

Mynstur  
broystast

Firouz Gaini  
Helgi Jacobsen

# Mynstur broystast

Landsverk bygt land í 60 ár

## Ritstjórnin

Landsverk takkar øllum, sum hava hjálpt til við at fáa hesa bók til veruleika. Serliga takka vit Heina Olsen, fyrrverandi verkfrøðingi hjá Landsverkfrøðinginum, sum hevur verið høvuðskeldan hjá rithøvundunum báðum og Anju Andreasen og Snorra Simonsen á Landsverki, sum hava hjálpt til við myndatílfari og -teksti. Serliga takka vit eisini lesibólkinum, sum hevur gjørt viðmerkingar til innihaldið í bókini. Eisini takka vit bæði núverandi og fyrrverandi starvsfólkum á Landsverki, sum rithøvundarnir hava havt samrøður við.

### Landsverk

© Landsverk 2008

Útgevandi: Landsverk

Samskipari: Súsanna Mc. Birnie, kunningarráðgevi

Myndir: Bárður Eklund, Føroya Fornminnisavni,

Noroya Fornminnisavni, Landsverk og privatpersónar.

Konseptmenning, sniðgeving, uppseting og prentumsiting: Sendistovan.

Rættlestur: Kristin Magnussen.

ISBN: 978-999183251-7

Formæli	s. 6
Inngangur	s. 8
01 Søga	s. 10
Varði 01: Trúgv flytur vegir	s. 50
02 Broytingar í landslagnum	s. 58
Varði 02: Hvalvíkskúgvín	s. 90
03 Vegir og tunlar	s. 98
Varði 03: Hvalbiartunnilin	s. 134
04 Trygg ferð	s. 142
Varði 04: Oygjarvegurin	s. 168
05 Havnir og lendingar	s. 176
Varði 05: Gamlarætt	s. 204
06 Mentan og samleiki	s. 212
Varði 06: Brúgvín um Streymín	s. 254
07 Framtíðin	s. 262
Varði 07: Almenn bygging	s. 288
08 Stovnurin Landsverk	s. 296
Varði 08: Havn í Svínøi	s. 326
Keldur	s. 334
Bókmenturur	s. 337

## Formæli



Oyvindur Brimnes,  
stjóri.

Í apríl 2008 eru 60 ár liðin, síðani Landsverk varð stovnað. Í mong ár undan 1948 vórðu vegir, lendingar og havnir bygdar í Føroyum undir ymiskum formum, men Landsverkfrøðingurin man metast at vera byrjanin til tann stovn, sum í dag eitur Landsverk. Í byrjanini var uppgávan í høvuðsheitum at reka og útbyggja samferðslukervið, meðan stovnurin í dag tekur sær av einum størri og fjølbroyttari ábyrgdarøki.

Í sambandi við 60 ára føðingardagin gevur Landsverk eina bók út um stovnin. Øllum kunnugt hevur stovnurin havt alstóran týdning fyri tað føroyska samfelagið, og hevur virkseimið hjá stovninum verið ein fortreyt fyri tí menning, sum øllum samfelagnum hevur verið fyri fram ímóti tí nýmótans samfelagi, vit kenna í dag. Nógv er broytt á Landsverki hesi 60 árin. Í 1948 var samferðslukervið lítið útbyggt, og lítið var til av serkunnleika og útgerð at byggja og reka hetta við. Síðan er nógv hent, og í dag hava vit ein stovn í einum nógv meira samansettum heimi, har samstarv við aðrar partar og samskipan er ein fortreyt. Ábyrgdarøkið er eisini økt til at fevna um almennar bygningar og umsiting av almennum reglugerðum fyri vegir, havnir og bygningar, umframt aðrar tænastr. Brúkarin setur í dag nógv størri krøv til Landsverk og tað er ein av avbjóðingunum.

Við hesi bók ynskja vit at lýsa stovnin í samfelagsligum høpi og samstundis tekna eina søguliga mynd av stovninum. Bókin er tí bygd upp við átta pørtum, sum greiða frá týdninginum av virkseminum hjá stovninum í samfelagnum hesa tíðina. Ímillum hesar átta partarnar eru varðar á vegnum um týdningarmiklar hendingar í tíðarskeiðinum, óheftir av høvuðspørtunum.

Oyvindur Brimnes, stjóri

# Inngangur

Landsverk hevur 60 ár á baki og gevur í hesum sambandi út rit, ið skal lýsa ein stovn og eitt tíðarskeið, ið allir núlivandi føroyingar kenna og hava eina meining um. Men hvussu tulka vit søguna? Hvat minnst vit? Her eru vit ymisk. Bókin er ikki nakað vanligt heiðursrit, men ein roynd at lýsa stovnin og tíðina úr nýggjum sjónarhornum. Vónandi kann verkið fáa lesarar at síggja leiklutin hjá Landsverki í tí føroyska samfelagnum í nýggjum ljósi.

Bókin hyggur at broytingum í landslagnum, bæði í náttúru og mentan. Hværji mynstur hómast í samfelagnum og í samferðsluni? Hværji spor seta vit eftir okkum, tá vit byggja land? Hværji virði liggja til grund fyri byggiverkætlanir? Hesir spurningar stinga seg upp í tekstinum. Bókin lýsir, hvussu stovnurin í sínum virki ávirkar samfelag og mentan, tó hann samstundis sjálvur er eitt úrslit av sínari tíð. At byggja land er sera samansett fyrítøka, ið kann vera ítøkilig sum ein brúgv og abstrakt sum ein samleiki. Teksturin í hesum riti flytur seg millum hesar støddir og knýtir tær saman.

Bókin er skipað í átta kapitlum, ið viðgera ymisk evni, ið knýta seg til fjølbroytta almenna stovnin Landsverk. Fyrstu kapitlarnir eru søguligir og hugleiða um hendingar úr eldri tíð. Síðan eru trýggir kapitlar, ið vísa, hvussu nógvar verkætlanir stovnurin seinastu 60 árin hevur staðið fyri. Landsverk byggir land við dynamitti og asfalti. Her sæst, hvussu stóran leiklut stovnurin hevur í gongdini at nýttíðargera Føroyar. Síðan koma tveir kapitlar, ið hugleiða um mentan og samleika, nútíð og

framtið. Her verður sambandið millum mentan og náttúru kannað. Eisini verður ávirkanin, bygningar og veganet hava á samleika okkara, greinað. At enda er lýsing av stovninum Landsverk sum arbeiðspláss og sosialt umhvørvi.

Helgi Jacobsen hevur skrivað søguliga inngangin og varðarnar, átta í tali, ið virka sum klípi millum allar kapitlarnar í ritinum. Varðarnir eru stuttar, litríkar frágreiðingar um serligar hendingar úr forvitnisligu søgu stovnsins. Varðarnir umboða góð hvíldarpláss millum kapitlarnar, men kunnu saktans lesast fyri seg.

Eg takki Helga Jacobsen fyri gott samstarv. Eg takki eisini lesibólkinum, Oyvindi Brimnes, Finnleifi Durhuus, Súsonnu Mc. Birnie, Levi Hentze, Joel undir Leitinum, Kára Mikkelsen og Regini Olsen, fyri góðar viðmerkingar og rættingar.

Tórshavn, februar 2008

Firouz Gaini



Kapittul 01

# Søga

Frá leypi og spaka  
til hátøkniliga menning



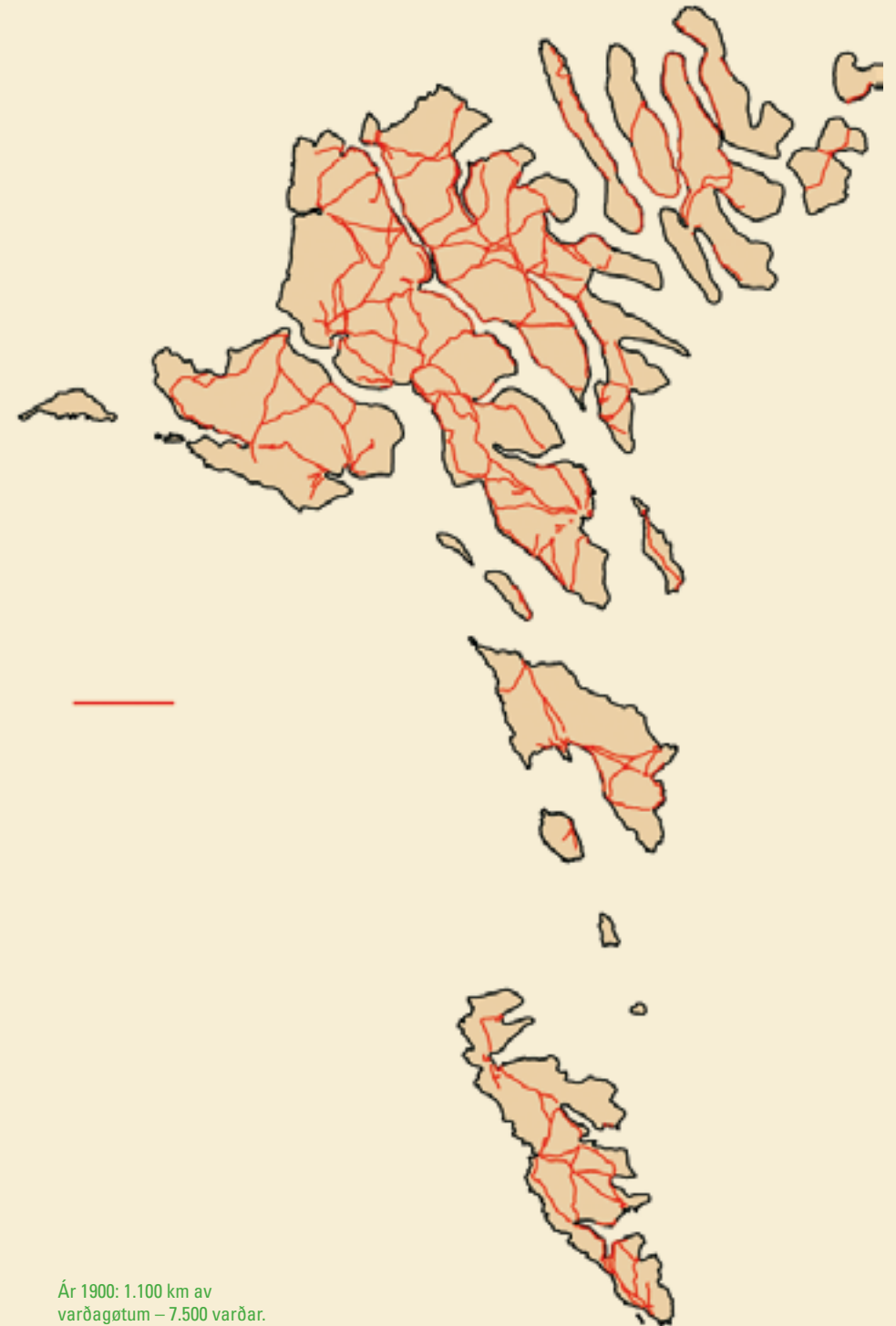
Landsverkfrøðingurin sum sjálvstøðugur stovnur varð til í 1948. Hóast amtsverkfrøðingar og lögtingsverkfrøðingar høvdu staðið fyri samskiftisútbyggingum frammanundan, so var tað ikki fyrr enn í 1948, at uppgávnar vórðu samskipaðar. Í meira enn hálva øld høvdu stovnurin og stjórin sama navn, Landsverkfrøðingurin, men í 2004 broytti stovnurin navn til tað stutta og snøgga navnið Landsverk. Landsverkfrøðingurin hevur frá byrjan umsitið byggitekniskar uppgávur í víðari merking, bæði fyri land, kommunur og privat, og hevur nú í fleiri ár verið stovnur undir Vinnuáráðnum.

Á sama hátt sum vit hava eina framtíð, hava vit eisini eina fortíð. Men tað, sum varð gjørt av lendingum, vegum og brúm nakað inn í síðstu øld, var fyrst og fremst bygt av monnum, sum høvdu hegni til tess. Sum skilst var einasta verk, sum verkfrøðingur var uppi í hesi árin, ein atløgubrúgv á Tvøroyri, sum bleiv bygd um næstseinasta aldamótið.

Frá at hava havt útlenskar og føroyskar ráðgevandi verkfrøðingar síðani 1906, legði Landsverkfrøðingurin í 1948 sum stovnur eina miðvísa ætlan um at útinna og ráðgeva í sambandi við at útbyggja føroyska undirstøðukervið.

Søgan hjá Landsverkfrøðinginum byrjar ikki við aldargomlum troddum rásum millum hús, býlingar og bygdir. Men her er upphavið. Hvørki seyður ella fólk fóru fram eftir fummum, men fylgdu ótilvitað náttúrunnar frumgongd við at halda seg til hóskandi hall og høgligastu

Maður til gongu á fjøllum.





farleið. Meira ómakaleyst var á slættlendi, til tátíðarinnar krøv umsíðir vórðu nøktað við varðum, kráarlögum og gróthúsum.

Í frásagnum av mannamunni og í skaldskapi ber til at dagdroyma um gøtur og svartfleckutar og mosagrónar varðar, sum eins og verndareinglar í kavaroksomnum øld eftir øld bjargaðu fallkomnum frá útideyða. Tað sigst, at ókunnufólk eru hugtikin av hesi ásyniligu, skynsomu næstravernd gomlu feroyinga. Og lættast er bara at lata tey bera hesa romantisku myndina við sær av aftur landinum, tí veruleikin var meira turrsligur, fullur av strongum og siðvandum reglum og brotum á aldargamlar lógir. Seyðatjóvasagnirnar tala sítt greiða mál.

### Í fyrstani var vegurin

Farleiðirnar hjá feroyingum høvdu í øldir verið sjóvegis flutningur og gongd millum bygdir eftir gomlu varðagøtunum. Tá hjólið kom til Føroya, gjørdist avbjóðingin at fáa okkurt slag av vegaskapilsí, bæði innangarðs og millum bygda. Vit vita, at í umleið 1790 var brúgv um Kluffá í Haldórsvík, og at býargøtur eisini vóru í Havn. Men vit vita

Bátur við fólk og vøru.

eisini, at um sama mundið var manngjørdur vegur til rossavogn gjørdur úr kolanáminum í Hvalba oman á eina kolatoft nakað niðari.<sup>1</sup>

Í forsøguni til føroyska vegagerð hevur Landsverkfrøðingurin ofta sjálvur brúkt 1836 sum eitt vegamót. Tað var hetta árið, at Landavegurin í Havn bleiv gjørdur. Vegurin varð lagdur til tess, at havnarfólk lættari kundu koma út á torvheiðarnar. Eitt skiftið var arbeiðsskipanin tann, at fyri hvørjar trýggjar dagar, ein havnarmaður skar torv, skuldi hann arbeiða upp á vegin ein dag. Útgerð og løn til Landavegin kom harumframt



Maður laðar torvlut.

úr Føroya Amts Peningagrunni, har fæið var inntøka av jarðarhvali og grindahvalum, sum flotnaðu ella vórðu fiskaðir upp, eftir at drápið var av.

Føroya Amts Peningagrunnur, vanligi nevndur Økonomisk Fond, hevði í heilt nógv ár, bæði í 19. og 20. øld, stóran týðning fyri, vegir og lendingar. Viðtøkurnar fyri hvør

kundi fáa pengar úr grunninum, vórðu fleiri ferðir broyttar, og tað var eisini eitt sindur ymiskt, hvussu nógv rann inn í grunnin. Vóru grindaárin góð, munaði tað væl og sást aftur í vegagerðini.

Tað fór rættiliga at gera mun, tá lögtingið í 1895 samtykti, at avgjaldið av stórhvalaveiðuni skuldi fara í Føroya Amts Peningagrunn. Í fyrstani var avgjaldið 25 krónur fyri hvønn stórhvalin, og hóast helvtin av inngjaldinum tey fyrstu árin fóru í ríkiskassan, munaði stór-



Gomul mynd av Landavegnum.



hvalaavgjaldið so væl, at tað fíggaði stóran part av vegagerðini í fleiri ár.

Samanbórið við grannalondini vóru Føroyar eftirbátur at fáa líkinda vegir millum bygdur. Allir teir fyrstu vegirnir vóru fimmfótavegir ella hálvan annan metur breiðir, fyrst og fremst fyri at koma fram við rossavogni. Hvussu stutt, føroyingar vóru komnir við vegagerð fram til næstseinasta aldaskiftið, skilst á lögtingsuppskoti í 1899 um at hækka stórhvalaavgjaldið upp í 50 krónur. Hóast tað frá 1836 til 1896 vóru gjørdir 96 kilometrar av hesum smølu gøtunum, helt uppskotsstíllarin, at neyðugt var at fáa fleiri pengar til tess at knýta bygdinar saman í eitt vegakervi.

Í grundgevingum fyri uppskotinum segði Søren Müller, lögtingsmaður, at hóast Føroyar høvdu verið búsettar í túsund ár, var einki gjørt fyri at menna samferðslukervið á landi.

»Vegirnir millum bygdinar eru sum heild í somu støðu, sum frá skapanar morgni, ja, í ávísum førum er lendið traðkað niður á ein slíkan hátt, at tað er verri at koma fram enn áður. At vantandi vegagerð er ein kleppur fyri okkara menning, og at eitt gott ferðslusamband er ein treyt fyri framvøkstri, er ikki neyðugt at grundgeva fyri,« segði S. E. Müller í lögtinginum í 1899. <sup>2</sup>

### Tey ognarleysu ræddust vegir

Søgan vísir okkum, at øll vóru ikki so ovurfegin um vegirnar. Fleiri ræddust snøgt sagt at gerast arbeiðsleys, tá hjólbøra og hestavognur komu til bygdina. Støðan kann samanberast við, at flakavinnur høvdu farið í verkfall, tí sjálvvirkandi flakamaskinur gjørdu, at flakavinnurnar stóðu við tómun hondum. Ognarleys, sum høvdu forvunnið sær til lívsins upphald við at lossa ella bera tøð og tara fyri tey meira vælbjargaðu, sóu hjólbøruna og hestavognin sum eina hóttan móti teirra lívsgrundarlagi. Júst á Húsum var tann fyrsti í Havn, sum fekk sær hestavogn. Hann koyrði síni tøð toluliga í friði í nøkur ár. Men tá so J. Lützen fekk sær vogn at koyra vørur við, kom ilt í mangan lossingarmann í Havn, tí teir roknaðu við, at gjørdist tað



Bilar á fimmfótavegi.



Søren Emil Müller, vinnulívs- og lögtingsmaður, (1856-1922).



Andrass Jensen í Kvívík.

vanligari at koyra, vóru ongar vørur longur hjá teimum at bera í leypum. <sup>3</sup>

Skilið var ikki mætari, tá Andrass Jensen í Kvívík stóð fyri arbeiðinum at gera vegastrekið fram við Leynavatni. Neyðugt var bæði at bora, spreingja og laða og alt mátti gerast við handamegi. Andrass fór tí til Havnar at keypa amboð. Tá hann kom til Valdemar Lützen, sá hann fyrstu ferð eina innflutta hjólbøru, og hann sá beinan vegin fyri sær, at tað var lættari at flyta stórar klettur í eini hjólbøru, enn at bera teir í grótleypi. Men hann varð ikki væl móttikin, tá hann kom heimaftur. Leyningar lögdu upp til arbeiðssteðg, tí hjólbøran fór at minka um teirra arbeiðstímat. <sup>4</sup>

Langt inn í 19. øld høvdu fólk í fleiri bygdum ongantíð sæð eina hjólbøru. Men í Kollafirði høvdu teir gjørt vegir við hjólbøru, áðrenn hetta henta amboð var komið norður til Vestmannar. Poul Michael á Signabø fortaldi, at tá vestmenningar fóru undir at gera veg, varð hann sendur norður at læra vestmenningar at koyra hjólbøru. Hann tók til, at vestmenningar máttu vera nakað tornæmir, tí hetta var strævnasta arbeiðið, sum hann hevði havt í lívinum.

Sum heild skiltu nógvir føroyingar ikki, at vegir vóru grundarlag undir framburði. Fyri fleiri var heldur talan um afturstig. Í Havnini noktaði kommunustýrið eitt skifti monnum at koyra torv við hestavogni, tí vognarnir oyðilögdu vegirnar. Grundgevingin var, at vegirnir vóru gjørdir til fólk at ganga eftir og ikki til ross og vognar. Og fyrsta ferðsluklagumál í Føroyum sigst koma frá svínoyingum, har politikkur kom upp í málið.



Gomul, heimagjørd trillibøra.

Svínoyingar høvdu gjørt veg vestur á Eiðið, soleiðis at tað skuldi vera høgligari hjá fólki at ganga eftir vøru, tá báturin legði at vestanfyri. Svínoyingar gingu tá mestsum í tveimum politiskum bólkum. Ein av framburðsmonnunum hevði keypt ross, soleiðis at tað skuldi vera lættari at fara vestur á Eiðið eftir vøru. Men hesum settu sambandsmenninir seg ímóti og ein av teimum, sum helt seg hava eitt orð at siga, noktaði bart út hestavogni at koyra á vegnum, tí hjólini settu ov djúpar foyrur í vegin. Ta grundgevingina góðtók framburðsmaðurin ikki. Einaferð frost hevði verið, vóru foyrurnar av hjólunum so djúpar, at ovboðið var hjá sambandsmanninum og hann meldaði.<sup>5</sup>



Maður koyrir torv við rossavogni.

### Nýggjur framburður í 1900

Tann ídnaðarmenning, sum setti ferð á hjólini í Europa í fyrru helvt av 19. øld, kom ikki til Føroya fyrr enn fyrst í 20. øld. Og hóast tað gekk spakuliga ta fyrstu tíðina, vaks tørvurin á samskiptisøkinum. Vit fingur fyrsta innanoyggja telefonsambandið, telegrafsamband við útheimin, vegir og havnir, og sum frá leið mentist sjóvegis ferðasambandið bæði innanoyggja og við útheimin.

Tey fyrstu árin var í nøkrum færum talan um privatar tænar, men kostnaðurin gjørdist stundum so høgur, at tað skjótt gjørdist neyðugt við stuðli úr ymsum lögtingsgrunnum. Og hóast stovnar sum Landsverk og Føroya Tele hava røtur aftur til tíðina beint eftir næstseinasta aldaskiftið, lógu tær flestu av samskiptistænarum í nógv ár í hondunum á tátíðar verkfrøðingum, sum vóru løntir beinleiðis ella óbeinleiðis av lögtinginum. Í nógvum færum hevði ein og sami verkfrøðingur fleiri samskiptistænar undir sær. Tí gongur søgan hjá stovnum sum Landsverki, Føroya Tele, SEV og Strandferðsluni í fleiri færum aftur til somu røtur.

Bæði fyr og eftir 1900 tóku sum sagt einstaklingar og privatar fyrirkur fleiri stig at menna samskiptið. Útgerðarfeløg og Kongligi Einahandilin bygdu egnar bryggjur, og bøndur gjørdu gøtur og lögdu brýr um áir. Okkurt var útint sum samfelagsskylda ella pliktarbeidi, og

Fyrsti telegrafkaðalin kemur í land í Sandagerði. Stór mannamúgva tekur ímóti.



hugmyndin hjá fólki at skapa eitt framkomið samfelag vann so líðandi á afturhaldinum og óttanum fyri tí nýggja.

