SMYRIL VAR ALT OV LÍTIL TIL UTTANLANDASIGLINGINA

Tað var skjótt greitt, at Smyril var alt ov lítil og als ikki egnaður til uttanlandasigling

Eirikur Lindenskov

Óli Hammer var á Strandferðsluni øll árini, meðan Smyril røkti uttanlandasiglingina fram til 1982. Hann greiðir frá, at tað bar so illa til at reka millumlandasigling við hesum skipinum, tí tað var alt ov lítið.

– Tað var alt við at steðga upp, tí hann var púra óbrúkiligur, ongar koyggjur, fólk svóvu á dúrkinum, og nýggja landsstýrið vildi ikki hava siglingina á almennum hondum.

Tá viljin ikki var, at tað almenna skuldi reka millumlandasiglingina, so fóru Óli Hammer og aðrir undir at fyrireika tað sum bleiv til Smyril Line.

– Vit brúktu tað mesta av árinum í 1982 at fyrireika okkum – men tað var alt gjørt í frítíðini, meðan vit høvdu fult starv at røkja. Vit vildu vita, hvussu nógv føroyingar vildu seta í felagið, sum so varð stovnað 1. november í 1982.

Smyril siglandi inn á Havnarvág, Teistin liggur á molanum. Smyril røkti uttanlandasigling frá 1975 til 1982. Í 1980 varð Teistin keyptur at røkja Suðuroyarsiglingina burturav, so Smyril fekk røkt uttanlandasiglingina um summarið

Óli Hammer, skipari, stovnari og í mong ár stjóri á Smyril Line, skrivar her undir endaligu yvirtøkuna av nýggju Norrønu á høvuðsskrivstovuni hjá Flender Werft í Lübeck tann 7. apríl í 2003 klokkan 15.56

Uttanlandssiglingin hjá Smyrli í søguna

Á heysti 1982 varð greitt, at siglingin vil Smyrli ikki fór at halda fram. Tí tóku Óli Hammer, Jógvan í Dávastovu og Andreas Joensen stig til at stovna partafelagið Smyril Line.

– Vit hoyrdu tá, at íslendingar eisini ætlaðu sær undir sigling millum Ísland, Ongland og meginlandið, og førdi hetta so eisini til, at vit skundaðu okkum enn meira, sigur Óli Hammer.

Tað vóru íslendsku reiðaríini, Eimskip og Havskip, sum stovnaðu hetta felagið, og tey leigaðu eitt polskt skip, sum fekk navnið Edda. Hetta skipið sigldi millum Reykjavík, Newcastle og Bremerhaven. Men hendan verkætlanin riggaði ikki so væl, so hendan sigling steðgaði aftur sama árið, og annað reiðaríið, Havskip, fór av knóranum av tí sama.

Partapeningurin í Smyril Line var 12 milliónir krónur, tá felagið varð stovnað. Umframt stovnararnar – og landsstýrið, sum setti 20% av partapeningi í – settu túsundtals føroyingar pengar í felagið.

Høvdu fleiri skip í kikaranum

Tað var kortini ikki púra greitt nú, hvat skip felagið skuldi útvegað sær til siglingina.

– Vit høvdu sjálvandi fleiri skip í kikaranum, teirra millum Gustav Vasa, sum bleiv til Norrønu, sigur Óli Hammer.

Hann sigur, at teir gjørdu avtalu við landsstýrið um, at nýggja felagið skuldi taka yvir alt tað, sum varð bygt upp við Strandferðsluni, og hetta varð gjørt uttan kostnað.

Tá Norrøna varð keypt og sett í stand, stóð hon Smyril Line í 140 mió krónum.

Í dag hevur Óli Hammer ongan leiklut í Smyril Line.

Tá Smyril á fyrsta sinni kom á Havnina í 1975

Hann eigur enn síni partabrøv, og hann fylgir væl við. Og hendan dagin, vit hittast, hetta er vikuna fyri aðalfundin, er hann spentur uppá at frætta um ársúrslitið, sum vísti seg at vera 122 mió. kr. eftir skatt, samanborið við 77 mió. kr. í 2022. Hetta er sostatt metár fyri felagið higartil.

– Tað sum hevur størstan týdning er, at Smyril Line gongur væl, heldur hann, og fegnast eisini um, at felagið nú byggir nýggj farmaskip og selur tey gomlu farmaskipini.

– Tað blívur so trupult at reka skip, tá tey eru 30 ára gomul. Serliga viðvíkjandi eykalutum og elektronikki, sigur hann.

Havt »nýggju« Norrønu longri enn gomlu

Samstundis kunnu vit staðfesta, at nýggja Norrøna er farin um tað besta, tí hon er longu 21 ár.

– Men hon er væl hildin, sum ferðamannaskip jú verða, sigur hann.

Tá fyrra Norrøna kom var hon bara 10 ára gomul, bygd í 1973.

– Hon var eitt fantastiskt skip. Tá vóru nokso nógv skip at velja í, eitt nú eitt systirskip hjá Norrønu, sum eisini var til sølu, men sum var langtíðarleigað til Frankaríki. Tað var eitt sindur nýggjari, eitt sindur betri innan fyri tekniskt.

– Men vit mistu tað, tí tað var langtíðarleigað. Men vit fingu bygt Norrønu um, sum vit vildu hava hana, og vit høvdu hana í 20 ár.

Tað vil so siga, at nýggja Norrøna hevur verið longri í sigling, enn tann gamla var.

Trupulleikin við Smyrli var, at hann varð bygdur til innanlandssigling, og skuldi hava forsýningar annan hvønn tíma. Tí vóru stórir trupulleikar, tá skipið skuldi sigla í fleiri dagar.

– Vit fingu tað mesta í Noreg, men oljuna fingu vit í Føroyum. Men so var tað til taxfree, her var eingin Rúsa, so tað mátti takast í Noreg. Tað var ikki fyrr enn í 1980, at Smyril fór at sigla til Danmarkar.

Tað bar til, tí Teistin kom á vári í 1980 og kundi røkja suðuroyarsiglingina.

– Tá var Smyril leysur av suðuroyarsiglingini um vikuskiftini, sigur hann, og vísir á framstigið, sum tað var fyri suðuroyarsiglingin at fara frá Dúgvuni, sum tók 8 bilar til Teistan (og Smyril), sum tóku 100 bilar, sum kundu koyra umborð.

– Men einki framstig hent á suðuroyarsiglingini síðani Ssmyril kom, vísir Óli Hammer á. Tá var siglt upp í tríggjar ferðir um dagin, sum er meira enn í dag.

Fyrstu árini sigldi Smyril eisini til Klaksvíkar, og kundur suðuroyingar fara úr Suðuroy til Havnar og til Klaksvíkar og aftur, har teir fyrr máttu fara yvir land – eins og teir mugu í dag.

– Smyril var eitt fantastisk framstig fyri innanoyggjasiglingina. Tað var bara á jóansøku og ólavsøku, at tað ikki var pláss fyri øllum, vísir Óli Hammer á.

Martha og Óli Hammer eiga trý børn. Hendrik, 1966-2018, Anna 1972, Bogi 1977. Báðir synirnir vóru eins og pápin skipara. Hendrik var skipari á Norrønu, og Bogi siglir sum skipari í reiðaríínum hjá Per Sævik í Noreg, sum eisini eigur í felagnum hjá Osmundi Justinussen, sum eigur meirilutan í Smyril Line.