.

Talvan niðanfyri vísir átta tær størstu leiðirnar hjá Bygdaleiðum.

Yvirhøvur ber til at siga, at tølini eru nøkulunda støðug, men minking er á leiðini millum Havnina og Klaksvík, samstundis sum Skálafjarðar-leiðin og leiðin millum Klaksvík og Viðareiði vaksa nógv.

Tær størstu bussleiðirnar árini 2014, 2015 og 2016

Ár	2016	2015	2014
400 Tórshavn-Klaksvík	137.966	143.268	147.774
300 Tórshavn-flogvøllur	81.611	86.428	87.377
410 Fuglafjørður-Klaksvík	74.930	73.582	68.872
440 Skálafjarðar-leiðin	73.446	60.419	57.474
100 Tórshavn-Vestmanna	32.485	32.690	35.569
700 Tvøroyri-Sumba	27.394	24.047	25.497
101 Tórshavn-Gamlarætt	18.912	17.348	18.816
500 Klaksvík-Viðareiði	16.058	11.096	6.519

It's sheep and easy by bus
Travel all over the islands by bus and boat. Buy the TravelCard at the airport or at the terminal in Torshavn. For further information call 34 30 30.
Enjoy the most beautiful bustrip in the world
TravelCard
4 DAYS ONLY
500 DKK
TravelCard
7 DAYS ONLY
700 DKK
Mykines not included.
Children 7-15 years old half price.
STRANDFARASKIP
LANDSINS

Nýtt 100 ára merki

Í sambandi við, at 100 ár eru liðin, síðan Strandferðslan fór til verka, hevur Strandferðslan latið gera eitt 100 ára merki, sum verður brúkt í ymsum samanhangum í summar. Sendistovan hevur sniðgivið merkið.

Í merkinum sæst 100-talið, og inni í fyrra nullinum er búmerkið hjá Strandferðsluni. Í seinna nullinum síggjast árstølini 1917–2017. Tølini eru úr gulli at undirstrika hátíðardámin yvir árinum, sum nú verður fagnað.

Nýggja 100 ára merkið verður m.a. at síggja á heimasíðuni, á framsýning um samferðslusøguna og á nøkrum bussum. Tað verður nýtt í ymsum útgávum, eisini í svørtum á hvítari bakgrund.

Her eru víst dømi um, hvussu merkið kann verða brúkt – á **www.ssl.fo** og á einum bussi.

The Public Transport Company of the Faroe Islands

Strandfaraskip Landsins (SSL) is a nationally owned transport company. The main objective for SSL is to provide transport to all corners of the Faroe Islands

SSL runs six ferries named Smyril, Teistin, Sam, Ritan, Sildberin and Ternan. All the ships are named after birds, and only Smyril, Teistin, Sam and Ternan are car ferries. The other ferries are passenger ferries only.

The ferry to Mykines is called Jósup. Jósup is privately owned as SSL has a contract with Sp/f Mykines for the route to Mykines. More info about this company can be found on www.mykines.fo.

SSL also runs multiple bus route which are all privately run by multiple Faroese bus companies.

The main office for SSL is situated on Suðuroy in the town Tvøroyri. The main ferry and bus terminal called Farstøðin is situated on the harbor in the capital Tórshavn.

SSL also runs three cargo stations situated in Krambatangi on Suðuroy, in Tórshavn next to Farstøðin and in Klaksvík.

Approximately 170 people are employed on our ferries, cargo departments, head office and route information.

Today we are under the Ministry of Transport and our minister is Mr. Henrik Old. More information about our ministry can be found on www.smr.fo.