At skapanarhugsjónir hjá einstaklingum í summum færum vóru ein metur framman fyri politiska støðutakan, er ætlanin hjá Ólavi á Heygum at fáa ravmagn burtur úr vatni eitt dømi um. Ætlanin var kostnaðarmikil, og hann fekk ongan almennan stuðul. Hóast hann gjørdi fyrstu royndirnar í 1907, varð fyrsta vatnorkuverkið ikki gjørt fyrr enn í 1921.



Elverkið í Botni í Suðuroy í 1921.

## Hans Horn legði vegætlan

Fyrsta miðvísa almenna stigið at gera eitt veruligt veganet tók føroyski amtmaðurin, Christian Bærentsen. Føroyingar ferðaðust javnan í grannalondunum og sóu, at sjálvt Hetland hevði nokkso stórt vegakervi, sum var í góðum standi. Millum annað kundi koyrast við smáum hestavognum millum Lerwick og Scalloway, meðan tað í Føroyum framvegis mest var niðan og oman brekku, ofta bara til gongu ella á hestbaki. P. Feilberg frá Det Danske Landshusholdningselskab ferðaðist í Hetlandi og Føroyum í 1899 og skrivaði, at Hetland á samskiftisøkinum var eina hálva ella heila øld framman fyri Føroyar.

Tann stóri munurin millum Hetland og Føroyar var lendið. Í Hetlandi var nógv slættari, og skuldu føroyingar leita sær ráð í sambandi við vegagerð, skuldu ráðini helst koma haðani, viðurskiptini líktust teimum føroysku. Christian Bærentsen valdi tí í 1902 at fara til Noregs at hitta norska vegamálastjóran, Hans Hagerup Krag. Ørindini vóru at fáa ein serkønán at kanna møguleikarnar fyri betri samskiptistænastum í Føroyum. Í fyrsta lagi hugsaðu føroyingar um at gera koyrivegir og at seta telefonlinjur upp. Christian Bærentsen var ikki í iva um, at hann var komin til rætta mannin. Krag var fyrikomandi og virkisfús, og eisini gjørdist hann sannførdur um, at føroyingar í framtíðini áttu at brúka norska ráðgeving á hesum økjum.

Christian Bærentsen og norski vegamálastjórin vóru á einum máli um, at mest átrokandi var at fáa telefon, og at vegakervið kundi koma aftaná. Hans Hagerup Krag skeyt upp at senda 30 ára gamla verkfrøðingin, Hans Horn, til Føroya at kanna umstøðurnar, og Horn tók av. Hann kom til Føroya í 1903 og av tí, sum skrivað er og sagt frá um hann aftaná, skilst, at hann var væl umtóktur av øllum, sum hann kom í samband við í Føroyum.

Horn steðgaði í Føroyum í trýggjar mánaðir og fekk ótrúliga nógv á skaftið. Longu um heystið sama ár læt hann frá sær álit í telefonmálinum, og álitid í vegamálinum kom um summarið 1904. Í vegasøguligum høpi var talan um eitt valaverk. Hann hevði sett seg sera væl inn í generalstabskortini, og eins og tá hvíti maðurin kom til Afrika, hevði Horn føroyskar berarar á ferðini kring landið. Hvør einasti varði varð máldur og settur inn á kortið. Eftir lendum sannførdi hann seg sjálvan og føroyingar um, hvar og hvussu frægast var at leggja fyrstu vegirnar.



Hans Horn, norskur verkfrøðingur, (1873-1968).



Christian Bærentsen, amtmaður, (1862-1944).



Hans Hagerup Krag, norskur vegamálastjóri, (1829-1907).



Føroyskir berarar saman við generalstabinum.

Horn helt, at høvuðsuppgávan í vegabyggingini í fyrstu atløgu mátti vera at útvega teimum avbygdu byggunum samband við skipahavn ella bátahavn. Harumframt var neyðugt at binda týðandi pláss í somu oyggj saman, ið annars bara høvdu sínámillum samband eftir langari og torsigldari sjóleið. Fyrsti landsverkfrøðingurin, Mikkjal Helmsdal, hevur sagt, at samanbera vit metingina hjá Hans Horn við teir vegir, sum vit høvdu í 1955, so síggja vit, at tað er sjónarmiðið hjá Horn, sum hevur ligið til grund fyri vegabyggingini tey undanfarnu 50 árin. Avrikið hjá Horn hevur verið brúkt í føroysku vegagerðini, líka til vegirnir vórðu lagdir í tunlar gjøgnum hægstu fjøll og undir havsins botn.

Forkanningarnar hjá Hans Horn kostaðu 5000 krónur og vórðu fíggaðar úr Føroya Amts Peningagrunni. Tá arbeiðið var liðugt, segði Christian Bærentsen í einum brævi til Hans Horn, at uppgávan var loyst á fyrimyndarligan hátt, og at Horn hevði lagt grundarlagið undir eitt týðningarmikið mentanararbeiði fyri Føroyar. <sup>6</sup>

Men framvegis andi ivi og vantrúgv millum fólk um, hvat kundi lata seg gera í Føroyum. Tá málið um vegagerðina kom til viðgerðar í løgtinginum í 1905, helt ein tingmaður, at koyrivegir ongantíð fóru at hava nakran avgerandi lut í Føroyum, tí havið var landavegur ella farleið føroyinga. Tingmaðurin bar ótta fyri, at lendingar fóru at sviða fyrstu vegagerð.



Vegaætlanin hjá Hans Horn frá 6. oktober 1904.

Ein annar tingmaður helt, at ætlanin hjá Horn í nógvar mátar tyktist at vera skilagóð, men tingmaðurin fýltist á, at Horn hugsaði ov nógv um koyrivegir og minni um vegir at ganga og ríða eftir. Og eisini helt hesin tingmaður, at Horn mistók seg, tá hann segði, at koyrivegir fóru at verða tað, sum knýtti alt samskiðið á landi saman. Tað hvørki væntaði ella vónaði hann. Ein triði tingmaður var meira framskygdur. Sjónarmið hansara var, at sjófarleiðin var tann bíligasta, men at føroyingar neyvan fóru at kunna klára seg bara við sjóvegis sambandi í allar ævir.<sup>7</sup>



Palle Bruun, verkfrøðingur hjá VBV (Vandbygningvæsenet), (1873-1910).

### Havnargerð og Palle Bruun

Søgan hevur lært okkum, at tað ber ikki til at seta vegir og havnir upp móti hvørjum øðrum. Sjógvurin hevur í stóran mun verið grundarlag fyri at fólk kundu búgva í Føroyum, og tá vinnulívið mentist um miðju 19. øld, bleiv brúk fyri fleiri bryggjum og lendingum enn teimum fáu laðaðu bryggjukantunum, sum vóru knýttir at úthandlunum.

Sluppurnar, sum byrjaðu at koma um 1870, vóru ikki so bryggjukrevjandi. Vetrarlega á kyrruplássum og sluppfiskiskapur í Íslandi og seinni Grønlandi fór við meginpartinum av árinum. Men kortini lætti tað nógv um, at bryggja var tøk, tá skipini skuldu leggja veiðuna um ella gerast út til nýggjan túr. Mesti tørvurin á bryggjum var tó í sambandi við rutusigling, bæði við umheimin og millum bygdir og oyggjar.

Tá næstseinasta aldaskiftið nærkaðist, fóru menn at tosa og skriva um havnarmál. Í Tórshavn kom í 1896 ráðgevandi danskt verkfrøðingafelag upp í eina byggjætlan hjá útgerðarmonnum, sum



Lendingin í Elduvík.

kommunustýrið var biðið um at stuðla. Hendan ætlan bleiv í fyrstu at-løgu av ongum, men á Tvøroyri hevði felagið hjá Mortensen nøkur ár seinni eisini eitt danskt verkfrøðingafelag við í ráðleggingini, tá fyrsta skipabrúgvinn hjá teimum varð bygd.

Í 1903 tóku havnarmenn seg saman aftur og settu eina nevnd at skipa fyrri, at Havnin fekk lívd og eina rættliga havn við bryggjum innanfyrri. Løgtingið játtaði saman við kommununi at fígga arbeiðið og danska Vatnbyggningsverkið skuldi ráðgeva í sambandi við verkætlanina. Men beint áðrenn Barner, verkfrøðingur hjá Vatnsbyggningsverkinum, var liðugur við tekniarbeiðið, fingur havnarmenn ein hvøkk, tá Oliver Effersøe í Ólavsøkingsetuni 1905 legði eina fullfíggaða byggjætlan um at gera havnarlag á Tvøroyri. Ein áheitan um viðmæli til ríkisstudning fylgdi við.

Hetta var í grundini orsøkin til, at samskiftisútbyggingar í Føroyum blivu samskipaðar, og at veruligt eftirlit kom við øllum, sum varð gjørt. Løgtingsmenn fyrri Havnina hildu, at umsóknin frá tvørámonnum kundi gerast eitt bakkast fyrri havnargerðina í Havn, og tingmenn førdu fram, at eingin orsøk var at taka hetta nýggja havnarmálið á Tvøroyri framum, bara tí kapitalistarnir á Tvøroyri høvdu roynt at sleppa skjótari fram at fatinum enn smámenninir í Havn. <sup>8</sup>



Oliver Effersøe,  
løgtingsmaður,  
(1863-1933).

Kaiin á Tvøroyri  
tikin í brúk.



Vágsbotnur.

Í einum áliti í málinum mælir ein nevnd til at stuðla umsóknini frá Froðbiar kommunu, men samstundis verður mælt lögtinginum til at søkja ríkisstýrið um at skipa fyrri, at øll havnarviðurskiftini í Føroyum verða kannað av kønum manni, so grundarlag kann vera fyrri at meta um, hvørjar havnargerðir skulu stuðlast, og hvussu arbeiðini skulu raðfestast. Í november sama ár kemur svar frá Alberti, løgmláráðharran, sum er ráðharrastovuna fyrri almenn arbeiði, um at finna mann at kann og samskipa alla havnarbygging í Føroyum.

Maðurin, sum ríkisstjórnin sendi til Føroya, var Palle Bruun, verkfrøðingur hjá Vatnbyggningsverkinum. Hann fór fyrst á eina ferð til Noregs á heysti 1906 til tess at seta seg inn í havnarbygging har. Í 1907 gekk ferðin til Føroya at kunna seg um í viðurskiftini kring landið. Kanningarúrslitið hjá Palla Bruun var liðugt árið eftir. Hann hevði gjørt kanningar í 43 bygdum og verkætlanir við kostnaðarætlan fyrri 27 pláss, av teimum vóru fyra ymiskar byggjætlanir fyrri Tórshavnar havn. Arbeiðið hjá Palla Bruun var valaverk, eins og tað hjá Hans Horn um vegir og tele.

Vatnbyggningsverkið skar talið av møguligum havnarbyggingum úr 27 niður í 16, men tað tók tíð hjá lögtinginum at semjast um, hvørjar havnarbyggingar tað vildi mæla til at gera. Semja fekst í 1909 um havnargerð í Havn og brimgarð, molar og havnir á einum 10 plássum. Men ríkisstuðlinum treytaði neyva viðgerð millum lögtingið og

stjórnina og ikki fyrr enn í 1913 var endalig lóg samtykt um havnarbygging í Havn og seks bygðum, umframt at gera koyriveg millum Skopunar og Sands. Vegurin kom trý ár seinni, men fyrri heimsbardagi kom ímillum og seinkaði havnarbyggingunum so nógv, at tey fyrstu arbeiðini fóru ikki í gongd fyrr enn í 1922 og vóru ikki liðug fyrr enn fimm og sjev ár seinni. Kostnaðarmetingin í 1913 var 1,7 mió. kr., men tá arbeiðini vóru liðug, var upphæddin komin upp á einar 4,4 mió. kr. Ríkisstuðulin til hesi arbeiðini var 80 prosent. Í Havn merkti havnargerðin millum annað, at millumlanda ferðamannaskip kundu leggja at bryggju.

Hevði politiski viljin verið størri beint eftir at Hans Horn og Palle Bruun høvdu verið í Føroyum, vóru helst fleiri byggingar verið farnar í gongd fyrr. Í Danmark kláraðu amtini og kommunurnar sjálvar vega- og havnargerðirnar, stórar statshavnir undantiknar. Telefonina í Danmark høvdu privat feløg fingið loyvi at útbyggja. Hetta var helst ein av orsøkunum til, at løgtingið í 1906 fekk boðið at fáa tær inntøkur í Føroyum, sum annars fóru í ríkiskassan, móti at løgtingið átók sær útreiðslurnar til havnir, vegir og telefon. Men løgtingið havnaði hesum tilboði.

### Fyrstu koyrivegirnar

Frágreiðingin um vegaútbyggingina hjá Hans Horn var sum sagt liðug í 1904, og longu í 1905 lógu fleiri kommunur framvið at fáa vegir gjørdar millum bygðir. Ein av fyrstu umsóknunum kom til ein veg,



Visjónin hjá Hans Horn gjørdist grundarlagið undir vegagerð í Føroyum í nógv ár.



Hans Olaus Jacobsen, amtsverkfrøðingur, (1868-1952).

sum var ein av teimum fáu vegunum hjá Hans Horn, ið ongantíð gjørdist veruleiki. Talan var um veg millum Vestmanna og Hvalvík inn í Heygadal og beint tvørtur um oynna. Vestmanna sóknarstýri nevndi í umsóknini um ríkis- og landsstuðul triggjar grundgevingar fyri at gera vegin. Í fyrsta lagi var verandi leiðin hjá økislæknanum alt ov long og strævin, bæði til gongu og við báti. Í øðrum lagi var nógv og gott uppdyrkingarlendi á leiðini, har vegurin skuldi leggjast. Og í triðja lagi fóru bygðirnar í Sundalagnum at fáa stórt gagn av Vestmanna sum kyrruvág.<sup>9</sup>

Sama ár kemur eisini umsókn frá Kirkjubøar sókn um stuðul at leggja ein koyriveg millum Kirkjubø um Velbastað til Havnar. Í grundgevingini vísir sóknarstýrið á frágreiðingina hjá Hans Horn, og kirkjubømenn siga, at vegurin fer at lætta nógv um atgongd til og úr Havnini, eisini í sambandi við torvflutning. Teir halda eisini, at vegurin hevði lætt nógv um far og flutning úr Havn um Kirkjubø ella Velbastað, og teir minna á, at Horn í síni frágreiðing roknað hendan vegin sum ein av høvuðsalmannavegum her á landi.



Hoydalsvegurin, eisini nevndur Sanatoriivegurin, fyrsti uttanbýggjarkoyrivegur í Føroyum, varð gjørdur í 1907.

vegin eftir frágreiðingini hjá Horn, og amtsverkfrøðingurin, Olaus Jacobsen, hevði eftirlit við arbeiðinum, meðan Horn hevði útvegað tveir norskar vegaformenn at standa fyri sjálvum arbeiðinum. Vegurin var kostnaðarmettur til 50.000 krónur og var 2,25 metrar breiður og 3,40 metrar á møtiplássunum.<sup>10</sup>

Sum frá leið kom nú gongd á vegagerðina, og í 1921 játtaðu ríkismyndugleikarnir 80 prosent av útreiðslunum til fimm vegagerðir ella 65 kilometrar tilsamans. Vegastrekkini vóru úr Sørvági um Miðvág til Sandavágs, úr Havn til Velbastaðar og Kirkjubøar, úr Søldarfirði um



Gøturnar til Fuglafjarðar, úr Kollafirði til Kvívíkar og av Sandi til Skálavíkar og Húsavíkar.

Ít er at siga nágreiniliga, hvat tað var, sum gjørdi, at vegurin millum Skopunar og Sands gjørdist fyrsti millumbygda koyrivegur í Føroyum. Men í viðgerðini av málinum sæst, at heimasandsfólk settu pengar til, soleiðis at vegurin kundi gerast veruleiki. Ein onnur hugsan er, at vegurin gjørdi stórt gagn, tí hann bleiv ein partur av tátíðar farleiðini til Suðuroyar. Heini Olsen heldur tó, at tað eisini hevur gjørt góðan mun, at Sandoyggjin um hetta mundið átti góðar politikarar í lögtinginum.

Vegurin millum Skopunar og Sands er fyrsti millumbygda-koyrivegur í Føroyum.

### Amtsverkfrøðingur og umsjónarmenn

Eitt vegamót í eini skipaðari samskiftisútbýgging var í 1912, tá amtsverkfrøðingur varð settur. Í veruleikanum varð hann settur sum telefonverkstjóri, men hann skuldi so harumframt taka sær av teimum vega- og havnarmálum, sum fingtu ríkisstuðul. Anton Degn hevði síðani 1905 sitið í starvinum sum telefonverkstjóri og hevði burturav røkt hetta starvið. Nýggi maðurin í starvinum var Hans Olaus Jacobsen. Hann hevði tikið danskt verkfrøðiprógv og arbeiddi í Danmark í eini 17 ár, áðrenn hann kom til Føroya.

Høvuðsstarvið var sum sagt at stjórna telefonverkinum og hetta varð hann løntur fyri. Tá lögtingið í 1911 samtykti at søkja eftir nýggjum rakstrarleiðara til Telefonverkið, stóð í viðmerkingunum, at um nýggi



Anton Degn, telefonverkstjóri, (1871-1950).

rakstrarleiðarin varð ein útbúgvinn verkfrøðingur, og fekk hann stundir, kundi hann kanska eisini taka sær av vegagerðini. Tá hann varð settur árið eftir, varð honum álagt ókeypiss at átaka sær verkfrøðiuppgávur, umframt starvið sum rakstrarleiðari á Telefonverkinum. Hans Olaus Jacobsen var verandi í stjórarstarvinum á Telefonverkinum til 1936.

Umframt at amtsverkfrøðingurin fekk eftirlitsuppgávu við vega- og havnargerð, setti lögtingið eisini umsjónarmenn at vera á staðnum, tá vegir, brýr og lendingar vórðu gjørd. Í 1906 sóknaðist lögtingsmenn eftir einum dúgligum manni, sum kundi vera sakkønur umsjónarmaður. Mannin funnu teir í Kunoy, ein mann, sum hevði lært í Danmark, men sum samstundis hevði evnaligar, natúrligar gávur. Hetta var Sørin Sørensen. Hann arbeiddi ikki eftir uttanatlarusetningum, men eftir sínum gløgga viti og eitt hitt størsta verkið, hann gjørdi, var renni-strongurin undir Vágseiði. Tvær ferðir fekk hann sømdargávu frá lögtinginum við tí grundgeving, at hann røkti starv sítt framúr væl og tí átti landsins og tingsins tækk.<sup>11</sup>

Ein av tiltaksmonnunum, tá Sørini barst frá, var Andrass Jensen í Kvívík. Andrass var við at gera mangan vegin og manga brúnna í Føroyum, men sambært abbasoninum, Atla Jensen, hevði alment vegarbeiði longu tá kapping frá fiskivinnuni. Atli Jensen sigur frá abba sínum, at vestmenningar leingi høvdu stríðst við almennu myndugleikarnar um at fáa eina steinbrúgv við ovara vegin um Fossá. Sørin í



Á Vágseiði.

Kunoy hevði gjørt skitsuna til brúnna, og tað einasta, sum vantaði, var studningurin. Tað røktist tó ikki fyri nøkrum brúgvararbeiði hetta várið 1911, og Andrass hevði tí keypt sær ein bát at rógva út við saman við einum øðrum kvívíkingsi, sum æt Jardus.

Men ein dagin bankaði á dyrnar og ein danskari frá Vatnbyggningsverkinum stóð í durunum. Ørindini vóru, um Andrass vildi átaka sær at gera brúnna um Fossá. Nei, tað visti Andrass ikki reiðiliga; nú hevði hann akkurát saman við Jardusi keypt sær deksbát og ætlaði at rógva út.

Konan bjóðaði kaffimunn og danskarin helt fyri, at Andrass kundi fáa eina viku at umhugsa seg. Ja, tað var kanska eitt gott hugskot, helt Andrass. Men brádliga leyp hann upp, fór útum, og danskarin spurdi, hvat var áfatt. Jú, segði Andrass, hann fór at biðja fólk um at koma at hjálpa sær at draga bát, so teir kundu fara til Vestmannar at hyggja at arbeiðinum, sum teir skuldu gera.



Brúgvín um Fossá í Vestmanna.

Tað helt danskarin vera óneyðugt. Segði, at um hann var tann Andrass, sum hann hevði hoyrt um, so hevði hann fult álit á, at hann kláraði at gera brúnna. Nú mátti útróður vera útróður, og saman við fyra – fimm øðrum monnum fór Andrass í gongd við Fossábrúnna. Hon var liðug um heystið, men tá Jardus og Andrass hvør í sínum lagi gjørdu upp, var hýran av útróðrinum hjá Jardusi størri enn lónin, sum Andrass hevði fingið fyri brúgvarlaðingina.<sup>12</sup>

### Vatnsbyggningsverkið

Í 1920-unum kom meira ferð á vega- og havnarbygging í Føroyum, og í 1922 fekk danska Vatnbyggningsverkið litið upp í hendi at projektera og hava eftirlit við øllum arbeiðum, har staturin bar størsta partin av kostnaðinum. Tí varð ein deild av Vatnbyggningsverkinum sett á stovn í Føroyum.

Fleiri vegastrekki vórðu gjørd hesi árin, og so hvørt tørvurin á fólk-, farma- og postflutningi vaks, bleiv somuleiðis orka brúkt til lendingar og havnir. Tørvur var tí á serkønum fólk. Men verkfrøðingurin Heini Olsen,



Havnarbygging í Klaksvík í 30-unum.

sum fyrstu ferð kom í starv hjá Landsverkfrøðinginum í 1950, hevur sagt, at bæði í kanningum, projekteringum og havnarbyggingum, sum vórðu framd í Føroyum fram til seinna heimsbardaga, vóru føroyskir verkfrøðingar og entreprenørar undirumboðaðir. Hetta kom fyrst og fremst av, at lítið og einki var at taka av, tí teir vóru so væl-signað fáir. Av byggiverkfrøðingum nevnir Heini Olsen bara fimm. Teir vóru Hans Olaus Jacobsen, Havn, Harry Fonsdal, Vestmanna, Petur Emil Mortensen, Tvøroyri, Anton Oliver Sophus Djurhuus, Kollafirði og Poul Ludvig Guttesen, Havn.

Umframt teir 65 kilometrarnar av koyrivegi, sum vórðu gjørdir eftir 1921-fíggarætlanini, vórðu 75 kilometrar gjørdir í 14 vegastrekjum



Arbeidsmenn í gongd við havnarbygging í Klaksvík.





Vegakervið í 1925.



Vegakervið í 1955.

í 1928 og 150 kilometrar miðskeiðis í tríatiárunum, har longsti vegateinurin var 25 kilometrar.

Eftir at Havn, Miðvágur, Vágur, Sørvágur, Trongisvágur, Kvívík og Skopun síðst í 20-unum høvdu fingið brimgarðar og atløgupláss, var steðgur í havnararbeiðinum í nøkur ár. Onnur havnarætlanin varð samtykt í fíggarætlanini fyri árin 1935 til 1940, har studningur varð latin til havnargerð í Vestmanna, Klaksvík, Sørvági, Haldórvík, Hovi og Sandi. Allar, uttan tær í Vík og á Sandi, vóru lidnar, áðrenn kríggið brast á í 1939.

Deildin hjá Vatnbygningssverkinum varð niðurløgd í 1936, tá løgtingið býtti amtsverkfrøðingstarvið sundur í tvey. Annar verkfrøðingurin skuldi burturav taka sær av telefonini, og hin, sum tá varð nevndur løgtingsverkfrøðingur, skuldi taka sær av byggimálum, sum amtsverkfrøðingurin hevði havt, og av teimum málum, sum deildin hjá Vatnbygningssverkinum hevði. Løgtingsverkfrøðingurin varð tó ikki settur fyrr enn í 1938, og deildin hjá Vatnbygningssverkinum virkaði lutvíst til 1939. Húsini hjá Vatnbygningssverkinum stóðu vestan fyri Skansavegin í Havn, men blivu tikin niður, tá havnarøkið varð víðkað í umleið 1970. Húsini vórðu eitt skiftið brúkt til preliminer- og studentaskúlaskeið.



Skip við kai í Klaksvík.

### Løgtingsverkfrøðingur

Løgtingið setti í 1938 Harry Fonsdal, verkfrøðing, í nýggja starvið sum løgtingsverkfrøðingur. Í fyrstu atløgu var hann í starvinum í sløk tvey ár, til hann í apríl 1940 av týsku hersetingini av Noregi varð læstur inni har, so leingi kríggið vardi.

Men arbeiðið steðgaði ikki, tí kríggið gjørði, at ein danskur verkfrøðingur, Hans Gabriel Ejrnæs, sum starvaðist í kolanáminum í Hvalba, lá fastur í Føroyum og kundí fara í starvið hjá Harry Fonsdal. Fyri kríggið hevði Harry Fonsdal tó yvireftirlit við trimum havnargerðum, sum Vatnbygningssverkið projekteraði, og sum donsk feløg bygdu.

Tá Harry Fonsdal kom aftur úr Noregi, læt hann millum annað úr



Hans Gabriel Ejrnæs, løgtingsverkfrøðingur.



Harry Fonsdal, løgtingsverkfrøðingur, (1908-1992).

Skip við kai í Miðvági.



hondum eitt álit um vegagerð og eitt um allar havnirnar í Føroyum. Vegaálitið var eitt tilmæli um, hvørjir vegir skuldu gerast tey næstu árin, og hvørjir vegir trongdu til ábøtur og at verða breiðkaðir.

Tað, sum í álitinum kortini er meira áhugavert, er ein atfinning at máttanum, løgtingið fíggar vegagerðina. Harry Fonsdal mælir til eina heildarætlan, men sigur samstundis, at tað er ein óheppin skipan, at sóknarstýrini fáa pening at ráða yvir, uttan at løgtingið samstundis vísir á, hvørjir vegir skulu gerast. Hann sigur, at vegirnir verða ofta so sundurbýttir, at bara fáir fáa nytta av teimum, og at framtíðarmyndin tí neyvan verður vøkur. »Stríðið í sóknarstýrunum er ofta so harðligt, tá hvør sum sterkastur er, vil røkja sínar interessur best. Ingeniørskrivstovan eigur at gera heildarplan fyri nøkur ár í samráðing við sóknarstýrini og aðrar kønar menn í bygdunum. Løgtingið eigur at taka støðu til hendan heildarplan, áðrenn farið verður undir at byggja,« sigur Harry Fonsdal.<sup>13</sup>

Innihaldið í havnarálitinum var ein meting av, hvørjar havnir kundu nýtast sum vetrarleguhavnir og hvørjar útbyggingar vóru neyðugar til tess at nækta atløgutørvin. Sum dømi sigur hann um Haldórvík, at havnin har nýliga er viðurkend vetrarlega, botnurin er haldgóður, har er veðurgott, men nógvur rennisjógvur í norðan- og vestanódnium. Tórshavn, sigur hann, má kallast ringt brimpláss, sum støðan er enn, og er tí ringasta vetrarlegupláss í landinum. Hann sigur, at skipini her nýta serstakliga førligar ketur, og at rúmdin fyri vetrarlegu er lítil enn. Nógv havnarskip liggja tí á Kollafirði og Skálafirði. Klaksvíkina sigur

hann vera góða vetrarleguhavn, men at væl av rennisjógv er í ringum ódnum. Og hann leggur aftrat, at í Klaksvík er vorðið trongligt fyri skipa- og bátaflofan.<sup>14</sup>

Harry Fonsdal tók við aftur starvinum sum lögtingsverkfrøðingur, tá hann kom heim úr Noregi eftir kríggið í 1945. Men í 1947 tók hann av starvi sum elverksstjóri í Noregi og varð síðani verandi har. Eftir at hann var farin til Noregs, kom Jógvan Johansen, sivilverkfrøðingur, í hansara stað, men hann sat bara í hesum starvi í eitt ár.

### Landsverkfrøðingur

Skiftandi skipanir og vaksandi avbjóðingar førdu til ta natúrligu gongd, at landsverkfrøðingur í 1948 varð settur. Mikkjal Helmsdal, verkfrøðingur, kom í starvið. Ta fyrstu tíðina var starvið í tingtíðindum framvegis nevnt lögtingsverkfrøðingur, og stovnurin verður nevndur verkfrøðingsskrivstovan, men í 1949 hevur Mikkjal Helmsdal heitið landsverkfrøðingur.

Mikkjal Helmsdal hevði frammanundan arbeitt eitt skifti sum verkfrøðingur hjá Tórshavnar kommunu. Hann var ótrúliga framskygdur maður, og hann plagdi at siga, at av tí at einki stendur í stað, var neyðugt at hyggja so langt fram, sum hugflogið var til. Ein av fremstu setningum Mikkjals var at halda fram eftir tí kós, sum verkfrøðingarnir undan honum høvdu sett út í kortið, nevnliga at fáa veg til allar bygdir, har tað var gjørligt. Og tingmenn fingtu sum frá leið álit á stovnin, at tey uppskot, sum haðani komu, veruliga kundu fremjast í verki.

Men tíðirnar vóru ringar beint eftir kríggið og lítið av pengum vóru at játta til vega- og havnargerðir. Jógvan Johansen, sum sat sum lögtingsverkfrøðingur í 1947–48, hevur sagt, at einki arbeiði var til hansara útbúgving og at tað einasta, hann tókst við, var at rudda upp eftir onglendingum, sum undir kríggnum høvdu havt turkihúsið hjá abbanum.<sup>15</sup>

Marshall-pengarnir eru á veg, og fyri fyrstu ferð síggja vit ítøkiligar ætlanir um tunnilsgerð ella tunnilsgrævstur, sum tað verður kallað



Mikkjal Helmsdal, landsverkfrøðingur frá 1948-1988, (1916-1996).



Prosjektuppskotið til Hvalbiartunnilin hjá Højgaard & Schultz.

hesi fyrstu árin. Eftir tilráðing frá Mikkjali Helmsdal viðger lögtingið í 1949 tunnil gjøgnum Mannaskarð at binda Øravík og Hov saman og somuleiðis verða pengar settir á fíggarlógina til tunnil millum Trongisvágs og Hvalbiar. Harumframt verður tunnilin millum Klaksvíkar og Árnafjarðar nevndur.

Mikkjal Helmsdal var samdur við Harry Fonsdal um, at smábýttu játtanirnar til vegagerð í fleiri ár heldur høvdu havt afturstig enn framstig við sær. Til dømis var størsta einstaka játtanin frá 1941 og fleiri ár fram bara 50.000 krónur. Men í fimmtiárunum fór Marshall-hjálpin at síggjast aftur á fíggarlógini. Hesir pengar eins og pengar úr Ílleggingargrunninum seinni vóru ætlaðir til íløgur í undirstøðukervið. Saman við politiska myndugleikanum setti Landsverkfrøðingurin kósina í sambandi við veganetið í Føroyum, har málið var, at vegasamband skuldi fáast til hvørja bygd í landinum, har móguleiki var til tess. Hóast tað ikki var alment fest á blað, so var semja um, at tær bygdir, har vegirnir gjørdur størst gagn, fyrst skuldu fáa samband. Lögtingið gjørdi eitt hósíliggt fíggingarmynstur við vegagrunni, og Landsverkfrøðingurin keypti amboð og fekk fólk, sum kundi standa fyri stórum arbeiðum.<sup>16</sup> Um hetta mundið vóru millumbygdavegirnar framvegis kommunalir.

Um sama mundið tók Landsverkfrøðingurin sum stovnur so hvørt

Vegagerð á Skælingsvegnum.





Jógvan Gerðalið leggur yngri monnum lag á.

yvir frá donskum fyrirkomulagum prosjektering og eftirlit í sambandi við havnarbyggingar. Havnarverkið vóru kommunalar, so tætt samband var millum kommunurnar og Landsverkfrøðingurin. Stovnurin átók sær fyrri kommunurnar at prosjektera og bjóða arbeiðini út. Har pengar vórðu játtaðir, hevði stovnurin somuleiðis eftirlitið, so vissu fekkst fyrri, at pengarnir vórðu brúktir sambært ætlanini. Landsverkfrøðingurin og føroysk feløg bygdu tey fyrstu árinum eftir 1948 sjálvi lendingar og onkrar smáar havnar eisini. Danskir arbeiðstakarar stóðu fyrri teimum flestu stóru havnunum.

Men í 1960 stóð føroyskt byggifelag fyrri tí fyrstu stóru havnarverkið á privatum, føroyskum hondum. Síðani tá hava føroyskar fyrirkomulag verið við í hesi kapping. Hesi árinum var stovnurin býttur í eina havnarverkið, eina vegaverkið og fyrirsiting, hóast tað formelt ikki var útgreinað so neyvt. Í 1964 vórðu allir vegirnir millum byggdir gjørdir til landsvegir, og Landsverkfrøðingurin fekk samstundis eina viðlíkahaldsskipan í lag kring landið.

Í 1964 hendi so tað, at trýggir verkfrøðingar mynstraðu av stovninum og skipaðu egið ráðgevandi felag, sum fekk navnið Landsbyggifelagið. Eftir tað slepti stovnurin yvirhøvur prosjektering av stórum havnunum, men Landsverkfrøðingurin prosjekteraði og gjørdi tó í nógvum færum framvegis vegirnar.

### Politiskt trýst

Tað gekk ikki long tíð, fyrr enn áhugin vaks stórliga millum politikarar og fólk annars at fáa millumbyggingar gjørdar. Tað var eins og fólk bráðliga vórðu vorðin varug við, at góð vegasambond bygda millum var ein høvuðstáttur í einum nýttíðar samfelagi, og at hesin táttur var vorðin eftirbátur við lít í landi okkara.

Mikkjal Helmsdal hevur sagt, at fyrsta stóra málið var at fáa vegasamband kring Skálafjørðin. Samstundis komu fleiri nýggj arbeiðstól til landið og fyrsti dosarin, sum Landsverkfrøðingurin átti, varð keyptur til Skipanesvegin í 1955. Tvey tey næstu árinum komu trýggir afturat. Harumframt átti stovnurin fyra kompressarar og fyra beltmaskinur og tveir traktorar. Við lastbilum vóru hetta arbeiðstólini miðskeiðis í fimmtiárunum. Tá var ikki neyðugt við so nógvum stórum maskinum, tí arbeiðshátturin var í nógv ár tann, at bara eitt høvuðsarbeiði varð gjørt um árið. Hinvegin legði politiska trýstið upp til, at ein hópur av smáum arbeiðum eisini skuldu gerast. Og fyrri fiskimenn, sum vóru til skips summerhálvuna, var vegarbeiði mangan eitt gott íkast til húsnáð.

Mikkjal Helmsdal royndi at fáa politiska undirtøku fyrri eini skynsamari raðfesting av veg- og havnarútbyggingum. Men lokalpolitikkur hevur altíð verið sterkur í Føroyum. Mikkjal Helmsdal kundi fáa bein-

Lastbilur var vanligt arbeiðstól í vegagerðini.



leiðis álagt at gera ávísar vegir her og har. Hann var loyalur móti lögtingsmonnum og spurdi, um tað veruliga skuldi vera so. Síðani vildi hann hava boðini skrivlig, tí hann visti av royndum, at figgingin ongan tíð svaraði til kravboðini. Tá so eykajáttanirnar komu fyri í lögtinginum, var nógv rópan og skriving um, at Landsverkfrøðingurin var farin út um heimildina, og persónliga fekk Mikkjál mangan harðar ákoyringar. Aðrir á stovninum vildu hava hann at svara upp á øsingina. Tað vildi hann ikki. Bað teir bíða, tí tað fór nokk at hasa av. Og tá so Mikkjál varð kallaður á fund í figgjarnevndini, fór hann í skuffuna eftir skrivligu kravboðunum frá árinum fyri. Tá legði sjógvurin seg.

Men tað kundi meira enn so koma fyri, at Mikkjál Helmsdal sjálvur varð tikin á bóli, tí í tinginum sótu eisini royndir telvarar, sum tað kundi vera torført at sannføra um, at teirra egna uppskot um ein bátahyl til óveruligan útróður neyvan tá ella nakrantíð fór at standa sína lønsemisroynd. Tó munnu mangar av smærru kommununum millum ár og dag hava fingið eina hjálpanði hond, tá Landsverkfrøðingurin kortini var á staðnum og tilfar var til avlops ella lætt var at spreingja í ásettum beni.<sup>17</sup>

Bilaflutningur millum oygjar.



Ferjulegan á Syðradali í Kalsoynni.

### Fiskivinnan bjóðar av

Nakað eftir seinna heimsbardaga var tørvurin ikki stórir á atløguplássum í kyrrum havnum. Men í fimmtiárunum fóru skip at landa feskan fisk í Føroyum og flyta hann av aftur landinum sum fryst fløk. Og tá fiskimarkið í 1964 varð flutt út á 12 fjórðingar og í 1977 út á 200 fjórðingar, samstundis sum onnur lond eisini víðkaðu síni fiskimørk, vórðu føroysk skip útihýst av fjarleiðum og fóru nógv meira enn áður at fiska og leggja upp veiðuna í Føroyum.

Hesar broytingar í fiskivinnuni komu við stórum avbjóðingum til føroysku havnirnar. Til at nøkta tørvin við atløguplássi gjørdist tað nú neyðugt við víðum og sløttum lendi til virkisbyggingar á havnarløgnum. Samstundis var alneyðugt við kyrru ella ró við atløgubryggjurnar, so at fiskifør altíð kundu leggja veiðuna upp, taka útgerð umborð ella hava skipini liggjandi í øllum veðri. Hetta hevði við sær, at brimgarðarnir í áttatiárunum gjørdust ein týðandi táttur í fleiri havnarbyggingum. Brimgarðurin í Miðvági var liðugur í 1978 og var tann fyrsti av sínum slag í landinum.

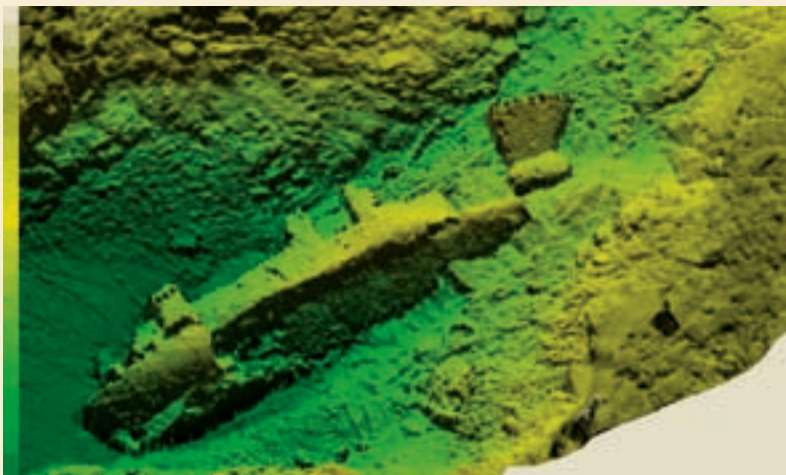
Samferðslan er broytt øðrvísi enn fiskivinnan. Atløgubryggjur til mjólkarbátarnar vóru ein týðandi liður í innanoyggjasamferðslu heilt upp í sekstiárin, tá vegirnir so smátt góvu betri møguleikar. Men har



Báturin Nísan hjá Landsverki, ið verður nýttur til dýpdarmátingar.

Ikki bar til at fáa vegasamband, vaks tørvurin á størri ferjum og samstundis størri ferjulegum, har brimgarðar ella molar verja bæði fyri streymi og vindi.

So hvørt tíðirnar eru vorðnar betri og skipini størri, hefur verið neyðugt at víðka og dýpa havnarløgini. Stovnurin hefur bygt upp eina servitan um botnkanningar og dýpdarmátingar, har framkomin telduútgørd ger arbeiðið lættari og meira álítandi. Sjónarmiðið hjá stovninum hefur verið, at neyðugt er at hava vitanina um slík viðurskifti á einum stað, so til ber at temja tey truplu viðurskiftini, tá avgerð skal takast um, hvat er rætt og ikki rætt at gera. Serliga í havnarmálum er trupulleikin stórur, tí í heimshøpi eru fá fakfólk á økinum. Eftir at ætlanir um undirsjóvartunlar komu, fór nógv orka til uppmátingar av



Ólavur Gregersen á havsins botni. Fleiðstrálekkeloddidð umborð á Nísuni matar túsundvís av punktum í einari breiðari ál á havbotninum undir bátinum. Úrslitið er líkt fotografiskum myndum, sum lýsa havbotnin heilt niður í smálutir.

havbotninum, og hetta er í samsvar við setningin um, at tað skal stovnurin duga og gera. Hesar mátingar komu samstundis væl við hjá fiskaalingini.<sup>18</sup>

Munurin á teimum ymsu uppgávuunum hjá Landsverkfrøðinginum hefur verið stórur. Í tígguáraætlanini frá 1988 til 1998 vóru tilsamans 224 arbeiði í gongd. Ferjulegan á Gamlurætt kostaði 130 milliónir krónur, meðan ábøtur á Kleivina í Stóru Dímun kostaðu 20.000 krónur.



Norðskálatunnilin varð tikin alment í nýtslu hin 24. august í 1976.

### Nýggjar tíðir – stórar verkætlanir

Hóast sundalagsfólk longu í 1853 bjóðaðu 70 mans fram at gera brúgv um Streymin, so vann hendan umsóknin ikki frama. Brúgvin kom ikki fyrr enn 80 ár seinni. Hugskotini um brýr, byggingar, tunlar og undirsjóvartunlar lógu í fleiri færum á tekniborðinum í áratíggu, áðrenn tey gjørdust veruleiki.

Tá norðmenn fóru undir sín fyrsta undirsjóvartunnil, bað Mikkjal Helmsdal prosjekteringsdeildina

kanna, hvar undirsjóvartunlar kundu gerast í Føroyum. Tí varð ein ætlan gjørd longu fyrrapartin í áttatiárunum, har sjálvt undirsjóvartunlar til Svínøyar og Sandøyar vóru tiknar við. Í raðfestingini var Vestmannasund fremst, meðan tunnil tvørtur um Skálafjørðin var nummar tvey.

Nýggja vendin í teirri stóru verkætlanini kom, tá fyrstu tunlarnir í Suðuroy vórðu gjørdir fyrrapartin í sekstiárunum. Har Landsverkfrøðingurin ikki kendir seg vissan, keypti stovnurin útlenska ráðgeving. Útlenskt felag gjørdi eisini fyrstu tunlarnar í Suðuroy og Norðoyggjum, men føroyingar kláraðu seg betur og betur at gera alt arbeiðið sum fráleið.

Uppgávuvarn gjørdust alsamt meira krevjandi. Tunlarnir blivu breiðari og longri. So hvørt vunnið varð fram til eina bygd við nýggjum vegasambandi í eystri, rópti eitt øki í vestri um at fáa breiðari veg. Tað var spildurnýtt seinnapartin í fimmtiárunum, at bilar kundu mætast á



fyrsta tvíbreytaða vegnum millum Hvalvík og Áir. Upplivingin var ikki minni, tá fyrsta asfaltið kom á vegin og fólk fóru at tosa um, at tað var nær sum at koyra á stovugólvi – sum í Danmark. Men alt hetta setti sum sagt stór krøv, tí samstundis sum ferðslan vaks, gjørdist ferðslan tyngri. Nú helt arbeiðshátturin ikki longur hjá svenska arbeiðsformanninum, Albin Ákeson, sum var so stórur og tungur, at hann í vegagerðini í Suðuroy brúkti sína egnu vekt sum meting fyri, nær vegurin var nóg sterkur.

Eftir at hava gjørt fleiri tíggjutals tunlar mundi størsta avbjóðingin koma síðst í áttatiárunum, tá lögtingið samtykti at fáa fast samband um Vestmannasund við undirsjóvartunli. Landsverkfrøðingurin stóð fyri øllum fyrireikandi arbeiðum, til tunnilsgerðin í 1989 steðgaði upp av fíggarárvum. Tá arbeiðið varð sett í gongd aftur í 1999, hevði lögtingið samtykt at lata eitt alment partafelag gera tunnilin. Á Landsverkfrøðinginum var hetta ein so stór vend, at virkseimið á stóru entreprenørdeildini varð munandi skert. Fleiri á stovninum hildu gongdina vera sera óhepna, tí fyri at hava gott eftirlit við arbeiði er neyðugt at duga tað, tú hevur eftirlit við.

#### Vantandi kvalifiserað arbeiðsmegi

Meðan stórar verkætlanir vóru í gongd í 1989, komu politisk boð um

Tunnilsmunnin til Vága-tunnilin streymoyarmegin í 1989.

at tátta í. Skerjast skuldu einar 400 milliónir krónur í umsetningi yvir fimm ár. Á stovninum var hetta inntrivið, saman við truplum politiskum viðurskiftum, hildið at vera ein tann størsta avbjóðingin í stovnsins søgu. Í eini lýsing av stovninum í 1999 verður nevnt, at øll árin síðani 1948 hevur trupulleikin verið at fáa nóg mikið av kvalifiseraðari arbeiðsmegi – fólk við samstarvsevnum, ið kunnu stíla fyri bæði úti á markini og inni.

Mikkjal Helmsdal nevnr hendan trupulleikan í 1973 afturlítandi í 25 ár síðan stovnanina 1948.

Hann sigur, at tey bæði donsku feløgini, sum hava bygt havnir í Føroyum, eiga sín stóra lut í arbeiðinum við at nýttidargera samfelag okkara, og feløgini kennast tí ikki fremmand. Men so leggur Mikkjal afturat, at tá tey bara hava havt fáar verkfrøðingar í arbeiði, so er tað tí, at ov lítil áhugi hevur verið okkara millum at koma uppí og taka okkum av størri byggj- og anleggsarbeiðum sum entreprenørar. Hann nevnr, at her eru vit ólíkir gronnum okkara, íslendingum, og tað er spell!

Í metingini frá 1999 av hesum sama verður sagt, at korini hjá einum tekniskum stovni sum Landsverkfrøðinginum í pinkulingalandinum Føroyum eru at skapa arbeiðsumstøður og menna starvsfólkini, soleiðis at stovnurin framhaldandi kann vera eitt amboð, sum ikki er fyrisingarligur og fakligur eftirbátur.



Asfaltið á Landsverki í ferð við at asfaltera.



Gamlarætt, ein av kyrrastu havnum í landinum.