Contact us

You can contact us 24 hours a day every day of the year on *00298 343030*, where we will answer all your route questions. Furthermore you are always welcome to contact us by e-mail on *fyrisiting@ssl.fo*

MAIN OFFICE

Sjógøta 5, Postbox 30
FO-810 Tvøroyri
Tel.: +298 343000
Fax: +298 343001
E-mail: fyrisiting@ssl.fo

Opening hours
Monday–Thursday 08:00–16:00
Friday 08:00–15:00

ROUTE INFORMATION

Tel.: +298 343030
Fax: +298 343003
Replies 24/7

TERMINAL

Tel.: +298 343030
Fax: +298 343003

Opening hours
Monday–Friday 08:00–16:00

FREIGHT SERVICE

Tel.: +298 343000
Fax: +298 343001
E-mail: farmur@ssl.fo

Opening hours
Monday–Friday 08:00–16:00

Ferðslukort

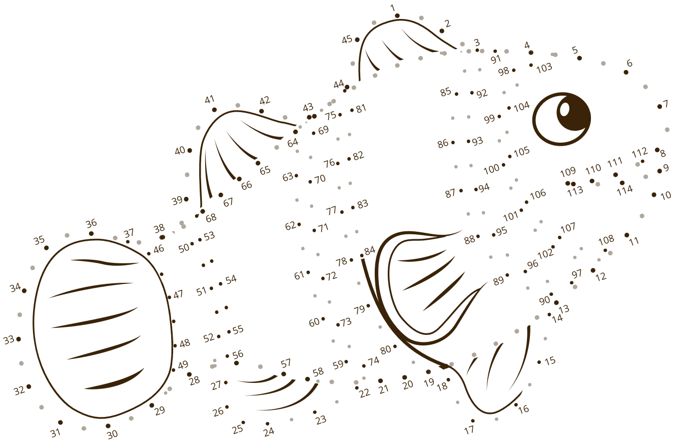
Domestic network map

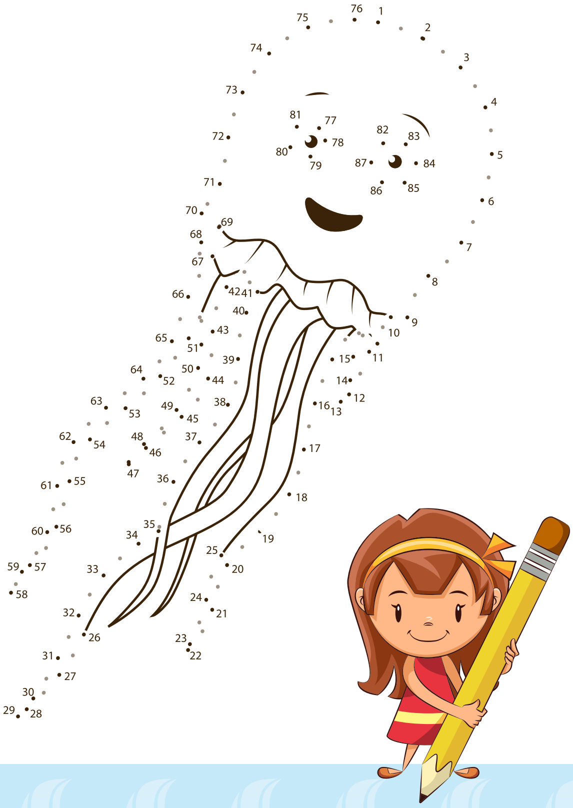
Lesið meira á www.ssl.fo

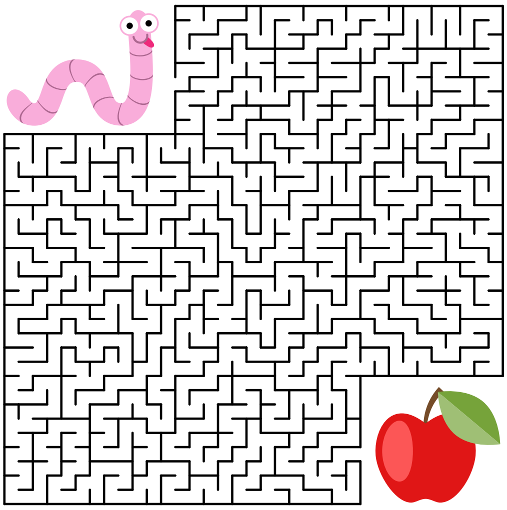
STRANDFARASKIP LANDSINS

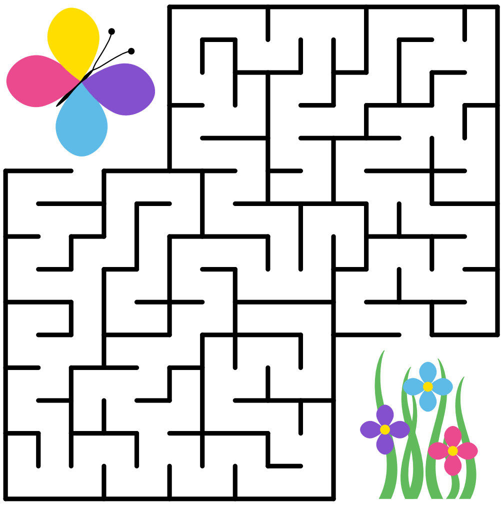
Hvat man hetta vera?

Fylg tølunum









Finn 5 feilir

Kanska tú veitst tað

1. Nær doyði Josef Stalin?
a. 1945
b. 1948
c. 1953

2. Nær rendi Ternan á Rituna uttan fyri havnarmola?
a. 1965
b. 1968
c. 1972

3. Hvussu æt forsetin í USA í 1979?
a. Gerald Ford
b. Jimmy Carter
c. Ronald Reagan

4. Hvussu eitur næsthægsta fjall í Føroyum?
a. Gráfelli
b. Skælingur
c. Oyrnarfjall

5. Hvussu eitur formaðurin í Starvsmannafelagnum?
a. Hans Joensen
b. Georg Hansen