### Skerdir veingir

Tá Mikkjal Helmsdal í 1988 fór frá sum landsverkfrøðingur, tók verkfrøðingurin Henning Jacobsen við sum landsverkfrøðingur. Áttatiárin vóru merkt av nógvum virkseimi, men beint eftir at Henning Jacobsen hevði sett seg í stjórasessin, komu boð frá politisku myndugleikunum um at spara á øllum økjum. Uppsagnir og lønarniðurskurður vóru dagligur kostur næstu árin.

Almennu skerjingarnar gjørdur, at fleiri verkætlanir vórðu steðgaðar. Eitt skiftið stóð valið millum Gomlurætt og Vágatunnilin. Politikararnir mettu, at Gamlarætt var komin longur og at tað almenna misti minni við at útseta fasta sambandið um Vestmannasund. Gamlarætt bleiv gjørd liðug, meðan fyrsti undirsjóvartunnilin bleiv skotin 10 ár fram.

Í kjalarvørrinum av álvarsligu búskaparkreppuni í nítiárunum við einum niðurpíndum stovni og minkandi virkseimi komu politisk boð, at Landsverkfrøðingurin og Strandfaraskip Landsins skuldu leggjast saman í ein stovn. Reidar Nónfjall var stjóri á SL og politiski viljin var, at hann skuldi stjórna samanlagda stovninum. Men mótstøðan móti politiska málinum var ov stór, samanleggingin bleiv slept og Reidar Nónfjall sat bara í sessinum í ein hálvan mánað.

Í eini skiftistíð var Hans Biskopstø settur stjóri frá 1999 til 2000, tá Oyvindur Brimnes var settur at stjórna stovninum. Nýggi stjórin fór beinan vegin undir bygnaðarbroytingar. Tíðirnar vóru blivnar betri,



Henning Jacobsen, landsverkfrøðingur 1988-1998, (f. 1949).



Hans Biskopstø, landsverkfrøðingur 1999-2000, (f. 1932).



Oyvindur Brimnes, stjóri á Landsverki síðani 2000, (f. 1964).

virkseimi á øllum økjum vaks og kapping var um góð starvsfólk. Tí ráddi um at fáa ein starvsfólkapolitikk, har dentur bæði varð lagdur á trivna og menning. Nakrar deildin blivu lagdar niður, onkrar blivu lagdar saman, samstundis sum nýggj uppgávuøkir settu sjálvsøgd krøv um nýggjar deildir.

### Annað enn vegir og hol

Í søguligum høpi fylla vegir, brýr, landingar og havnir rættiliga nógv í virkseminum hjá Landsverkfrøðinginum, bæði áðrenn stovnurin varð til og aftaná. Men longu fyrst í 20. øld var ikki stórus munur gjørdur á øllum tí, vit seinni fóru at kalla fysiska undirstøðukervið. Síðani eru øki sum telefon, el, postur og rutusigling vorðin sjálvstøðug, meðan aðrar sjálvsagdar uppgávur eru lagdar afturat Landsverkfrøðinginum, samstundis sum stovnurin nú hevur ein leiklut í so at siga øllum, sum gongur fyri seg á sjógv, landi og í luftini.

Øll árin hevur stovnurin verið eitt amboð hjá politiska myndugleikanum. Uppgávan hevur sína fígging, kós og ferð frá lögtinginum og landsstýrismanninum. Í øðrum lagi skal uppgávan útinnast bæði í

Vága Floghavn. Landsverk umsitur flogvallarmál.





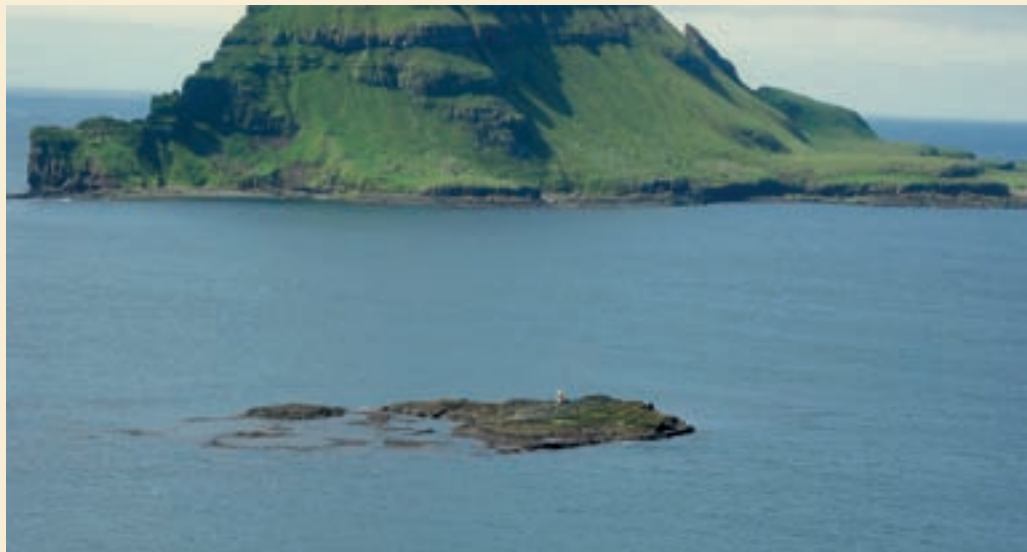


Landssjúkrahúsið í gerð.  
Landsverk er byggiharri í hesi verkætlan.

verki og tænastru. Ein vegur verður gjörður, ein ferjulega bygð, borgarin fær upplýsingar um aldamátningar og koyrilíkindi, og kavi verður grivin.

Í sambandi við alivinnuna stóð Landsverkfrøðingurin saman við politiska myndugleikanum fyri at seta kósina og seinni saman við øðrum myndugleikum at basa sjúku og síðan at tillaga vinnubygnaðin. Stovnurin hevur somuleiðis verið miðdepil í sjóækisumsiting, flogvallarumsiting, brunaumsjón og oljuvinnu. Somuleiðis hevur Landsverkfrøðingurin síðani 1995 havt um hendi raksturin av teimum tyrlupallum, sum eru fevndir av ferðafólkaflúgvung.

Landsverk rekur og hevur eftirlit við vitum og innsiglingarljósum.



Grót í krukkum á royndarstovuni á Landsverki í Hundsarabotni.

Skervverk og asfaltverk við framkomnari royndarstovu eru tænastrurnar til borgaran, sum fylla nógv í søgu stovnsins. Og ikki at gloyma »Fjósið« ella Maskinmiðstöðina í Kollafirði, sum stöðugt og virkin røkir tað mesta á maskinøkinum hjá Landsverki.

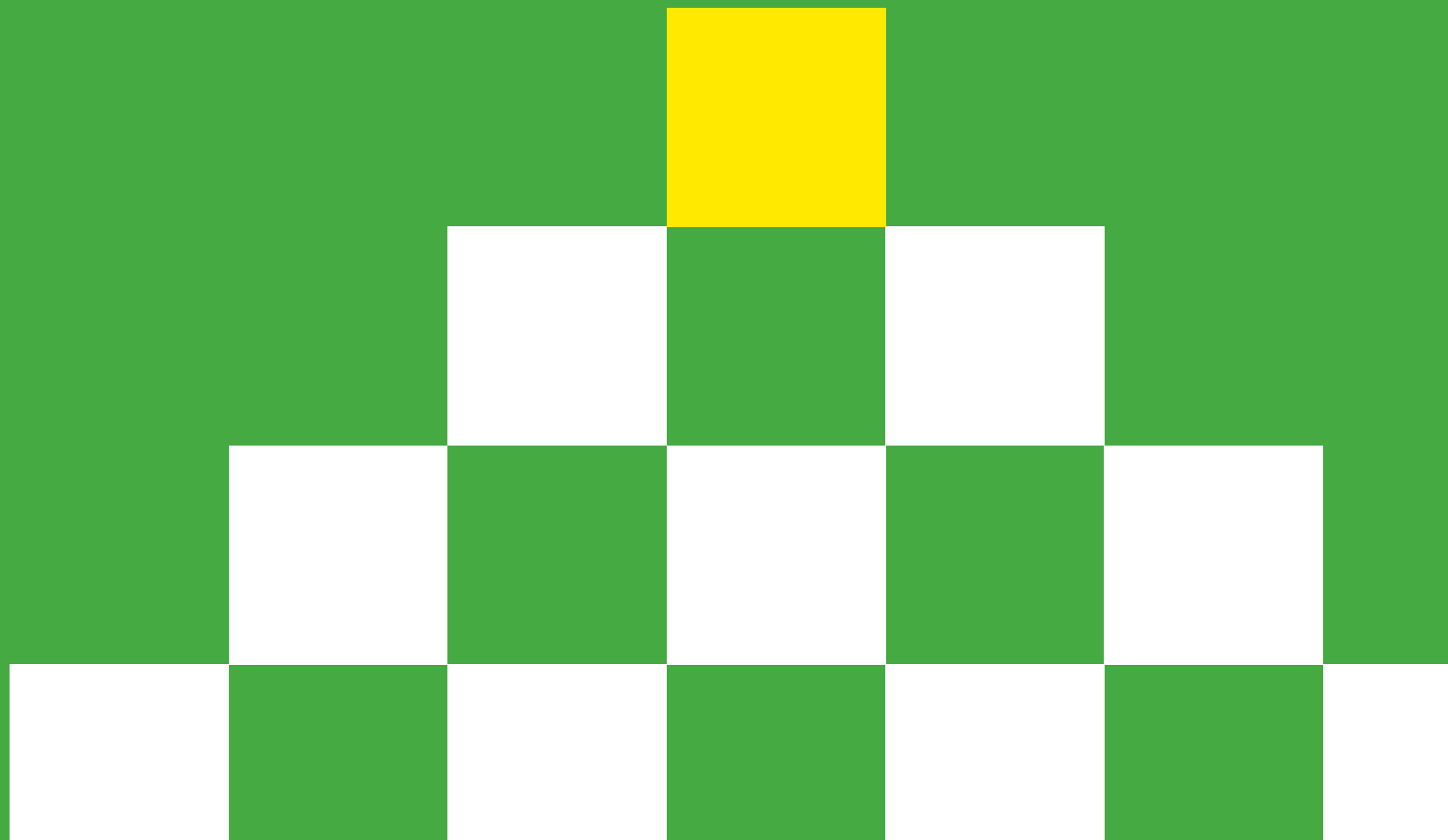
Í 2001 varð byggiumsitingin, sum áður hevði ligið í Tinganesi og øðrum aðalráðum, flutt til Landsverkfrøðingin. Tað merkir, at Landsverk ráðgevr aðalráðum og stovnum í sambandi við at leggja til rættis ný- og umbyggingar í teimum innleiðandi umförnum. Landsverk skal somuleiðis eftir ynski frá aðalráðunum vera byggiharri og í tí sambandi hava ræðisrættin yvir tí játtan, sum er latin til einstøku endamálini.

Útbygging av undirstøðukervinum er eitt arbeiði, sum ongantíð verður liðugt. Alla tíðina er okkurt nýtt at triva í. Vegir verða breiðkaðir, lagdir á høgligari farleið, trygdarparturin mennist, fyrstu smølu tunlarnir lúka ikki krøvini longur, kanska skulu fleiri flogvøllir gerast og ikki minst skulu viðlíkahald og ábøtur alla tíðina til fyri at nøkta krøvini, sum nýtiðar samfelagið setur.

Tær útbyggingar, sum ikki standast av vaksandi tørvi frá samfelagnum, spretta upp sum av sær sjálvum, so hvørt nýggj tøkni vinnur fram og bjóðar fram loysnir, ið vit frammanundan ikki vistu vóru til. Tøknin verður tó neyvan nakrantíð so framkomin, at ein einsamallur verkfrøðingur fer at sita í einum torni og stýra bygging og øllum tænastrum við framkomnari teldu og joystikki. Harafturímóti tykjast feroingar at hava lært av søguni og fara neyvan aftur í verkfall orsakað av tekniskum framburði, eins og leyningar lögdu arbeiðið niður, tá hjólbøran hjá Andrassi í Havursgarði avloysti grótleypin.

Varði 01 Trúgv flytur vegir

# Søgur um pátrúgv í føroyskari vegagerð





Tún um aldarskiptið.

Trúgv kann flyta fjøll, men vegir, havnir og bygningar verða gjørd við amboðum og tilfari. Kortini hevur tað, sum vit nevna fólkatrúgv, havt stóra ávirkan á føroyska lívsáskoðan og vanliga gerandisdagin. Tá føroyski rithøvundurin, William Heinesen, vaks upp, var pátrúgvin livandi millum fólk, og vanliga hugsanin var, at náttúran var íbygd. Hvør stórur steinur var íbygdur, og vit síggja í málningum hansara, at grótið líkist huldum og trøllum. William málaði fleiri av hesum málningum, tá hann var ungur í 1920-unum.

Í hvørjari føroyskari bygd eru frásagnir um fólk ella familjur, sum antin sóu meira enn onnur ella sum hoyrdu ella kendu á sær, tá okkurt var á vási. Viðhvørt ógvíslicar og ræðandi frásøgur um heilar skipsmanningar, sum í rennvátum oljuklæðum komu inn eftir kirkjугólvinum og stundum meira fittar søgur um vættrar og álvar.

Ímillum ræðusøgurnar og sakleysu ævintýrini er eitt margfeldi av frásøgnum um øll hugsandi sløg av upplivingum. Og tað er nú, at tú

skalt vara teg fyri at kalla upplivingarnar fyri íspunnar søgur. Nú tosar tann, sum sigur frá, um upplivingar, sum hann ella hon antin sjálvi hava upplivað ella á annan hátt verið vitni til. Talan gerst meira um frásagnir enn søgur.

»So kunnu tit siga, hvat tit vilja, men soleiðis upplivdi eg tað, og eg minnst tað, sum tað var í gjár,« hevur ikki verið óvanligt at hoyra fólk siga, sum hava verið fyri hendingum, sum mangan ikki kunnu forklárast.

Nógvar av hesum frásøgnum stava frá fólki á ferð eftir gomlu, myrku fjallagøtunum. Áðrenn sjónvarp var uppfunnið, spældu filmarnir frá trøllsliga landslagnum inni í høvdunum á neytakonum, seyðamonnum, útróðrarmonnum og teimum, sum fóru í hagan eftir torvi.



Menn á fjøllum í kava.

Tað skerst kortini ikki burtur, at síðani ravmagn og ljósið komu, eru tær flestu av hesum frásøgnum horvnar ella fækkaðar. Tað ber ikki til at síggja trøll á alljósum degi. Ella ber tað til? Í øllum førum broyttist margfeldi í frásøgnunum, so hvørt sum fleiri elsteyrar vórðu settir upp fram við vegjaðaranum.

Joen Pauli Thomasen í Vági og beiggi hansara, Johan Thomasen, høvdu eina serliga uppliving í 1922, tá teir ein dagin fóru á heiðina eftir torvi. Hetta var áðrenn at elektrisitetið kom í Vági. Tað var fríggjadagur, og veðrið hevði verið ringt og vátt í fleiri dagar, so jørðin fleyt.

Tá teir høvdu fingið upp í leyparnar og vóru á veg heim aftur eftir gøtuni, bað eitt góðan dag

framman fyri teimum. Teir høvdu hvørki sæð ella hoyrt nakað, men tá teir hugdu upp, sóu teir ein mann, sum kom ímóti teimum. Maðurin var í føroyskum klæðum, morreyðum koti, dimmari húgvu og hevði eina kobbatasku á bakinum. Hann var ikki stórur, var myrkhærdur og hevði svart yvirkegg, men hann var bleikur.

Fremmandamaðurin segði so, at hetta var eitt ringt veður. Joen Pauli, ella Palli, var bara 14 ár, meðan beiggin Johan var væl eldri, so hann førði orðið. Jú, Johan helt eisini, at veðrið var ringt.

»Ja,« svaraði fremmandamaðurin aftur, »hjá mær hevur veðrið verið serliga ringt, tí eg havi gingið úti í tríggjar dagar og tríggjar



nætur.« Men so legði hann afturat, at veðrið helst fór at batna, tí fríggjadagur og leygardagur fylgdust sjáldan at.

Johan hugdi upp á mannin og skuldi spyrja, um hann meinti við seg sjálván – um tað var hann, sum hevði gingið úti í hesum veðrinum í trýggjar dagar.

»Eg hevði ikki nógv at siga,« segði Palli, »men eg hugdi at manninum, og tað vísti seg, at hann var í bustaðum spenniskóm og spennini tey glinsaðu. Eg hugsaði við mær sjálvum, at tað var undarligt, um tað var hann, sum hevði gingið úti í trýggjar dagar og trýggjar nætur.«

Johan skuldi gera eina roynd afturat spyrja, men hann fekk framvegis ikki orðið upp, fekk einki sagt. So segði fremmandamaðurin farvæl og fór fram við brøðrunum til gongu norður eftir gøtuni. Hetta var mitt um dagin. Teir settu leypin frá sær og vendu sær við, men maður var eingin í námind.<sup>1</sup>

Tú hoyrir ikki nógv slíkar frásagnir í dag. Í øllum færum ikki nýggjar. Men onnur sløg av frásagnum frá seinni tíðum hava livað longur, eisini eftir at ravmagn kom. Hetta eru frásagnir um íbygdar steinar.

Kona við leypi.

Frásagnir, sum ivaleyst allir vegamenn hjá Landsverki og færoysku kommunum antin sjálvir kunnu fortelja ella sum teir hava fingið fortaldar av starvsfeløgum.

Miðskeiðis í sjeytiárunum arbeiðdi Kári Poulsen í Klaksvík sum maskinførari við vegin til Norðoyrar á eystara armi á Borðoyarvík. Nakað uttan fyri bøgardarnar á Norðoyri var eitt gil við einum bóli og fýra stórum steinum. Vegurin skuldi ganga beint gjøgnum hetta gilið, og Kári Poulsen sigur, at teir fingtu at vita frá staðkendum fólki, at gomul søgn var, at steinarnir vóru íbygdur.

Bóndin á Norðoyri segði, at tað var altíð tótt rundan um steinarnar. Í einum stórum kava, sum lá í 14 dagar, var onga aðrastaðni tótt uttan niðri í hesum gilinum, og allur seyðurin savnaðist tí har. Teir fóru so undir arbeiðið, og tá teir komu fram at gilinum, gjørdur teir klárt at spreingja steinarnar. Kári hevði ongantíð trúð upp á íbygdar steinar og hevggjar og gjørdi sær tí ikki far um, at tú skuldi hava virðing fyri slíkum, tí annars kundu tey fornisku gerast óð og kundu finna uppá at hevna seg.

Men tað var nokk so skjótt, at Kári gjørdist heitur um skallan. Tað gekk galið beinan vegin, sum teir fóru at bora. Kári sigur, at hann hevði arbeiðt nógv upp á veg og at hann hevði verið við til at sprongt nógv í sínum lívi, men slíkt hevði hann ongantíð upplivað áður. So at siga allir borarnir brotnaðu av um tvøran umleið 30 sentimetrar niðan fyri stjornuna.

Stutt eftir gekk kompressarin fyri. Og tað, sigur Kári Poulsen, var heilt ónatúrligt. Kompressarin var rímiliga nýggjur og tað hevði ongantíð verið nakað galið við honum áður. Men mitt sum teir arbeiðdu við at bora steinarnar, gekk hann fullkomuliga fyri og mátti hava eina stóra umvæling.

Fólk á staðnum fylgdu væl við. Hvønn dag stóð ein av oyrarmonnum og hugdi, hvussu gekst við arbeiðinum. Hann kendi søgurnar um íbygdur steinarnar og stóð helst og bíðaði eftir, at okkurt fór at henda.

Tað eydnaðist at fáa nøkur hol í steinarnar og tann dagin, teir sprongdu, koyrði Kári brøytina. Men hann skuldi eitt ørindi út í Klaksvíkina at keypa olju og bað tí ein ungan mann koyra brøytina, meðan hann var burtur.

Tá Kári var á veg útaftur, kom ungi maðurin ímóti honum við bili.

Kári hugsaði, at her ruggaði ikki alt rætt, og tá hann kom nærri, sá hann, at maðurin var snjóhvítur í andlitinum. Ungi maðurin fortaldi, at tað hevði gingið, sum tað skuldi við arbeiðinum ta fyrstu lötuna, eftir at Kári var farin. Men bráðliga koppaði maskinan runt og førarin segði, at hann kláraði akkurát at kasta seg út úr húsinum, áðrenn maskinan small í bakkan. Hevði hann ikki verið so kvikur, doyði hann á staðnum.

Jógvan Ósá var lögreglumaður um hetta mundið í Norðoyggjum. Tað var eisini hann, sum vanliga tók myndir av vanluksum, sum skuldu boðast frá í sambandi við skaðar. Tann dagin, brøytin koppaði runt í gilinum, var Jógvan boðsendur at skriva frágreiðing um óhappið og at taka myndir av óhappinum.

Hann tók ein film úr kæliskápinum, fór á staðið og tók myndir frá øllum síðum. Filmarnir vórðu síðani sendir til Danmarkar at verða framkallaðir. Men tá myndirnar komu aftur, var eingin mynd. Onki var komið á filmin. Hann var klárur sum ein rútur at hyggja ígjøgnum.

Jógvan Ósá sigur, at hann ongantíð hevði verið við til slíkt áður. Og allir filmarnir, sum hann hevði tikið frammanundan, og teir, sum hann tók aftaná, riggaðu sum teir skuldu.

Kári Poulsen sigur, at nakað seinni kom hann í samband við landsverkfrøðingin, Mikkjal Helmsdal, og at hann tá fekk størri virðing fyri slíkum frásøgnum. Kári sigur, at Mikkjal hevði sera stóra virðing fyri steinum, sum fólk søgdu vera íbygdar, og har tað bar til, bendi hann vegin uttan um slíkar steinar.

Kári Poulsen sigur eisini, at eftir hendingina á Norðoyri, spurdi hann altíð gamlar menn, um nakað var íbygt, har sum teir skuldu spreingja ella gera veg.<sup>2</sup>

Eyðvitað vórðu landsvegir ikki lagdir beint har, ið fyrbrigdi sum íbygdur steinar vóru kend. Dømi er úr Hattarvík, har stuðlamúrur varð laðaður kring klettin á Gulheggi, og úr Húsavík, har vegurin varð beindur aðra leið, burtur frá einum íbygdum kletti. Onnur dømi úr rúgvuni eru Trøllaskortarnir í Leynum og á Skælingi.

Heini Olsen, fyrrverandi verkfrøðingur hjá Landsverkfrøðinginum, nevnr eisini skursluríputa risaklettin á Oygjarvegnum, sum hevði fingið navnið Mikkjal. Stoypt varð upp undir klettin og vegurin varð lagdur oman um steinin.

Men í hesum føri varð vegurin ikki fluttur, bara tí at steinurin skuldi

vera íbygdur. Mikkjal Helmsdal helt hann vera ov monumentalán til at fara í sor. Einaferð Heini Olsen á ferð við ókunnufólki frá Nordisk Vejteknisk Forbund greiddi frá steininum og skjeyt upp at høgga hann til standmynd av høvdi og herðum Mikkjals, helt ein finnlendingur fyri, at «det trængs inte, för den är präsis så lik honom, slik han värkligen var!»<sup>3</sup>



Íbygdur steinur við Oygjarvegin.

A close-up photograph of a dark, wet surface, possibly asphalt or a similar material, covered in numerous small, glistening water droplets. The droplets are of various sizes and are densely packed, creating a textured, shimmering effect. The lighting is bright, causing the droplets to reflect light and appear as bright white and silver spots against the dark background. The overall composition is abstract and focuses on the play of light and water.

Kapittul 02

# Broytingar í landslagnum

Viljin at skapa mentan  
úr náttúruni

Í mong túsund ár vóru Føroyar óbygdar. Onki menniskja búði í oyggjunum. Ókenda landið í ótamda Norðuratlantshavinum átti órørda náttúru við fjølbroyttum djóra- og plantulívi. Talan var um veruliga fjarskotið og duldarfult land, ið onki samband hevði við samfeløg ella mentanir hjá menniskjum. Hvat skuldu menniskju í grundini gera á hesum veðurbardu klettum handan havsbrúnna, kundi ein spurt. Nei – alt talaði ímóti, at fólk nakrantíð fóru at seta búgv í Føroyum. Tað er tí stór gáta, at norðbúgv var valdu at byggja land her, langt burturi frá øllum sivilisatiónum. Søgan hevur tó lært okkum, at menniskjan er ein undarlig vera, ið altíð søkir eftir nýggjum, ókendum – ofta eisini sera vandamiklum – uppgávum. Viljin at byggja samfeløg upp, har onki er frammanundan, er nærur markleysur. Tað var, kann sigast, fullkomiliga ábyrgdarleyst at royna at liva í Føroyum, tá víkingarnir komu higar, men missiónin eydnaðist hóast alt.

Hvat var tað so fyri eitt duldarfult land, ið hesir víkingar og landnámsmenn fingur sær til nýggjan heimstað:

»Fyri einum 65 milliónum árum síðani tóku seg upp eldgos á havbotninum millum evropeiska og norðuramerikanska/grønlandska meginlandið [...] Meginlandini róku og reka enn hvørt frá øðrum, og sprungur í atlantiska havbotninum eru framvegis virknar við gosi innan úr jørðini. Soleiðis vórðu basaltfláirnar til, sum Føroyar eru partar av.

Tá ið tertiertíðin endaði fyri einum 2,5 milliónum árum síðani, var basalháslættin umskapaður til eitt toluliga javnt heygjalendi við breiðum dølum. Vatn hevði matað teir jarðfrøðiliga veiku partarnar burtur og slóðað fyri teimum komandi landsløgnum. Einar 15–20 ístíðir komu aftaná og fylgdu hesum slóðum og skapaðu sund, firðir og dalar.«<sup>1</sup>

Sum núlivandi føroyingur er sera torført at seta seg inn í støðuna í landinum í áttandu og níggjundu øld. Hvussu byrjar tú at byggja eitt land? Hvat skal gerast fyrst? Sum kunnugt høvdu írskir munkar verið í Føroyum, áðrenn víkingarnir komu, men hesir menn søktu fyrst og fremst sálarfrið og samljóð við náttúruna. Teir ynsktu at sleppa burtur frá samfelagnum við menniskju. At byggja land var við øðrum orðum ikki í teirra huga.

Tá menniskju høvdu sett fót á land í Føroyum, var tó ongin vegur

aftur. Tess strævnari tilveran á klettunum varð, tess meira stríddust íbúgvarnir fyri at verða verandi í Føroyum. Meðan onnur fólk kanska høvdu pakkað saman og vóru farin aftur til sínar røtur, so vildu hesir viljasterku tilflytararnir av ymsum orsøkum heldur doyggja enn at venda aftur. Men teir megnaðu at skapa eitt veruligt samfelag her úti í Norðuratlantshavi. Við ókúgandi vilja, góðum anda og ómetaligari arbeidsorku bygdu forfedrarnir tað land, ið vit hava arvað. Við sínum royndum, vitan, amboðum og tøkni hava menniskju fingið tamarhald á náttúruni. Og hóast veðrið framvegis setir sín týðiliga dám á samfelag okkara, bæði á sumri og vetri, so má sigast, at vit anno 2008 liva í sera framkomnum samfelagi, har tað gerst alt skjótari, lættari og tryggari at ferðast millum bygdur og oyggjar.

Markið, hvat ið kann lata seg gera, flytist ár undan ári, og tað er ongin, ið í dag torir at siga, hvussu føroyska samfelagið sær út ár 2058. Føroyar eru ikki fjarskotið land longur. Okkara samfelag er eitt gott dømi um, hvussu væl menniskju megna at laga seg til eitt serligt náttúruumhvørvi, áðrenn umhvørvið eisini verður lagað til menniskjuni. Hetta er ein gongd, ið ongantíð steðgar, men verður ávirkað av politiskum, búskaparligum og mentanarligum viðurskiftum og rákum í samfelagnum í tíðini. Alt í alt kann sigast, at talan er um at skapa mentan burtur úr náttúruni.

### Oyggjar og hav

Sum oyggjasamfelag hevur havið altíð verið høvuðsferðsluæðr føroyinga. Havið hevur bæði verið tað, ið sameinir, og tað, ið skilir okkum sundur. Samskiptið var í høvuðsheitum sjóvegis, og sum tikið varð til: bundin er bátleysur maður. Uttan bát nyttaði lítið at royna at betra um livikor føroyinga. Yrkjarin sigur: »Tað liggur ein rás, liggur mong ein rás, eftir reising og kjalafar.«<sup>2</sup> Virðismikla vitan um bátasmíð og sigling høvdu landnámsmenninir við sær úr Noregi. Tað var jú ikki púasta av tilvild, at vágadjørvu ævintýrararnir megnaðu at finna Føroyaland. Írsku munkarnir, ið fyrst komu til klettarnar, høvdu skinnbátar, »currags«, ið hava verið nýttir á bygd í Írlandi heilt upp í níttjundu øld.<sup>3</sup> Síðan, í níggjundi øld, komu víkingarnir við sínum sermerktu skipum, haðan hin føroyski báturin er ættaður. Prýðilig langskip og knørrir úr Noregi bundu saman øll oyggjasamfeløg í Norðuratlantshavi í tí hendingaríku tíðini, vit í dag nevna víkingaöld. Nógva ferðsla var á sjóleiðini millum





oyggjarnar í útnorði. Skip komu og fóru við fólki og vørum, sum vóru við til at menna norðurlenska mentanarheimin.

Landafrøðiliga eru Føroyar sera lítið land, og tí hava fólk altíð gingið millum bygdir, tá veðrið var til vildar, uttan serligt hóvasták. So langt aftur vit vita, hava føroyingar laðað og brúkt varðar at vísa sær veg millum bygda. Varðarnir eru helst fyrstu ítøkiligu manngjørdur bygningverk, sum vit hava tikið í nýtslu fyri at ferðast um dalar og fjøll, gil og gjáir. Gomlu lendingarnar til bátar eru eisini partur av elstu samferðslusøgu okkara. Havið var, sum sagt, høvuðsleiðin, ið knýtti bygdir og landslutir saman, og tí var »portrið« út í heim in í flestum førum niðri við sjóvarmálan. Tað var av kaikantinum, at vøgur, fólk, tænarar og tíðindi komu og fóru. Grannabygdur lógu mangan á hvør sínari oyggj og fólk mátti um fjørðin fyri at vitja familju og kenningar. Tað var náttúran, ið skapti mörkini millum lokalsamfeløgini. Fjöllini kring bygdina avmarkaðu lokala »heimin«. Alt tyktist at vera í bergtakandi javnvág við náttúruumhvørvið, ið hevði alstórt vald á føroyingum í øldir.

Í siðbundna bóndasamfelagnum broyttist landslagið sera lítið. Fólkatalið vaks ikki nevnivert. Og nýggju ættarliðini endurskaptu tað, ið farnu ættarliðini høvdu arvað og hildið í hevd. Málið var at megna at varðveita tað, ein longu hevði. Landnámsmenninir høvdu megnað meira, enn nakar hevði væntað, og tí var helst frægast at vera takksamur fyri støðuna, sum hon var. Lítið varð bygt uttan um bygdin, bøgardar og varðar undantikin.

Havið, lív og lagna føroyinga í øldir, hevur verið bæði lokkandi og ræðandi, lív og deyði, og mangur hevur yrkt um bylgjandi, freistandi og droymandi hav, ið ongantíð stendur í stað, altíð talar og skiftir skap.

»Tá ræðandi ljóð  
um skerini stóð,  
og dundrandi brotið um klettarnar sló,  
tá oyggin hon skalv rætt sum róttin eik,  
mær tykti sum alt her á jørðini sveik.  
Tá mátti eg út til at skoða tann leik,  
tó ræðsla var á mær og kinnin var bleik.  
Ja! Havið at sær dró meg  
við ræðslu og við gleim,

um rokið kaldligt sló meg,  
eg fór tó ikki heim.«<sup>4</sup>

Havið sum farleið tyktist ævigt og óbroytiligt. Havið kring oyggjarnar var tó sera vandamikið. Vandur var altíð á ferð, og sorgarleikirnir á sjónum hava verið mangir ígjøgnum øldir.

### Sjósambandið við umheimin

Sum lítið fáment oyggjasamfelag langt burturi frá evropeiska meginlandinum hevur sjósambandið úteftir havt alstóran týðning fyri samfelagsmenning Føroya. Í miðöldini var sambandið við umheimin sera óregluglitt; viðhvørt gingu ár uttan at skip kom til landið. Samskipti millum landslutir og lond er, vita vit, oftast tætt knýtt at handilsvinnuni í londunum. Handilssambondini, ið danir, norðmenn og onnur høvdu við føroyingar, hava verið avgerandi fyri, hvussu ofta skip komu til landið. Fram til trettandu øld vóru norðmenn nær um einaráðandi á handilsøkinum í Norðuratlantshavi, men kappingin hevur altíð verið sera hörð, og fleiri onnur stór lond hava roynt at gjørt seg galdandi í handlinum.

Uttan mun til hvussu politiska og búskaparlaga støðan var í Evropa og útnorði, so vóru Føroyar ongantíð, kanska Gablatíðin undantikin, sigur Hans Jacob Debes,<sup>5</sup> »tað avbygda samfelag, ið ofta verður sagt og skrivað.« Fram til byrjanina av seytjandu øld var Bjørgvin (Bergen) tann útlandski havnarbýurin, ið føroyingar høvdu nógv tættast samband við. Frá umleið ár 1620 yvirtók Keypmannahavn tó leiklutin hjá Bjørgvin. Danski høvuðsstaðurin hevur líka síðan verið okkara mest týðandi bindilið við umheimin – politiskt, búskaparlaga og mentanarlaga.

Skipini, ið komu og fóru við farmi, fólki og tíðindum, umboðaðu ikki bara búskaparlaga áhugamála, men eisini politisk, tí at Føroyar, sum partur av fyrst norska, síðan danska ríkinum, í størst móguligan mun skuldu knýttast at restini av kongaríkinum. Sostatt var eisini talan um at ávirka og stýra tað land, ið varð roknað sum fjarskotin landslutur í einum størri ríki. Hesi politiskt søguliga viðurskiptini hava havt stóra ávirkan á samfelagsgongdina í Føroyum. Tá hugt verður at millumlanda og innanoyggja samferðslu í Føroya søgu sæst tó týðiliga, at føroyingar altíð sjálvir hava roynt at ráða fyri borgum. Vit

hava havt fólk, ið hevur havt tær royndir og ta servitan, ið kravdist fyrri at menna skipaflota og skipavinnu – bæði til fiskiskap, farma- og ferðafólkaflutnings.

Politiskar forðingar hava tó mangan sløkt vónirnar at fáa sjálvstøðuga føroyska skipavinnu. Nólsoyar Páll (1766–1808), ið læt skipið *Royndina Fríðu* byggja í Suðuroy, var slóðbrótari í siglingarsøgu okkara. Hann stríddist fyrri at fáa føroyingar sjálvar at fara undir handil og fiskiskap í tungari tíð, tá hungur setti síni djúpu spor. Tað var ikki fyrr enn føroyingar væl og virðiliga høvdu kannað sjóleiðirnar kring landið, at teir veruliga fóru at kanna leiðirnar í sjálvum oyggjunum, har varðarnir úr landnámstíðini framvegis virkaðu sum »vegvisarar.«

### Vegir fortreyt fyrri menning

Tað kann kanska tykjast undarligt at festa búgv á manntómum, veðurbardum oyggjum á leiðini millum Noreg og Ísland, men at síðan eisini fara at gera vegir um høg fjøll á hesum basaltklettum varð av mongum hildið at vera reinur ørskapur, ið helst fór at forkoma føroysku tjóðini. Í eldri tíðum hevði í Føroyum verið rættiliga neyvt mark millum bygd og haga, mentan og náttúru. Men, sum nevnt, so liggur dreymurin at byggja land og finna nýggjar ferðaleiðir sera djúpt í menniskjasinninum. Og hví skuldu føroyingar ikki eins og onnur roynd annað enn havnir og bátar, tá ræður um samferðslu? Vegir á landi hava sínar fyrimunir, hugsaðu nøkur, ið stillisliga fóru at kanna, um tað fíggarliga og tøkniliga læt seg gera at leggja gøtur millum bygda í Føroyum. Landslagið í Føroyum er rættiliga fjølbroytt, so summir vegir hava verið lutfalsliga lættir og bíligir at leggja, meðan aðrar vegaverkætlanir hava kravt risaløgur og framkomið verkfrøðingararbeiði. Líkamikið, viljin at gera vegir í Føroyum vaks alsamt, og síðst í nítjandu øld vóru fá eftir av teimum, ið sóu vegabygging sum byrjanina til heimsins undirgang.

Tíðirnar vóru broyttar og føroyingar sóu og hoyrdu um alt tað, ið verkfrøðingar megnaðu at tekna, prosjektera og byggja í øðrum londum í Evropa. Ein modernað tjóð hevur brúk fyrri einum vælverkandi undirstøðukervi, ið knýtir allar landslutir saman í sterka eind, var vanlig hugsan í tíðini, tá tjóðskaparrørslan var í hæddini. Tað var ikki nóg mikið at hava felags mál og siðvenjur, felags mentan og søgu. Ein tjóð skuldi eisini hava vegir, brýr, skip og jarnbreytir. Tjóðarsamleikin

kyknar bara, har fólk hava tætt samband sínámillum, og tí er eisini neyðugt at gera tað lættari hjá fjøldini at ferðast innan landamærk. At byggja land er týðandi táttur í tjóðarbyggingini.

Síðst í nítjandu øld komu hugsjónirnar og virðini, ið knýta seg at sonevnda modernaða samfelagnum, eisini til Føroyar. Flytføri – mobilitetur – verður her roknað sum fortreyt fyrri samfelagsvækstri. Eitt tíðarhóskandi undirstøðukervi inniber, at tað gerst skjótari og bíligari at flyta fólk, vørur og boð úr einum stað í annað. Og her verður ikki bara hugsað um vegir, tí telefonin og telegrafurin eru eisini nýggj samskiptistól, ið koma til landið um aldarskiptið. Í 1906 verður kaðal hjá Telefonverk Føroya Løgtings lagdur, ið fyrri fyrstu ferð gevur føroyingum beinleiðis telegrafsamband við útheimin. Øll tjúgunda øld er sermerkt av vaksandi samskipti, ið broytir mynd okkara av frástøðu og nærleika, av tíð og stað. Men lat okkum fyrst fara aftur til landsvegirnar.

### Strævin ferð

Føroyingar ferðaðust ikki nógv í farnum øldum. Tað var ov strævið og ofta eisini vandamikið at seta kós ímóti øðrum oyggjum og bygdum. Fólk ferðaðust ikki til stuttleika, men fyrri at fara til handils, fara í kirkju, fara til arbeiðis og líkandi. Fólk fóru tó kanska til »vetrargildi í grannabygdini ella í okkurt brúdleyp«, sigur Jóan Pauli Joensen, og »ikki fyrr enn út ímóti tjúgundu øld, kemur størri røringur í fólk«. <sup>6</sup> Fólk ferðaðust oftast sjóvegis, og viðhvørt kundi stutt ferð enda við at taka bæði vikur og mánaðir. Bretska, viktoriańska kvinnan, Elizabeth Taylor<sup>7</sup> vitjaði Føroyar síðst í nítjandu øld:

»Eg hevði kunnað verið noydd at skula bíða í nógvar vikur eftir líkindaveðri, so farandi varð út í Mykines, men lukkan brosaði til mín. Eftir bert tveimum døgum við stormi av vestri og mjørka stökk hann upp í ein landnyrðing; bíggjarmenn hildu ting, hugdu at barometrinum, kannaðu álmanakkan gjølla, eygleiddu brimbrotini, ið randaðu hinar oyggjarnar, og gjørdi av, at hetta var 'seks manna Mykinesveður', so eg slapp avstað, so skjótt sum sjóvarfallið vendi.

[...]

Ódnir bresta bráðliga á við øgiligum villskapi [í Mykines]; leiðin fram við landi og lendingin sjálv eru vandamiklar. Tað hevur hent seg, at bátar, ið hava verið útrónir, hava verið noyddir at leita upp havn í Bø ella

Sørvági, so í fleiri vikur, viðhvørt fleiri mánaðir, vistu konurnar ikki, hvørt menn teirra vóru á lívi ella farnir í Harrans hendur. Tað er ikki so langt síðani, at ein heil bátsmanning lá veðurføst í Sørvági í trýggjar og ein hálvan mánað, áðrenn veðrið bleiv so frægt at farandi varð, so hjá mykinesmanni merkir veður ikki tað sama, sum tað ger hjá tær ella mær.»

Tað var ógjørligt at leggja eina ferð millum oyggjar til rættis uttan at hugsa um veðrið. Í dag telja vit minuttir, tá seinkingar eru á ferðini; í tekstinum hjá Elizabeth Taylor eru menn nevndir, ið bíðaðu trýggjar og ein hálvan mánað í Sørvági, áðrenn teir sluppu heim til Mykinesar aftur. Nógv kann vera hent upp á trýggjar mánaðir. Men allir føroyingar vistu, at óvissa altíð var í luftini viðvíkjandi ferðaskrá og -tíð. Samfelagið var, kann sigast, onkursvegna lagað til truplu umstøðurnar. »The land of maybe« kallar Bretin Norgate<sup>8</sup> Føroyar skemtiliga, tí vit altíð svara »kanska, tað veldst um veðrið«. Kanska vit sleppa heim, kanska vit fara í morgin, kanska vit koma í næstu viku ... Hóast vit hava alskins hátøknilig tól og eitt sera væl útbyggt undirstøðukervi, so liggur hetta »kanska« altíð og lúrir onkrastaðni inni í føroyinginum. Kanska, veit ikki, kanska. Mentanin broytist ikki eins skjótt og vegir og havnir.

### Bilarnir koma!

Gamli dreymurin hjá menniskjum um sjálvkoyrandi akfør varð veruleiki, tá týskararnir Carl Benz og Gottlieb Daimler hvør sær í 1886 uppfundu bilin. Síðan 1860-árin hevði tó eitt akfar, kallað »lokomobilar« – akfør við dampmotor, – verið at sæð í Evropa.<sup>9</sup> Í 1880-árunum gjørdist eisini vanligt at súkkla í grannalondum okkara. Í 1893 keypti ríkmaðurin Lassen úr Keypmannahavn tann fyrsta bilin, ið kom til Danmarkar, ein Benz Phaeton. Í 1903 vóru 57 bilar skrásettir í Danmark. Tá amerikumaðurin Henry Ford ár 1908 sum hin fyrsti fór at hópframleiða bilar, fóru fólk, ið ikki vóru serliga múgvandi, at ognar sær bilar.<sup>10</sup>

Í 1922 kom so tann fyrsti bilurin, ein Ford 1-tons lastbilur, til Føroya. Júst Sivertsen og Jóhannes Olsen keyptu lastbilin. Í 1925 vóru tíggu bilar og 75 kilometrar av vegi í Føroyum. Í 1938 vóru 103 akfør skrásett í Føroyum, harav 25 vóru vanligir persónbilar. Í 1955 vóru umleið 600 akfør og 325 kilometrar av millumbygðvegum í landinum.

Í nítjandu øld høvdu jarnbreytirnar nógv hægri tign enn akfør á evropeiska meginlandinum, og vónirnar til bilin sum samferðslutól vóru nakað daprar. Eisini vóru høgstandandi persónar, ið beinleiðis mótmæltu hesum nýggja fyrhjólíngi, ið larmaði illa og setti fólk og kríatúr í nánd í vanda. Um vegirnar í Føroyum segði Frederik Petersen til dømis í orðaskifti á lögtinginum í 1905: »Køreveje ville aldrig komme til at spille nogen stor Rolle heroppe, da Havet er vor Landevej.«<sup>11</sup> Danski Venstre-politikarin H. J. Jensen roknaði bilin sum nakað órógvandi og hevði gjarna sett fullkomið forboð ímóti allari bilismu. Rossini ræddust bilarnar, ið eisini settu lívið hjá teimum til gongu í vanda, segði Jensen.<sup>12</sup>

Bilurin var nakað nýtt, øðrvísi og bæði ræðandi og hugtakandi í senn. Hvussu kundu bilar nakrantíð fara at skúgva tokini til viks, hugsaðu mong vís fólk í grannalondum okkara um ár 1900, men í dag er lætt at síggja, hvør ið vann hesa kapping. Tokið er eitt flutningstól, ið sýmboliserar fyrstu tíðina eftir ídnaðarkollveltingina. Tokið umboðar styrki, álit og neyvleika. Jarnbreytirnar vórðu eisini nýttar í krígsstøðu at flyta vápn og herdeildir. Tokini gjørdur tað haraftrat lættari hjá vanligum fólkum at ferðast langar leiðir inni í landinum. Tokini vóru fólksins ogn, kann sigast, og eitt serligt sosialt »rúm«, har fólk hittust. Óteljandi filmar og skaldsøgur ganga fyri seg á tokferðum, har fólk »av tilvild« hittast og skiljast. Bilurin kann als ikki samanberast við tokið, tá hugsað verður um hesi nevndu viðurskifti.

Bilurin umboðar eitt annað frælsi, ið er meira knýtt at einstaklinginum enn at samfelagnum sum heild. Bilurin hoyrir til tíðina, tá kjarnufamiljan fær størri vælferð, og fólk fara at búleikast longur burturi frá arbeiðsplássunum.

Nógvastaðni vóru tað eisini býarmenniskju, ið fyrst ognar sær bilar. At síggja ein koyrandi bil var fyrst í tjugundu øld nakað, fólk fortaldu um, sum um tað var ógloymandi lívsuppliving.<sup>13</sup> Bara at sleppa at sita í einum bili var dreymurin hjá flest øllum børnum. Í Føroyum vóru ongar jarnbreytir, ongar siglingarveitir og fáar gøtur, so bilarnir komu næstan áðrenn koyribreytirnar. Sum í so nógvum øðrum samfelagsviðurskiftum, so lupu føroyingar her úr fornu síðbundnu tíðini og beint inn í hátøkniligu, seinmodernaðu øldina. Vit fóru frá tungari gongu um brattar líðir og skørð til bilar við alskins hentleikum, ið struku ígjøgnum landslagið.