c. Súni Selfoss

6. Nær kom undirsjóvartunnilin millum Streymoy og Vágar?
a. 2000
b. 2002
c. 2004

7. Nær fóru Bygdaleiðir undir sína fyrstu leið?
a. 1980
b. 1985
c. 1986

8. Hvussu eitur høvuðsstaðurin í Avstralia?
a. Melbourne
b. Sydney
c. Canberra

9. Hvat merkir „jacta est alea"?
a. Kósin er sett
b. Neyðugt er at sigla
c. Terningarnir eru kastaðir

10. Nær fór triði Smyril, seinni Dúgvan, av bakkastokki á Tórshavnar Skipasmiðju?
a. 1966
b. 1967
c. 1969

SUDOKU 1

2		9				6		
	4		8	7			1	2
8				1	9		4	
	3		7			8		1
	6	5			8		3	
1				3				7
			6	5		7		9
6		4					2	
	8		3		1	4	5	

SUDOKU 2

5	4			2		8		6
	1	9			7			3
			3			2	1	
9			4		5		2	
		1				6		4
6		4		3	2		8	
	6					1	9	
4		2			9			5
	9			7		4		2

SVAR: 1. 1953 2. 1968 3. JIMMY CARTER 4. GRÁFELLI 5. SÚNI SELFOSS 6. 2002 7. 1980 8. CANBERRA 9. TERNINGARNIR ERU KASTAÐIR 10. 1967

Góða ferð í **Føroyum!**

Føroyar eru bergtakandi, og við skipum, bussum og tyrlum kanst tú vitja nærum hvønn blett í oyggjunum. Úr Sumba til Fugloyar kanst tú njóta vakra náttúru og hitta fryntlig fólk á ferð um firðir og fjøll. Fólk hevur búleikast í Føroyum í meira enn 1000 ár, og støðugt er landið ment og útbygt, eisini farleiðirnar kring oyggjarnar. Vit binda Føroyar saman við okkara fjøltáttaða virksemi, og vit gera tað við eldhuga og gleði.

Góða ferð í Føroyum!

100 1917–2017
STRANDFARASKIP
LANDSINS

SENDISTOVAN