### Spor í søguni

Það er hugtakandi at síggja á landkortum, hvussu vegir, sum æðrar í menniskjalíkami, skapa eina skipan, ið menniskju hava skapt fyri at bróta sær slóð um dalar og fjøll. Hvør vegur hevur sína søgu, hvør rás hevur síni eyðkenni og hvør gøta hevur síni minni. Hetta eru spor, ið vit seta eftir okkum í landslagnum kring okkum. Vegirnir eru søgur, ið eru skrivaðar í lendum. Teir geva okkum frælsi at flyta og síggja nýggj pláss. Landsvegir kunnu eisini vera lívsvegir, ið seta sín dóm á alla tilveruna. Vegir hava verið við til at broyta mentanir og samfeløg. Vegasøgan er ómissandi partur av veraldarsøguni, tí vegirnir hava verið fortreyt fyri so nógvum hendingum í nýggjari tíð, hóast hetta sjáldan verður nevnt. Fyrstu vegirnir, vit vita um, vórðu bygdar í ríkjum, ið høvdu stórt vald og hug at breiða seg. Vegirnir vóru partur av menningini av ríkjum við sterkum borgum og býum, ið lógu í ymsum landslutum. Vegirnir høvdu í stóran mun hernaðarlígar uppgávur.

»Skal tað verjast móti figgindum, ella skulu uppreistrar berjast niður, mega herdeildir kunna sendast skjótt fram til tey pláss, har brúk er fyri teim, og boðini millum yvirvaldið og teir, sum tess vegna sita í útjaðranum og aðrastaðni, mugu berast skjótast gjørligt.«<sup>14</sup>

Rómverjar vóru tiltiknir vegamenn. Krígsføring og vegagerð vóru, so at siga, sterkastu síður teirra. Og umleið ár 100 e.Kr. strektu rómversku vegirnir seg úr Skotlandi til Spanialands til Mesopotamia; einar 80.000 kilometrar íalt, umframt at høvuðsvegum. Tað er ikki ov nógv sagt, at vegirnir í fleiri øldir hildu rómverjaríkinum uppi, men kanska vegirnir, tá risaríkið fór at upploysast, eisini vóru veika liðið hjá Róm. Vegaskipanin hjá rómverjum var kortini heilt einastandandi framkomin, og tað gingu nógvar øldir, áðrenn nakað annað ríki megnaði at skapa vegakervi, ið yvirhøvur kundi samanberast við bergtakandi rómversku skipanina. Italiu menn brúka framvegis tiltiknu rómversku gøtuna Via Appia.

Áðrenn rómverjaríkið kom fram, vóru eldri stíggjar og vegir millum býir, men hesir vóru rættiliga primitivir og krókutir. Í Danmark siga fornaldarfrøðingar seg vita um 5.000 ára gamlar gøtur:

»Danska vegasøgan hvørur í steinaldarinnar frumsøguliga myrkri. Elstu fundir av tíðarfestum vegastrekkjum í Danmark kunnu sigast at stava frá umleið 2.800 ár f.Kr. Vegir eru uttan iva uppafur eldri fyrbrigdi [...] Elstu primitivu kerrurnar hava, sum P. O. Schovsbo hevur ávíst, verið í nýtslu í Danmark so tíðliga sum ár 2900–2700 f.Kr. Við Kideris Mose eru stór fløguhjól til tílika kerru funnin.«<sup>15</sup>

Føroyska vegasøgan er ikki so gomul. Hví skal annað enn bátur nýtast í landi, har ongastaðni eru longri enn fýra-fimm kilometrar til havið? Er tað neyðugt at byggja vegir á hesum smáu klettum? Tað gevur meining, tá hugsað verður um vandarnar á sjónum, ið standast av óstøðugum veðri við stormum og sterkum havstreymi. Tá hugsað verður um veðurlagið í Norðuratlantshavi, so kann sigast, at tað eru fáastaðni, at fólk hava so stóra gleði av bilismuni enn júst í Føroyum.

### Bildreymar

Tá farið varð at byggja nýggjar, føroyskar vegir fyrst í tjugundu øld, var náttúran millum bygda at kalla órørd – og tó. Fleiri enn 7.000 varðar vóru, har gomlu mannagøturnar gingu um alt landið. Virðismikil kort frá 1896 – sokallaðu Generalstabskortini – avmerkja umleið 1.100 kilometrar av mannagøtum. Kortini vísa eisini eini 2.000 ból og líknandi bygningar. Bólini eru helst, saman við varðunum og garðaløgum, elstu mannaskaptu verkini í nýtslu í Føroyum í dag.

Heini Olsen, verkfrøðingur, ið starvaðist hjá Landsverkfrøðinginum í mong ár, hevur savnað saman sera áhugavert og ótrúliga rúgvismikið tilfar um vegasøgu Føroya, ið gongur heilt aftur til fyrstu stíggjarnar og varðarnar í lendum. Í tilfarinum hjá Heina sæst, hvussu nógvar søgur, hvør einasti vegastubbi í Føroyum hevur at siga frá.

Okkara tíð, sigur Heini Olsen, má taka støðu til, hvørji av hesum fornminnum skulu varðveitast: varðagøtur, ból, rættir, neytagarðar, bøgarðar og kráir. Nógvar av hesum siðsøguligu leivdum síggjast úr bilrútinum, tá koyrt verður millum bygdar í dag. Tær siga frá farnum tíðum, tá føroyingar einans høvdu beinini at líta á, tá ferðast varð á landi.

Tá fyrstu bilarnir komu til landið, og koyrt varð eftir teimum stuttu vegastrekkjunum í Havn og aðrastaðni, var ein biltúrur at rokna sum eitt ævintýr, ið eitthvørt mansbarn droymdi um. Fólk stillaðu seg at hyggja at akfarinum, sum hevði orku, ið ikki var sæð áður, nøkur hugtikin, onnu ørg. At seta seg við rattið og so bara velja sær leið og koyra avstað, so langt sum gjørligt, og síðan heimaftur; hesir tankar mólu í høvðinum á mongum fólkum, tá tey uppdagaðu bilin, sum nøkur ættarlið seinni fór at verða hvørs mans ogn.

»Kundu Tygum vinarliga fortalt mær, hvørja leið eg skal ganga hið-ani?«

»Tað veldst nógv um, hvar tú ynskir at sleppa,« segði kettan.

»Tað ger mær tað sama hvar –,« segði Lisa.

»Íðan, so er eisini líkamikið, hvørja leið tú tekur,« segði kettan.<sup>16</sup>

Tá vegirnir í landinum gjørdust longri og biltúrarnir harvið eisini meira áhugaverdir, uppdagaðu nógv fólk bygdir og landslutir, ið tey ongantíð áður høvdu vitjað. Nú bar til at síggja lítlu bygdina hinumegin fjallið uttan at hava serlig familju- ella arbeiðsrindi á staðnum. Nógv fólk við bili fóru at granska egna land sítt í frítíðini. Høvundar skrivaðu um rúnarbindandi ferðir í bili. Í Svøríki skrivaði skaldið Fredrik Böök til dæmis í 1924:

»Tað er ein undursom megi og frælsiskensla, ein kennir í tí sterka, súsandí bili: tú ert púra óbundin, harri yvir tíð og rúmi, tað finst ongin fjarstøða at tosa um, hvør einasta bygd, ið dagar upp undan sjónar-ringinum, kann røkkast innan minuttir, heimurin liggur opin fyri framman, við óteljandi bensinstøðum, luftmótstøðan lívgar okkum bert upp, fær blóðið at roða kinnarnar, ja, eins og ber okkum.«<sup>17</sup>

Bilurin umboðar eitt frælsi, ið fólk ongantíð hava kent áður, og hann verður settur í samband við tøkniligu og samfelagsligu moderniseringina av Føroyum. Bilurin ávirkar samferðslumynstrini í landinum. Eitt nýtt mynstur fær skap, ið ávirkar fatanina av frástøðu, tíð og sambandinum millum fólk, millum lokalsamfeløg og millum landslutir. Ja, sum svenski Böök tók til – luftmótstøðan í bilinum eins og ber okkum!

## Vegir og samleiki

Vegirnir broyta ikki bara landslagið, men eisini samleikan hjá fólki, tí nýggi mobiliteturin (flytføri) broytir myndir okkara av tíðar- og staðarmunum. Tað gerst alt meira týðandi at fáa vegasamband úteftir og tær bygdir, ið av einhvørjari orsök ikki fáa veg, tykjast meira avbygdar enn nakrantíð áður. Tað er ikki longur nóg mikið at hava havn, tí ferðslan á landi gerst alt meira ráðandi. Sjóleiðirnar, ið áttu lívið í føroyinginum í øldir, virka nú einans har ongin annar háttur er at sleppa til bygdina ella oynna. Vegirnir vóru tó, fyrst í tjugunduni øld, ofta sera vánaligir samanborið við sløttu asfalteraðu landsvegirnar, vit síggja í dag, og tað kundi vera ein verulig avbjóðing at koyra upp um fjøll. Tað vóru eisini serliga mannfólk, ið koyrdu bil ta fyrstu tíðina. Teir, ið áður høvdu stýrt bátum og skipum, sótu nú í førarasetrinum í bilum. Fólk gingu eisini eftir vegunum, tá ongin góð gøta var millum bygdir.

»Hvagar eri eg komin og hvussu langt?

Ja, har gongur vegur upp, har niður!

Niður slepst jú altíð, eg vil upp,

men vegvísarin slær út við ørmum,

som um hann ávaraði ímóti vegnum upp!

Nú er so ein vandi, nógvir vandar

á gøtuni, sum er brøtt og smøl!

Tað ræðir ikki meg, ið elskar vandan.«<sup>18</sup>

At koyra biltúr í frítíðini varð sera vælumtókt, serliga í seinnu helvt av tjugunduni øld. Ofta stóð maður kanska við valinum: at fara í bilin at koyra ella at fara í bátin at stíma. Tó var tað ikki fyrr enn seint í tjugunduni øld, at bilmentanin veruliga tók dik á seg, tí vanlig fólk høvdu ikki havt ráð til privatbilar at stuttleika sær í. Bilurin var leingi marglætisvøra hjá teimum fáu. Men so mentist undirstøðukervið, vegirnir vórðu breiðari og slættari, samstundis sum bilurin gjørdist partur av modernaða liviháttinum. Bráðliga var ein øgilig ferðsla á øllum høvuðsvegum í landinum. Bundin er billeysur maður, sigur nýggja orðatakíð.

## Samskipti og samferðsla

Samferðsla – vegir, havnir, telefon- og telegrafsamband – gjørdist eitt

stórt samfelagsmál, ið øll, ikki minst politikarar á tingi, noyddust at taka í álvara eftir ár 1900. Og meðan Hans Horn handaði lögtinginum tvey forvitnislig álit um telefon- og vegamálini í 1903–04, so læt Palle Bruun, verkfrøðingur hjá V.B.V. (Vandbygningsvæsenet), sítt álit um feroyskar havnir úr hondum í 1908. Bæði Horn og Bruun mugu sigast at hava verið úrmælingar á sínum økjum, og longu í 1908 varð Bruun tilnevndur professari á Polyteknisk Læreanstalt í Danmark. Havnarbygging hevði sera høga raðfesting millum feroyingar – bæði til fiskivinnu og samferðslu.

Seinni verður flogferðsla eisini partur av samferðslukervinum í Føroyum. Floghavnin í Vágum og tyrlupallarnir í útoyggjum hava gjørt loftleiðirnar áhugaverdar. Nógv tann størsti parturin av altjóða ferðafólkaferðsluni fer um floghavnina í Vágum í dag. Farmaflutningurin fer framvegis í høvuðsheitum um størstu havnirnar í landinum. Í dag ber til hjá vanligum ferðafólki at flúgva til Danmarkar og aftur til Føroya sama dag. Tækniliga menningin í tjugundu øld var ófatuliga stór. Nýggj kunningar- og samskiptistækni, til dømis við farteleson og alneti, hevur havt sera stóran týðning fyri samskiptismynstrið í Føroyum. Tað er lættari enn nakrantíð hjá privatpersóni at fyrreika eina ferð á sjógvi, landi ella lofti við kostnaði, ferðatíð, veðurviðurskiptum og mongum øðrum í geyma.

Tó skal sigast, at tá um samskipti og samferðslu ræður, verður ongantíð rokkið á mál. Nýggj spurningar og trupulleikar fara altíð at stinga seg upp viðvíkjandi – fysiska og elektroniska – samferðslukervinum í landinum, og tað fara altíð at vera lutfalsliga djúpar, politiskar ósemjur um, hvørjar raðfestingar samfelagið eigur at gera á økinum. Eisini kann sigast, at eitt stórt frambrot á einum øki mangan elvir til eitt – ofta ótilhugsað – afturstig á øðrum samfelagsøki. Tí er umráðandi, at almenna samferðslukjakið er so breitt og opið sum gjørligt, tí annars koma ymisk áhugaverd og viðkomandi sjónarhorn ongantíð fram í ljósið.

Samferðsluverkætlanir, ið »byggja land« umfata altíð eina mentan við serligum virðum og normum, ið seta sín dóm á úrslitini av arbeiðinum, ein setur sær fyri. Sum nevnt, hvør vegur hevur sína søgu. Hetta er ein søga um eitt lokalsamfelag, um eina mentan, um nøkur fólk, um politiskar avgerðir hjá serligum politikarum, um visjónir hjá serfrøðingum innan vegabygging, um búskaparligar karmar og um

almennar, samfelagsligar strategiir og raðfestingar. Nýhugsan og hugflog eru ofta eisini týðandi partar av søguni. Tað sæst serliga, tá eldhugað, gávurík fólk fáa ein lyklaleiklut – til dømis Hans Horn og Palle Bruun – í arbeiðinum.

### Grava seg fram í tíð

Heini Olsen, ið starvaðist hjá Landsverkfrøðinginum í mong ár, sigur í eini samrøðu, at Føroyar og Iran, har hann sum verkfrøðingur samskipaði vegabyggiverkætlanir í sjevík, hava nakað í felag, tá tað snýr seg um samferðslumál. Tíðliga í tjugundu øld var næstan onki at hóma, ið bara minti um modernaðar vegir í londunum báðum. Meðan feroyingar fóru at spreingja sær veg gjøgnum hamrar og berg, lögdu persar grús og asfalt á endaleysu oyðimerkur sínar. Risatøk skuldu takast fyri at flyta samfeløgini úr miðöldini og inn í nýggja modernaða tíðarskeiðið. Verkfrøðingarnir og vegamenninir gróvu so at siga samfeløgini fram til modernitetin. Teir komu fram á bygdir, har fólk ongantíð áður høvdu sæð akfør á fýra hjólum. Land varð bygt, og nýggj sambond vórðu knýtt. Øll skuldu geva eina hjálpanði hond, at fáa vegirnar út til mest avskornu og tilafturskomnu plássini, har fólk ongantíð høvdu livað av øðrum enn tí, ið náttúran gav teimum. Tá arbeiðið á einum vegastrekki fyrst var byrjað, so steðgaði tað sjáldan fyrr enn komið var á mál. Ein hálvur vegur millum bygda kann ikki nýtast til nógv.

Tó hava vit til tíðir havt nógv stutt vegastrekki, ið ongantíð seinni eru fullfíggað. Oyggjavegurin stóð í mong ár ófullfíggaður; hann var í tveimum pørtum við nøkrum hundradum metrum av villari náttúru ímillum. Í 1966 varð hann umsíðir bundin saman, so koyrandi varð millum sunnara og norðara part av Streymoynni. Undan seinna veraldarbardaga, kanska serliga í 1930-árunum, varð feroyski vegastudningurin ofta spjaddur til sera nógvar bygdir, so at »fólkið í flest móguligum bygdam fekk høvið til at vinna sær nøkur oyru sum uppiskoyti til tað sum oftast lítla, ið sjógvurin gav.«<sup>19</sup> Tíðirnar vóru vánaligar, og almennu vegajáttanirnar vóru í veruleikanum líka nógvsosialur stuðul sum samferðslujáttan. Eftir 1948 broyttist mynstrið nakað. Nú vóru vegajáttanir til umleið 30 verkætlanir árliga. Sostatt vóru sera fá verulig framstig at hóma í vegabyggingini fyrr enn 1950-árin.





### Ravmagn, postur og telefon

Sera nógv hendi í vesturheiminum tíggjuárin eftir 1850 viðvíkjandi samskipti og samferðslu. Umleið 80 ár áðrenn Landsverkfrøðingurin varð stovnaður, í 1866, varð til dømis kaðal lagdur millum USA og Ongland; nú varð møguligt at morsa millum heimspartarnar. Í 1881 fekk Danmark sína fyrstu telefonstöð. Altjóða postsamstarvið byrjaði í 1874 við semju um avgjöld og frímerki.<sup>20</sup> Ólavur á Heygum úr Vestmanna var maðurin, ið syrgdi fyri, at føroyingar í 1905 fingi sína fyrstu telefonlinju millum Vestmanna og Tórshavn. Í tíðarskeiðnum 1906–1998 hoyrði alt telefonsambandið í landinum undir lögtingið. Almenna partafelagið Føroya Tele yvirtók virkseimið í 1998. Fyrsta posthúsið í landinum læt upp í Havn í 1870. Ein sera hendingarík tíð, tá føroyingar tóku lógvatak fyri at fáa samfelagsliga framgongd og tíðarhóskandi sambinding í landinum. Viðvíkjandi elorku vóru eisini menn, ið stríddust fyri at fáa føroyingar at byggja síni egnu elverk. Tó komu fyrstu elverkinu ikki fyrr enn í 1921.

Tá seinni veraldarbardagi var av, varð farið at fyrireika vatnorkuætlanirnar í Vestmanna, og í oktober 1946 stovnaðu flestu kommunurnar í Streymoy, Eysturoy og Vágum interkommunala elfelagið SEV.<sup>21</sup>

Tær nítjan kommunurnar, sum stovnaðu SEV, vóru: Oyndarfjarðar, Fuglafjarðar, Lorvíkar, Gøtu, Nes, Sunda, Eiðis, Funnings, Haldórsvíkar, Saksunar, Hvalvíkar, Vestmanna, Kaldbaks, Tórshavnar Uttanbíggar, Kirkjubøar, Sandavágs, Miðvágs, Sørvágs og Bíggjar kommuna.

Postsambandið var ikki av tí besta í Føroyum í fyrri helvt av tjugundu øld, og í 1960 var postsambandið við úrheimin

»14anda hvønn dag, m/s Tjaldur hjá Skipafelagnum Føroyar var einasti postberi um veturin. Tað sigur seg sjálv, at tað var sera umráðandi, at allur posturin fór avstað rættstundis, og tey allarseinastu brøvini fekk onkur næmingur boð um at renna oman á kaiina við og koyra í postkassan, sum hekk á landgongdini á »Tjaldrunum«. Tað var ikki so galið at vera tann, ið slapp á kaiina, beint áðrenn »Tjaldrið« fór, tí har hendi nógv tá. Nógv fólk vóru og søgdu farvæl ella bara forvitnaðust.«<sup>22</sup>

Tíðirnar eru broyttar, og í dag verða teldubrøv send, ið móttakarinn aðrastaðni í heiminum hevur framman fyri sær, fá sekund eftir at brævið er sent avstað. Eru vit í Føroyum og aðrastaðni í Vestur-

heiminum, komin til eitt punkt, har vit kunnu siga, at vit hava fingið »utopiska« samfelagið hjá týska heimspekinum Jürgen Habermas, spyr granskarin Hans Andrias Sølvará.<sup>23</sup> Vit ferðast alla tíðina, hóast vit kanska ikki røra okkum, tí allur heimurin er vorðin flótandi í einum støðugum samskipti tvørtur um øll hugsandi mørk. Tó kann tað framvegis, um ein ætlar sær við báti til Mykinesar, gerast neyðugt at útseta ferðina bæði dagar og vikur.

### Fjarskipti og framgongd

Tað var uppfinnarin Samuel Morse, ið fekk høvuðsheimin fyri kollveltingina á fjarskiptisøkinum í nítjandu øld.<sup>24</sup> Longu í 1844 skapti hann elektroniska telegrafin. Graham Bell var hin næsti við nýskapandi samskiptistøkni, tá hann í 1876 uppfann telefonina. Síðst í nítjandu øld kom so italiamaðurin Guglielmo Marconi við síni kollveltandi uppfining; hann skapti í 1895 trádleysa telegrafin. Í 1930-árunum vórðu allar bygdarnar í Føroyum knýttar saman í kervinum hjá telefonverkinum – men fleiri bygdur høvdu einans eina telefon. Í 1954 fingi føroyingar telefonsamband við Danmark og í 1987 bar til at ringja út í heim umvegis fylgisvein. Føroyar kunnu í dag veruliga sigast at vera ein partur av globaliseraða heiminum.

»Við fjarskiptiskollveltingini vóru allir partar av tí framkomna heiminum, óheft av landafrøðiligum forðingum av ymiskum slagi, knýttir at tí sama rúminum – samstundis. Vitan, tøkni, førleikar og rák, sum mennastuttan fyri Føroyar, og avgerðir, sum verða tiknar aðrastaðni, ávirka í dag bæði skjótari og ógvusligari føroyska samfelagið enn í 1844 ella 1876, men hinvegin er tað eisini skjótari hjá føroyingum at rætta misskiljingar, gagnnýta nýggja tøkni og taka fyrivarni fyri avgerðum, sum verða tiknar aðrastaðni.«<sup>25</sup>

Ein franskur vísindamaður, Jean Charcot, ið fleiri ferðir vitjaði Føroyar fyrst í tjugundu øld, lýsir sera væl, hvussu nógv føroyska samfelagið broyttist innan samferðslu og fjarskipti hesi árin. Í lítlu bókini *Ferðir til Føroya* sigur hann:

»Í Føroyum er ongin telegrafstöð, og vøru- og postskipið Keypmannahavn-Leith-Ísland kemur bara fjúrtanda hvønn dag um summarið og

viðhvørt sættu hvørja viku. Men av tí at øll eru vinalig og vilja hjálpa, ber altíð til at finna eina loysn.

[...]

Tá ið eg í 1912 eftir tíggu ár kastaði akker á redini í Tórshavn, vóru Føroyar at vísa seg óbroyttar: tað einasta var, at Tórshavn var vaksin nakað, annars hevði hesin lítil høvuðsstaður enn sín gamla dóm. Men tá ið eg steig á land, mátti eg ásanna, at framburðurin hevði útint sítt verk – Føroyar vóru ikki longur avbyrgdar frá umheiminum teir longu vetrarmánaðirnar. Sjálvvirkandi vitar, settir á røttum stað, vístu nú skipum leið, ið vetur so væl sum summar tryggjaðu føroyingum títt og regluligt samband við Keyptmannahavn, Bretland og Noreg. Smá guvuskip sigldu millum oyggjarnar, og hópur av smáum motorbátum sigldu í firðunum.

Ein kaðal, ið var lagdur úr Íslandi umvegis Føroyar til Skotlands, gjørdi tað møguligt at senda fjarrit úr Tórshavn og hava radiosamband av Tvøroyri; telefonin var komin.

Býurin var upplýstur við ravmagnsljósi, og okkum bar enntá til at gera skipsmaskinuna aftur undir frálíkum umstøðum á einum lítlum verkstaði, ið brúkti fossamegi.«<sup>26</sup>

Í fyrsta moderniseringsskeiðinum síðst í nítjandu øld stóðu eldsálir fyrri nógvum av framstigninum í føroyska samferðslu- og samfelagskervinum, tí vit høvdu ikki stovnar og serfrøðingar til endamálið. Sostatt kann sigast, at stór tilvild ráddi í arbeiðsgongdini. Okkurt tól fingur vit tíðliga, annað kom sera seint til landið. Pengatrot var næstan altíð ein avmarking, so »idealisman« hjá nøkrum slóðarum varð drívmeigin í arbeiðinum. Frá politiskari síðu var áhugin fyrri moderniseringini av samfelagnum tíverri ofta rættiliga avmarkaður. Tá Landsverkfrøðingurin í 1948 varð stovnaður við Mikkjali Helmsdal á odda, vóru samferðslumál blivin ein sera týðandi táttur í samfelagnum.

### Heimurin letur seg upp

At byggja land er ikki nøkur løtt uppgáva. Hvørja ferð eitt nýtt bygningsverk er fullført, so koma nýggj ynski um nýggjar bygningar fram. Tørvurin verður ongantíð mettaður; og tess framkomnari samfelagið gerst, tess framkomnari loysnir mugu fáast til vega í byggiverkætlanum. Nýggj tól, nýggj vitan og nýggir førleikar mugu vera til taks,

um vit skulu megna at standa okkum væl í altjóðari kapping. Edward Mitens hugleiðir um broytingar í føroyska samfelagnum í fyrru helvt av tjúgundu øld í bókini *Eg minnist*:

»Tá eg var valdur inn á lögting í 1916, var samfelag okkara komið stutt á leið í framburði samanborið við hini norðanlondini. Ongar havnir, eingir vegir bygda millum undantikið smali vegurin Skopun-Sand, ringir skúlabygningar, ússalig sjúkahús, ófullfíggað telefonverk, ikki góð strandfarasigling og lítil studningur til mentunarlív. Vit vóru fleiri tingmenn, ið hildu, at krevjast kundi størri studningur og hjálp frá ríkismyndugleikunum í Danmark, men vit sjálvir áttu at royna meiri enn higartil at útbyggja vinnulívið, serstakliga fiskivinnuna, og taka til skjóttari fremjan av nógvum átrokandi uppgávum.«<sup>27</sup>

Øll samfeløg mugu taka tøkni og vitan, ið stava frá øðrum samfeløgum, til sín, um tey skulu gera sær vónir um at mennast og styrkjast. Føroyingar kunnu læra av sínum grannum, eins og Evropa hevur lært av øðrum heimspørtum. Evropa setti seg longu í fimtandu øld á heimin, sigur Hans Andrias Sølvará, tí evropear »høvdu atgongd til siglingarfrøði, vitan og vald, ímyndað av trimum kinesiskum nýskapnum, kumpassini, prentlistini og krútinum.«<sup>28</sup> Londini í Evropa og Asia vunnu kappingina um valdið í heiminum, tí tey »vóru før fyrri at gagnnýta og menna tøkni og nýskapanir av ymsum slag, sum upprunaliga stava frá øðrum evrasiskum samfeløgum.«<sup>29</sup> Sostatt er alheimsgerð ikki nakað nýtt fyrbrigdi, tí longu í fimtandu øld síggja vit, at samskiptið millum samfeløg er við til at broyta heimin. Tó er »tíðarmunurin« millum Føroyar og evropeiska meginlandið sera stórir í fleiri øldir, eftirsum tað tekur drúgvá tíð, áðrenn nýggj vitan og rák úr útlandum náa fram til oyggjarnar í útnorði.

Í dag er telesamskiptið í Føroyum útbyggt til eitt støði, ið kann javnmetast við útbyggingina í teimum longst á leið komnu londunum í Evropa.<sup>30</sup> Telesamskiptisskipanin er útbygd við nútímans radioketum, telefonstøðum, datapaktransmissiósútgerð, glasfipur og koparkaðalneti og hátíttleika transmissiós-kaðalsambandi, umframt fylgisveinasambandi til umheimin. Menningin av kunningsamfelagnum fer fram við stórar ferð, og ilt er at meta um, hvussu samskiptið sær út um fá ár, nú WAP og ADSL eru veruleiki. Føroya Tele ynskir at menna Føroyar sum KT-samfelag.



Í dag er landafrøðiliga fjarstøðan ikki nakar trupulleiki fyri altjóða samskipti og samstarv, tí nýggju miðlarnir, til dømis alnetið, virka eins væl í Føroyum og aðrastaðni. Ein nýggjur kaðal er júst – september 2007 – komin upp á land á Hvítanesi. Hesin skal geva føroyingum sterkari, skjótari og tryggari samband við altjóða telefon- og alneti. Nú royna føroyingar at vera í fremstu røð í vitanarsamfelagnum.

### Mentan og landalæra

Hvussu ávirkar nýggj tækni og nýggir miðlar mentan okkara? Føroyar eru í hesum sambandi áhugavert land. Lætt er at siga, hvar markið millum Føroyar og umheimin gongur, eftirsum vit hava velduga Atlantshavið kring oyggjarnar. Eisini er søgan áhugaverd, tí vit hava upplivað stórar reimingar og ógvuslig skifti, hóast vit einans hava livað á klettunum í góðar tólv øldir. Og í modernaðari tíð ynskja føroyingar at ognar sær tað mesta, fólk aðrastaðni hava, uttan mun til, hvussu veður og vindur, dalar og fjøll, ávirka livikor og lívsstílar. Hvørt ættarlið setir síni spor í landslagnum. Gamlar og nýggjar gøtur hittast. Amerikanski antropologurin Dennis Gaffin hevur skrivað um landslag og mentan í Føroyum:

»Landafrøðilig støða, landslag og veðurlag hava givið menniskjum í Føroyum eitt sermerkt vistfrøðiligt umhvørvi. Umgird av kargari jørð, strondum við nesum og skerum, bjørgum, ódnarvindum og havódnnum [...] Oyggjalandið er vælegnað stað at kanna sínámillum bundinskap millum menniskjasamfeløg og natúrlig samfeløg [...] Landafrøðin kring føroyingarnar eigur teir, og teir eiga landafrøðina. Hetta er fyri ein stóran part kjarnin í teirra mentan.«<sup>31</sup>

Føroyingar, sigur Dennis Gaffin, hava nógv meira av náttúru rundan um seg enn aðrir evropearar í dag. Teir eru, kann sigast, altíð staddir í náttúruni, og verða sostatt – tilvitað ella ótilvitað – sterkt ávirkaðir av náttúruumhvørvinum. Landslagið hevur eisini við upplivingar, royndir og lívsskeið at gera, tí sera ymist er, hvussu einstaklingar tulka og lýsa landslagið, tey ferðast ígjøgnum í sínum lívi. Barbara Bender sigur, at vit mugu hyggja nærri at kontekstinum, tá vit lýsa sambandið millum menniskju og náttúru:

»Landsløg mugu setast í ein kontekst. Tann mátin fólk – allastaðni –

skilja og knýta seg til síni umhvørvi veldst um tíðarskeiðið og plássíð og søguligu umstøðurnar. Tað veldst um kyn, aldur, stætt og um sosialu og búskaparligu støðuna hjá menniskjum.«<sup>32</sup>

Við øðrum orðum síggja og uppliva ikki øll náttúruna, bygdina og samfelagið á sama hátt. Menniskju eru alla tíðina í einum samspæli við umhvørvið. Tey uppliva, tulka og lýsa náttúruna við støði í persónligum virðum og mentanarligum og sosialum samleika.

Landið veksur, tá vit byggja vegir, brýr, tunlar og havnir. Ella minkar tað? Báðar lýsingarnar kunnu brúkast. Samfelagið veksur í týðninginum av eini »menning«, ið skapar nýggjar móguleikar, ið vóru óhugsandi í eldri tíð. Samfelagið minkar, tá tað gerst skjótari og lættari at flyta seg og fáa samband við fólk og bygdir, ið fyrr vóru avskorin og burturkrógvað. Sum heild má sigast, at føroyingar hava eina jaliga áskoðan til broytingar í landslagnum. Meðan stórar vegaverkætlanir viðhvørt verða steðgaðar í útlandum, tí fólk mótmæla og ynskja at verja hótta náttúru, so eru føroyingar oftast jaligir viðvíkjandi líknandi byggiverkætlanum. Vit berjast ímóti náttúruni fyri at byggja land; vit skapa mentan burtur úr náttúru. Nýggj mynstir í landslagnum verða teknað, prosjekterað og realiserað.

### Havið gjørdist lívsæðrin

Á sjógvi eru ongar forðingar, ið steðga tær á ferð til fremmand lond. Havið er sameinandi og endaleynt. Tað hevur ikki mörk, ið klettur og bjørg skapa. »Hvar finnur tú báru um føroyskan sjógv, ið bát skjøl ikki bar,« spyr Sigurð Joensen<sup>33</sup> í yrkingini Norðhavið. Meistarliga lýsir skaldið, hvussu havið eisini er farleið við gøtum og rásam, ið skapa mynstur. Havið hevur sínar meldurstreymsar, síni rák, síni mið, ið føroyingar kenna eins væl og fjøllini og dalarnar. Havið hevur skapt karmar fyri mentanarheim okkara og alt lívið endurspeglast á sjónum í føroyskum bókmentum. »Rógv, roddur, títt egið, ið hvarið tú rørt,« sigur skaldið, »tú rørt yvir rógvið hav.« Onki hav kring Føroyar er ikki rógvið, spor og mynstur eru í sjónum.

Sjógvurin hevur altíð knýtt fólk og mentanir saman, meðan landleiðin hevur skapt mörk, sigur Hans Krook í áhugaverdari grein:

»Tað sigur seg sjálv, at ferðir á sjónum, á vøtnum og eftir áum høvdu

týdning langa tíð, áðrenn flutningur yvir langar teinar á landi gjørdist eins týdningarmikil og sjó- og vatnleiðirnar høvdu verið frammanundan; og sjó- og vatnleiðir hava ígjøgnum tíðirnar á mangan hátt varðveitt týðandi leiklut sum flutningsleiðir.

Hetta sæst, ikki minst av søguligu mentanarspjaðingini; havið hevur altíð sameint fólk og mentanir fram við strondunum, meðan fjøll og landaøki hava skilt sundur – miðalhavsmentanin vísir nógv, ið er felags millum londini kring Miðalhavið, hvar ið lond, ið so at siga venda hvørt øðrum bakið, vísa ólíkskapir, júst tí illgongt lendi eyðsýniliga hevur skilt tey sundur og gjørt sambandið yvir land torført.«<sup>34</sup>

Havið, okkara høvuðsferðsluæðr í øldir, hevur givið okkum samband við fremmandar tjóðir, ið vit hava havt handilssambond við. Heilt síðan víkingarnir av fyrstan tíð festu búgv í Føroyum, hava vit havt lívsneyðug bond sjóvegis við grannalondini. Skipini bóru øll tíðindi. Bátarnir fluttu fólk. Og menn róðu til handils. Havið er endaleyst, og maðurin í bátinum er frúr; ótømandi ríkidømi er í havsins búki. Hesin andin, ið hoyrir til eina veiðimentan, livir enn í fólkinum, hóast tað eru land- og loftleiðirnar, ið fólk kenna best úr gerandislívinum í dag.

Vit eru eitt sjófólk á landi, ið umskapar landslagið, sum var tað endaleyst eins og havið. Viljin at byggja land er ovurstórur, men hvørja leið skulu vit velja? Ongin stovnur hevur havt so stóra ávirkan á hetta arbeiðið sum Landsverkfrøðingurin, ið hevur 60 ár á baki. Tað er hesin stovnur, ið hevur sett dagskránnu síðan seinna veraldarbardaga. Í teimum næstu kapitlunum verður serliga hugt at tíðini eftir 1948.

Varði 02 Hvalvíksskúgvín

# Gravkúgvín, sum avloysti spaka og hjólbøru



Ein dagin í 1949 var ein kúgv komin at standa á kaiini í Hvalvík. Hvalvíkingar hövdu hoyrt um hetta apparatið, men teir vistu ikki rættiliga, hvat tað var. Onkur kallaði tað fyrri gravkúgv. Onkur annar kallaði tað fyrri eitt apparat og onnur søgdu, at hetta var ein maskina. Men tey flestu hildu lítið um hetta dýrið, tí tað kostaði nógv og eingin visti, hvat tað nyttaði til.

Kommunan skuldi gjalda og onkur hevði sagt, at apparatið kostaði 50.000 krónur. Kommunan hevði søkt um 50 prosent í studningi frá lögtinginum, men hetta var í eini tíð, tá álíkningin hjá Hvalvíkar kommunu var 16.000 krónur, so talan var um ørandi upphædd at keypa eina maskinu fyrri at grava slíkt, sum menn higartil væl og virðiliga hövdu klárað við spaka, eyrhakkara og hjólbøru.

Hetta var fyrsta gravkúgvin, sum kom til Føroya og hon fekk einki annað navn millum manna enn Hvalvíkskúgvin. Hugskotið at keypa gravkúvna var komið úr Íslandi. Magnus Joensen, bóndi í Dúvugørðum, var ein teirra, sum í sínum ungu døgum hevði verið á landbúnaðarskúla á Hvannoyri á Borgarfjørðinum. Jóannes Patursson hevði gott samband við Íslendingar, og kríggið gjørdi, at føroyingar næstan onga aðrastaðni sluppu enn til Íslands.

Hvalvíkskúgvin var fyrsta gravkúgvin í Føroyum. Hon kom til landið í 1949.



Lítið arbeiði var til menn, sum ikki valdu at sigla undir krígnum. Jóannes Olsen í Hvalvík hevur greitt frá, at teir undir krígnum vóru farnir undir at gera vegin til Áirnar. Tá var tað soleiðis, at menn fingtu ávís stykkir at gera fyrri eina ávísa løn. Men Jóannes Olsen hevur sagt, at hetta gav so líttá timaløn, at menn lupu frá og fingtu sær okkurt annað, sum gav meira. Vegagerðin steðgaði upp í 1944–45 og Jóannes Olsen var ein av teimum, sum fór til Íslands at arbeiða.

Magnus Joensen sjálvur var í hálvtfjórða ár í Íslandi, har hann eftir útbúgvingina arbeiði á einum garði. Ein beiggi hansara hevði verið í Íslandi frammanundan, og Jóannes Olsen arbeiði á eini silda-verksmiðju. Allir hövdu teir sæð hesar framúr góðu gravkýrnar, sum Íslendingar gjørdur vegir við.

Komnir heimaftur vórðu teir bidnir um at royna at útvega Hvalvíkar kommunu eina av hesum fantastisku maskinunum. Akkurát tá snúði tað seg mest um at fáa gjørt ein veruligan veg millum Hvalvíkar og Hósvíkar. Kommunan hevði fingið pengar at gera vegin ímillum bygdinar, men har var einki fólk at gera nakran veg. Tá var hvalastøðin Við Áir í gongd, og alt arbeiðsfólkið var har ein stóran part av árinum.

Í Íslandi brúktu teir fleiri sløg av gravkúvum, men Magnus Joensen segði, at teir gjørdur av at keypa eina TD 6 til seks tons, og ikki tað størri slagið, sum æt TD 9. Orsøkin til, at teir ikki tordu at keypa eina níggju tons maskinu var, at tær vóru so truplar at flyta millum oyggjarnar, tí tá hövdu føroyingar ikki so stórar bátar og fáar góðar lendingar. Tær minnu maskinurnar kraftaðu næstan líka nógv sum tær stóru, men tær arbeiðdu ikki so skjótt.

Magnus kendi maskinuna og varð spurdur, um hann vildi átaka sær at koyra gravkúvna og kanska seta onkran annan við. Magnus játtaði. Og tað fyrsta arbeiðið, sum hann gjørdi við henni, var at grava út fyrri skúlanum í Hvalvík. Hetta var ein summardag í 1950, og hvalvíkingarnir, sum vistu, at maskinan var komin, vóru farnir til arbeiðis á hvalastøðini hendan dagin. Har prátaðu teir sínámillum um hetta apparatið, sum var komið, og tað var ikki sørt, at teir ilskaðust. Hvør skal siga, at nú kundu teir kanska ikki brúkast longur at arbeiða veg. Men fleiri trúðu lítið uppá, at maskinan kundi útinna so nógv, sum Magnus og aðrir hövdu reypað av.

»Men eg var heppin tann dagin, tí tað stykkið, sum skúlin stendur



á, var nokk so djúpt, og tað var turt í veðrinum,« greiddi Magnus seinni frá. »Tað er ikki altíð, at tað eydnast so væl við sovorðnum grovum maskinum. Tú kanst søkka og blíva fastur og annað. Men tað gekk knasandi væl, og eg dreiv á og eg fekk ein bana oman og moldina burtur. Har var nokk so stórt beni, helst yvir ein metur, og tað er djúpt, tá tú skalt arbeiða við sovorðnum amboðum,« greiddi Magnus frá.

Um kvældið komu hvalvíkingarnir aftur av hvalastøðini og stillaðu seg á brúnna við útgrevsturin at hyggja. Har stóð ein heil røð av ivasomum hvalvíkingum. Magnus visti einki um, hvat teir høvdu tosað um Við Áir, men hann sá, at teir stóðu og undraðust og bara svølgdu. Tað høvdu teir forsvorið kortini, at nakað apparat kundi fáa avrikað alt hetta eftir bara einum degi.

»Tað var veldigt í teirra eygum, tí teir kendu ikki til nakað annað enn spakar og handaarbeiði,« segði Magnus.

Mikkjal Helmsdal var settur landsverkfrøðingur tvey ár frammanundan, og hann var sum kunnugt framsøkin maður. Hóast tað var

Hvalvíkskúgvín varð søgd at kosta umleið kr. 50.000.

Tær minnu maskinarnar kraftaðu nærsum eins væl og tær stóru.

Hvalvíkar kommuna, sum keypti kúnna, hevði Landsverkfrøðingurin havt ein fingur við í spælinum. Løgtingið hevði játtað 50 prosent í studningi, og játtanin var upp í 30.000 krónur, sum var nógv tá á døgum.

Magnus lærði beiggja sín, Herluf Joensen, at koyra maskinuna. Og tað var hann, sum gjørði fleiri stórarbeiði við hesi fyrstu gravkúnna. Almenni studningurin treytaði rímiligt, at løgtingsmenn sluppu at síggja, hvat hendan maskinan kundi gera, og hvat teir høvdu játtað pengar til.

Ein seinnapart kom so ein riðil av løgtingsmonnum, allir limirnir í vega- og havnarnevndini, norður at hyggja. Har vóru fleiri, men Magnus mintist bara Hans Iversen og Hákun Djurhuus.

Teir komu norður við *Doktarabátinum*, og Mikkjal Helmsdal var á odda fyri ferðalagnum. Herluf Joensen koyrði gravkúnna hendan dagin, men hann helt, at tað var betri at beiggin, Magnus, koyrði, tí hann hevði betur venjing, nú so fínt selskap var komið at vitja. Hetta var, meðan teir gjørdur vegin oman á Neyst í Streymesí. Løgtingið hevði játtað studning til vegin frá húsunum oman til neystini, og løgtingsmenninir vildu nú sleppa at skoða verkið og gravkúnna.







Magnus Joensen hevur sagt, at hetta var nokk so trupult arbeiði, tí ein eyrbakki var á linjuni, sum skuldi takast niður og javnast, og herður skuldu lækkast og lægdir fyllast. Og mitt í eyrbakkanum var eitt av hesum hørðu, bláu benunum. Men Magnus visti av, at lögtingsmenninir komu norður, og hann hevði tí fyrireið seg væl. Hákun Djurhuus kom yvir til Magnus og bað hann roynd at seta á hetta harða benið til tess at vita, hvat gravkúgvinn var ment.

»So fór eg við gravkúnni og tók í hettar her. Sjálvandi fekk eg ikki nógv hvørja ferð, men tað lá so væl fyri, at eg fekk alt samalt út. Eg var heldigur og tað lukkaðist øgiliga væl. Og Hákun Djurhuus, hann risti bara við hævðinum. Tað mátti hann siga, hann helt tað vera fantastiskt,« sigur Magnus Joensen.

Magnus heldur, at Hvalvíkskúgvinn var ein sonn kollvelting í Føroyum, tá hon kom. Men Magnus hevði lært landbúnað og kom aftur sum búfrøðingur og hansara lív skuldi ikki vera á eini sovorðnari maskinu burturav. Aðrir komu til og ein av teimum var sum sagt beiggin Herluf. Teir vóru báðir við at gera vegin til Hósvíkar.

Í Íslandi høvdu teir lært, at skuldi sum mest fáast burtur úr slíkum maskinum, var neyðugt at arbeiða alt samdøgrið, tá líkindi vóru góð, og tað var turt í veðrinum. Og tí gekk tað skjótt við vegnum millum bygdirnar, tá Herluf arbeiddi um dagin og Magnus um náttina.

Nýggju maskinurnar komu væl við í útbyggingini av vegakervinum, sum byrjaði í 50-árunum.

»Ja, her brutu vit avgjørt upp úr nýggjum. Eg minnst, tá ið vit vóru úti í Hósvík og arbeiddu, so komu hósvíkingar inn at hyggja, og teir undraðust yvir hetta – tað var øgiligt, hvat hatta kundi avrika, hildu teir. Tað var so ógvusliga stórt í okkara eygum, kann man gott siga, tí at tá vóru eingi amboð – ikki av slíkum slag. Tað størsta, man kundi hava, tað var eitt plógv og tvey ross, sum vóru spent fyri,« segði Magnus Joensen.

Landsverkfrøðingurin stóð fyri vegagerðini millum Hvalvík og Hósvík og leigaði gravkúnnu frá Hvalvíkar kommunu. Herluf Joensen sigur, at vegurin var bara útstungin og ikki nivelleraður. Hann mátti tí gera hetta sjálvur, hóast hann ikki var fakmaður á økinum. Tað bleiv gjørt mest sum við eygamáli. Kristjan Jensen, ella Gamli Kristjan kallaður, helt at hetta var óført, men so ein dagin kom yvirumsjónin norður, Mikkjal Helmsdal og Niels Pauli á Glyvrum.

»Báðir vóru teir líka stórir, og eg var so pinkalítill og eitt sindur nervøs, tá teir komu,« hevur Herluf Joensen greitt frá. »Teir plagdu at koma upp á land við Áirnar og komu so norðureftir til gongu. Men tað var ein øgiligur styrkur, tá teir høvdu verið og fóru avstað aftur, tí teir vóru so væl nøgdir. Tað var einki, sum teir líkasum peikaðu á. Tað gav ordiligan styrk. Eg segði tað einaferð við Mikkjal, at tað sá út sum at maskinan hevði fingið nógv fleiri hestakreftir, tá teir fóru avstað aftur,« segði Herluf Joensen.

Hvalvíkskúgvinn var ofta í arbeiði hjá landsverkfrøðinginum og hjá SEV. Herluf grón nógv fyri byggingunum á Mýrunum. Hann fór upp um Bjarnadalsskarð við henni. Onki var at flyta nakað við, og eingir vóru vegir um fjøll. Men Herluf kláraði væl at koyra hana upp um fjøllini.

Teir, sum koyrdu Hvalvíkskúnnu, hava allir latið sera væl at henni. Hon hevði ongantíð nakað brek, men sjálvandi var talan um vanligt slit. Eykalutirnir kundu kosta einar 6000 krónur, og tað vóru ikki smápengar í fimmtíárunum. Stutt eftir, at Hvalvíkskúgvinn var komin, fingur gøtumenn eina líknandi maskinu. Ein onnur kom eisini nakað tíðliga til Vágs. Men hvørgin av hesum royndist so væl sum Hvalvíkskúgvinn.<sup>1</sup>

A photograph of a dark, rocky tunnel with a road leading to a bright exit. The tunnel walls are rough and uneven, and the road is paved. The light from the exit creates a strong glow and a reflection on the road surface.

Kapittul 03

# Vegir og tunlar

Landsverk byggir land  
við dynamitti og asfalti

Í hesum kapitli verður hugt nærri at vegakervinum, ið Landsverkfrøðingurin hevur prosjekterað og bygt farnu hálvu øldina. Serliga verður hugt at tunnilverkætlanum, ikki minst undirsjóvartunlunum undir Vestmannasundi og Leirvíksfirði, ið hava havt sera stóra ávirkan á ferðslumynstrið og samskiptið í samfelagnum síðstu árin. Eisini er lýsing av asfaltverkinum í Hundsarabotni, ið framleiðir tilfar til byggiwerkætlanirnar hjá stovninum kring alt landið. Ætlanin er ikki at geva nakað heildaryvirlit yvir arbeiðið, men at brúka eitt lítið úrval av verkætlanum at lýsa eina serliga tíð við stórum broytingum í føroyska samferðslu- og samfelagsmynstrinum.

### Land verður bygt

Føroyar eru 1399 km<sup>2</sup> til støddar. Tað svarar á leið til Lolland í Danmark. Strandalinjan er heilar 1.117 kilometrar. Næsti granni, Hetland, er at finna 300 kilometrar í ein sunnan. Føroyar eru í miðal 300 metrar yvir havi. Og longdin, úr suðri í norð, er 118 kilometrar. Breiddin, eysturvestur, er 79 kilometrar. Um hugt verður at føroyskum sjóøki, so eru vit ikki smá: 274.000 km<sup>2</sup> hava vit at ráða yvir. Føroyar eru átjan grønar oyggjar og óteljandi hólmar og sker, og eru á 62 breiddarstigum norður og sjev longdarstigum vestur. Størsta oyggj í landinum er Streymoy, ið telur 374 km<sup>2</sup>. Hægsta fjallið, Slættaratindur, í Eysturoynni, er 882 metrar høgt. Landið hevur vulkaskan uppruna og er partur av norðuratlantiska basaltøkinum. Hetta hevur sett sín týðiliga dóm á landslagið. Samlaða fólkatálið í landinum er 48.350 (januar 2007), meðan høvuðsstaðarkommunan hevur 19.340 íbúgv. Í Klaksvík, næststørstu kommununi í landinum, búgva 4.890 fólk. Fólk býr á seytjan oyggjum, einans Lítla Dímun er óbygð.

Í brotinum omanfyri fortelur jarðfrøðingurin Jóannes Rasmussen um føroyska landslagið úr einum náttúruvísindaligum sjónarhorni. Áhugavert er at síggja, at lýsingin minnir sera nógv um ta, ið bókin, tit nú sita við, leggur fram, hóast annað verkið er jarðfrøðiligt og hitt er samfelagsligt.

»Tá sagt verður, at land verður bygt, so kann hetta tulkast á fleiri hættir. Landslagið í náttúruni í Føroyum broytist av fleiri orsökum. Landsverk eigur sín part av broytingunum. Náttúran sjálf eigur eisini

sín part. Talan er um rák og mynstur, bæði landafrøðiligt og samfelagsligt, ið skapa søgu landsins.

Hvar vit enn eru stødd í landinum, hava vit fyri eygum okkara eina fjølbroytta mynd av bø, haga, fjøllum, dølum bakka, bergi, áum, vøtnum o.s.fr., tað vit í dagligari talu nevna eitt landslag. Landslagið skiftir alt eftir, hvar vit eru stødd, men á sama stað og í somu stund tykist tað sum landslagsmyndin er støðug og óbroytilig. Kortini er tað so, at *landslagið broytist dag og dagliga*, smábroytingar, sum samanlagdar gjøgnum øldir hava við sær, at landslagsmyndin verður ein onnur.«<sup>1</sup>

Nógv er broytt seinastu 60 árin. Føroyingar hava eftirhondini kjakast um vegir og havnir í mong ættarlið, og longu í 1920-árunum klagaði Sverri Patursson um, at vánaligt undirstøðukervi forðaði fyri framburði í vinnulívinum, ikki minst í landbúnaðinum, tí at ov fáir vegir vóru millum bygdirnar.<sup>2</sup> Sum árinu gingu, komu fleiri og fleiri vegir kring landið.

Mitt í 1960-árunum vóru vegirnir millum bygda umleið 330 kilometrar til longdar. Og tað var í hesum tíðaskeiði, at stóru framstiginu í sambandi við vegagerð av álvara fóru at merkjast. Landið fekk í 1964 ábyrgdina at halda vegirnar millum bygda við líka. Nú fingur vit sokallaðar landsvegir, og stór orka varð lögð í at asfaltera, breiðka og slætta vegir, at fáa vegastokkar, vegamerkingar og vetrarhald, t.d. kavarrudding, umframt at Landsverkfrøðingurin fór at bora hol ígjøgnum berg. Í 1965 varð Oyggjarvegurin latin upp. Tunlarnir í Borðoyynni vórðu opnaðir 1965–67. Fyrsti asfaltvegurin var liðugur í 1965.

Alt fleiri bygdir og øki fáa beinleiðis vegasamband við Havnina, og í lötuni eru seks oyggjar knýttar saman í »meginland« við góðum vegastrekkjum í allar ættir. Undantikið frá Suðuroynni og Sandoyynni so eru einans smáar útoyggjar, ið ikki hava vegasamband við høvuðsstaðin í 2007. Umleið 86 prosent av fólkinum í Føroyum hevur fast vegasamband við høvuðsstaðarøkið. Nærum 75 prosent av landinum er partur av stóra vegakervinum, ið knýtir bygdir og oyggjar saman í eina eind. Í Føroyum eru einar hundrað bygdir, og miðal fólkatættleikin í landinum er 34/km<sup>2</sup>.

Í lötuni hava vit sekstan vanligar tunlar og tveir undirsjóvartunlar í Føroyum. Tvær oyggjar, Eysturoy og Streymoy, eru knýttar saman við brúgv, meðan triggjar oyggjar, Borðoy, Viðoy og Kunoy, hava



sínámillum samband um tvær byrgingar, ið kvetta sund sundur. Hesar fimm oyggjarnar eru knýttar at Vágum og floghavnini við undirsjóvar-tunlinum um Vestmannasund.

Í dag ber til at koyra í bili, uttan at fara í nakra ferju, úr Gásadali til Kunoyar, av Viðareiði til Kirkjubøar. Og tað er bara ein spurningur um tíð, so verða Sandoyggjin og Suðuroyggjin eisini partur av »meginland-inum« við beinleiðis vegasambandi til Havnar.

Í bókini *Landsverkfrøðingurin – ein lýsing av stovnsins virksemini* (1999) eru frálík landakort, ið vísa, hvussu vegakervið veksur upp ígjøgnum tjúgundu öld; vegirnir verða fleiri og longri, sum árin ganga. Akførini verða eisini alt fleiri. Í 1975 vóru umleið 10.000 akfør í landinum, og í 2006 vóru fleiri enn 26.000 skrásett akfør, harav 19.000 bilar og 736 motorsúkkur.<sup>3</sup> Kreppuárin síðst í 1980-árunum elvdu til, at búskaparligur stígur kom í og pengatrot varð á øllum sam-felagsøkjum. Landsverkfrøðingurin var hesi árin í veruligari kreppu. Nógvar verkætlanir, ið skuldu fara í gongd, vórðu útsettar ella avlýstar. Í dag er aftur full ferð á virkseminum. Hjólini mala við rúkandi ferð.

### Streymoy og Eysturoy sameind

Í 1970-árunum hendi sera nógv á samferðsluøkinum. Streymoyggjin og Eysturoyggjin vórðu knýttar saman í vegakervi, ið rakk út til 2/3 av fólkinum í Føroyum. Í 1973 varð brúgvín um Streymín latin upp og trý ár seinni, í 1976, læt Norðskálatunnin upp. Árstalið 1976 kann takast fram sum tíð, ið umboðar eitt skifti í søguni hjá Landsverkfrøð-inginum.

»Vegir verða ongantíð »lidnir«, heldur enn nakað annað, sum fær sítt egna lív og við eitt gerst ein fortreyt fyri so mongum øðrum [...] Tað, sum fekst »liðugt« í 1976 var, at »infrastrukturin« var fingin at virka. Tað merkir í stuttum, at veganetið er bygt, at amboðini at fylgja við og koma víðari eru tøk, at fyrisitingarligu mannagongdirnar eru komnar í eina legu, soleiðis at tikið verður hond um, har tað krevst, og at fólk eru, sum útfylla hesar uppgávur á ein slíkan hátt, at gerandisdagurin virkar, samstundis sum morgindagurin verður havdur í huga.«<sup>4</sup>

Ein kendur vegur, ið knýtti Streymoyinna saman í mong ár, Oyggjar-vegurin, verður lítið brúktur í dag. Ferðslan eftir høvuðsferðsluæðrini í landinum, latin upp í 1966, minkaði við meira enn 90 prosentum, tá

Kollafjarðartunnin læt upp í november 1992. Kollafjarðartunnin hevur hesi fimtan árin verið nógv mest brúkti tunnel og vegur í landinum. Tó er Oyggjarvegurin ikki heilt farin í søguna. Hann var næstan gloymdur fyri nøkrum árum síðani. Landsverkfrøðingurin metti, at einans 100–200 bilar rullaðu á hesum tiltikna fjallavegi hvønn dag. Nú verður Oyggjarvegurin, serliga á sumri, nógv brúktur av teimum, ið ynskja sær eitt øðrvísi náttúruupplivisi. Tað kann vera útlendsk ferðafólk, men eisini fólk av Argjum og úr vesturbýnum í Havn, ið skulu vestur í Vágar ella heim, júst tá »høvuðsportrið« inn í høvuðsstaðin er proppað við bilum við fjarferðafólkom (pendlarum) av bygd. Oyggjar-vegurin er tí bæði ferðamannaleið og »snarvegur« í háferðslutíð gerandisdagar. Á hávetri ynskir ongin at sleppa niðan á Oyggjarvegin uttan at hava átrokandi orsøkir til tess. Landsverk hevur mált upp til 1.000 bilar um samdøgríð á Oyggjarvegnum summarið 2007.

Vegurin úr Havn til Kollafjarðartunnin er tann teinur í landinum, ið hevur størstu ferðsluna í landinum. Í 1994 stóð nýggi Hvítanesvegurin klárur at taka í nýtslu. Vegurin kom eftir at ferðslan var vaksin nógv í sambandi við at ferðslan norðureftir ikki longur var eftir Oyggjar-vegnum. Hvítanesvegurin varð nýggja portrið til Havnina. Hetta er lutfalsliga vandamikið vegastrekki, tí fólk seta ferðina upp og koyra skjótt á tí góða, breiða vegnum. Ein annar nýggjur vegur, latin upp um somu tíð, er Eiðisvegurin, ið liggur oman fyri Norðskála og Svínár. Báðir hesir vegir eru lagdir uttan um bygdir, og hetta mynstrið gerst alt meira vanligt í vegaarbeiðinum hjá Landsverki.

Gomlu vegirnir gingu beint ígjøgnum bygdirnar, so at fólk høvdu vegin og bilarnar beint uttan fyri køksgluggan. Hesar vegir hóskaðu til eina tíð við sera lítlari ferðslu. Í dag verður roynt at flyta landsvegirnar burtur frá íbúðarøki, tí ov stórir vandi er fyri vanlukkum, har landsvegir við nógvari ferðslu fara beint inn í tættbygd øki, har fólk í øllum aldri er til gongu. Hetta er tó ikki nakað nýtt hugskot, tí longu í 1970-árunum fekk Kollafjørður, sum fyrsta bygd, ein landsveg, ið gekk uttan um bygdina. Drúgt stríð var um, hvar vegurin skuldi verða, tí ongin vildi missa jørð fyri »menning« á samferðsluøkinum. Veganetið í Føroyum er eisini, um hugt verður at hvørjum líttla asfalteraða teini, eitt serstakt mynstur í landslagnum, ið váttar um lokalar politiskar og búskaparligar semjur og ósemjur. Vegurin varð lagdur út um Kollafjørð í 1970–71, og í Kvívík hendi tað sama í 1974–75.

### Bilferð til Gjáar

At ferðast í bili er ein heilt onnur uppliving enn at vera til gongu. Tann, ið koyrir, hevur so at siga eina »kunstiga« landslagsuppliving, meðan gongumaðurin úr eldri tíðum hevur eina meira »natúrliga« uppliving av landslagnum. Teir ferðast í sama umhvørvi, men mentala landslag teirra er sera ymiskt.<sup>5</sup>

Rithøvundurin hevur sjálvur nógv barndómsminni frá biltúrum úr Havn til Gjáar.<sup>6</sup> Tað plagdi at taka ein tíma til Gjáar í bilinum hjá abba, og steðgað varð ongantíð á vegnum, uttan tá bilurin skuldi hava bensin. Koyrt varð niðan á Oyggjarvegin, tí tá var Kollafjarðartunnin ikki komin, víðari norður ígjøgnum Sundalagið, av Norðskála til Eiðis. Koyrandi var ikki ímillum Funningsfjørð og Funning. Síðan gekk leiðin niðan á Eiðisskarð, víðari um høg fjøll til stóra fagra Gjáardal, fyri at enda í bygdini við tí tignarligu gjónni. Tað var altíð spennandi hjá okkum børnum at fara til Gjáar, og ferðin um bygdir og oyggjar, skørð og dalar, eitt fjølbroytt landslag, er barnaminni, ið mangan kemur fram í huga mínum.

Tað var – og er enn – sera stórur munur á at koyra norður á sumri og á vetri, men teir flestu túrarnir til heimbygdina hjá abba, vóru á sumri, tá vit høvdu frí frá skúlanum. Tað vóru ikki bara børnini, ið vóru hugtikin av ferðini á teimum feroysku landsvegnum, tí eisini tey eldru, ið fyrr høvdu siglt við postbátinum norður til Gjáar, ein tíðarkrevjandi ferð við nógvum steðgum í fremmandum bygdum, sóu nakað ómetaliga framkomið í teimum asfalteraðu vegnum, ið knýttu óatkomandi bygdir saman í stórum vegakervi.

Vegaarbeiðið millum Gjógv og Eiði man hava verið øgiliga tungt, ikki minst orsakað av teimum høgu hæddunum, har vegurin er lagdur. Á hvørjum vetri hoyrist í útvarpstíðindunum, at Gjárvegurin er »stongdur vegna kava«, hóast tað er blivið nógv lættari at sleppa til Gjáar eftir at koyrandi varð um Funning og Funningsfjørð. Meðan koyrt varð, fingur vit undirvísing í feroyskari landalæru. Tá ið abbi ikki sjálvur koyrdi bilin, hevði hann góða tíð til at práta um alt tað, ið var at síggja úr rútinum á bilinum, og um sýnið var gott, so plagdi hann at spyrja okkum, hvat fjallið ella nesið, bygdin ella áin, vit sóu úr bilinum, kallaðist.

Tá ið komið varð norður til Eiðis og vegurin smalkaði og fjøllini vuku, tá merktu vit, at leiðin til okkara *shangri-la* fór at stytast. Nú

vóru vit komin inn í eitt heilt annað landslag. Tað kendist, sum um vit vóru á veg inn í eitt risaland. Bilurin var minni og hjálparleysari her norðuri hjá risunum; luftin og ljósið broyttust eisini. Ein lítla løtu sóu vit bygdina Funning niðri í einum dali, umgird av brøttum fjøllum í tríggjar ættir. Nú vóru vit næstan frammi. Her var næstan hvør steinur kendur. Komin niðan á Gjáarskarð, kundu vit anda út og siga: endiliga eru vit har. Skarðið er eitt portur inn í tann stóra breiða dalin, ið er drúgvvari enn ein heldur. Tað tekur altíð longri tíð, enn ein væntar, at koyra oman ígjøgnum dalin til fyrstu húsini í bygdini hómast.

Tá ið vit fóru til Gjáar í bili, so var tað eitt sindur sum at fara aftur í tíðina, ella heldur, sum at fara út í náttúruna, tí at tann feroyska bygdin er í øllum sínum grundarlagi partur av náttúruni. Hon er eitt úrslit av túsund ára longum stríði hjá menniskjum fyri at yvirliva í einum ráum og veðurbardum oyggjalandi. Tað er ikki altíð stuttligt at koyra um Gjáarskarð á vetrartíð, tí kavin kann knappliga leggjast nóggvur og steðga allari ferðslu til og frá Gjógv. Ein kann til dømis viðhvørt koyra norður í góðum veðri, men síðan fer at kava, og fáar tímar seinni er óhugsandi at sleppa avstað aftur. So má ein bara bíða tolin til Landsverk hevur verið og grivið kavan burtur. Tá ið koyrt varð suður um kvøldið, og ein, eftir at hava verið í myrkrinum á Oyggjarvegnum, knappliga sá túsundtals stjornur glitra fyri framman, ljós úr húsum í høvuðsstaðnum, tá var ein móður og glaður fyri at sleppa at sova í sínari egnu song aftur.

### Brúgvín um Streymin

Tá koyrt verður úr Havn til Gjáar, er neyðugt at koyra um brúnna um Streymin. Hendan vakra brúgvín, okkara ótrúliga týðandi sambindingarlið millum høvuðsoyggjarnar í landinum, eigur, eins og allar aðrar brýr í landinum, at verða kannað fimta hvørt ár.<sup>7</sup> Brúgvín er trygg, men merkt av aldri, sigur Landsverk, ið noyðist at hugsa um nýggjar loysnir fyri framtíðina, eftirsum tunga ferðslan um Streymin økist ár undan ári. Her eru helst stórar broytingar á veg, eftirsum at alt bendir á, at vit um fá ár fáa nýtt samband millum Streymoyanna og Eysturoyanna – undirsjóvartunnin millum høvuðsstaðin og Skálafjørðin. Hesin tunnil kemur at kollvelta samferðslumynstrið í meginøkinum. Í *Samferðsluætlanini fyri Føroyar 2008–2020*, ið Landsverk hevur orðað saman við Strandfaraskipum Landsins og Vinnumálaráðnum, er hesin



undirsjóvartunnilin, Eysturoyartunnilin, ein sera týðandi partur av nýggja vegamynstrinum. Millum annað verður sagt:<sup>8</sup>

»Heitið høvuðsvegur gevur viðkomandi vegateini eina yvirskipaða støðu. Høvuðsvegurin bindur landið saman gjøgnum teir týðningarmestu, samanhagandi vegateinarar við mest ferðslu. Lóggávan gevur landsstýrismanninum í samferðslumálum heimild til at stovna ein høvuðsveg.

Endamálið við høvuðsvegakervinum er at knýta tey ymisku økini í landinum saman. Uppskot til núverandi høvuðsvegakervið myndar vegasambandið eystur–vestur og sambandið norður–suður. Hesi sambond knýta høvuðsøkini í landinum saman, við hjálp av einum høgt raðfestum og tryggum flutningssambandi.«

### Politisk kapping um tunlar

Lat okkum nú hyggja nærri at tunlunum, eitt evni, flest øll hava meiningar um. Hvalbiartunnilin frá 1963 er elsti tunnilin í landinum. Síðan hvalbingar fingur sín tunnil, er tunnilsgerð vorðin fastur tátur í vegarbeiðnum hjá Landsverki. Tvey ár seinni fingur vit Árnafjarðartunnilin, síðan Hvannasundstunnilin, og síðan, aftur til Suðuroyar, kom Sandvíkstunnilin í 1969. Elsti tunnilin í landinum hevur sostatt 45 ár á baki í 2008. Hvalbiartunnilin er ótíðarhóskandi, trongur og myrkur, og skal móguliga avloysast av nýggjum holi í sama bergi einaferð í næstu framtíð. Tá hvalbingar fingur tunnil, var tað ongin, ið droymdi um, at feroingar seinni eisini fóru at bora tunlar undir hav.

Í stuttum kann sigast, at kappingin um tunlar í Føroyum í 1980- og 1990-árunum var eitt stríð millum politiskar flokkar, millum landslutir og millum almennar stovnar. Tunnilsynskini vóru nógv fleiri enn pengajáttanin rakk til, men tað elvdi einans til uppáttur harðari kapping um at sleppa framat. Tá hugsað verður um landið sum heild, so eru undirsjóvartunlarnir størstu hendingarnar í arbeiðinum hjá Landsverki í nýggjari tíð. Hetta eru verkætlanir, ið fá trúðu lótu seg gera fyri tjúgu árum síðani.

### Drúgva sambandið um Vestmannaund

Kjakast hevði verið um at fáa fast samband millum Vágar og Streymoy í longri tíð. Síðst í 1970-árunum tosaðu politikarar um at byggja heingi-

brúgv um Vestmannaund. Mikkjal Helmsdal, landsverkfrøðingur, segði við blaðið *MAGN*,<sup>9</sup> at

»tað uppskotið hevur verið havt á lofti fyrr, tá politikarar hava verið úti í kappingum um atkvøðurnar. Tá tað var yvirstaðið, hoyrdist aldrin um uppskotið aftur, og eg giti mær til, at tað hendir tað sama nú ... «

Tá norðmenn í 1981 gjørdur undirsjóvartunnil við Vardø í Finnørkuni, fylgdi Landsverkfrøðingurin sera væl við í arbeiðinum. Var hetta nakað, feroingar í framtíðini eisini fóru at megna at gera? Mikkjal Helmsdal sigur:

»Spælt var við hugmyndum um slíkar tunlar bæði her og har, einar 10–12 í tali; men av teimum vóru tvinnir rættiliga nágreiniliga kannaðir: Borðoy–Eysturoy og Streymoy–Vágar. Hin seinni varð projekteraður, og farið varð undir arbeiðið á vári 1989. Men tá onkur hevði kagað í kassan og sæð botnin, varð arbeiðið steðgað sama árið.«<sup>10</sup>

Orsakað av fíggjarkreppuni í landinum steðgaði arbeiðið upp á Vága-tunnilin, júst sum tað var byrjað, í 1989. Á vári 1993, fimm ár áðrenn byrjað varð upp á undirsjóvartunnilin undir Vestmannaund, stóð í feroysku fjølmiðlunum at lesa um forvitnisligt uppskot at byggja betongbrúgv um Vestmannaund. Verkfrøðingarnir Oyvindur Brimnes og Heini Eysturoy áttu uppskotið, ið var uppgáva, teir høvdu skrivað á DTU (Danmarks Tekniske Universitet) í Keymannahavn. Verkætlanin var, sambært Niels Gimsing, professara, realistisk. Oyvindur Brimnes, sivilverkfrøðingur úr Vestmanna, seinni stjóri á Landsverki, og Heini Eysturoy, akademiverkfrøðingur úr Havn, seinni sivilverkfrøðingur og deildarleiðari á Landsverki, fingur góð viðmæli fyri verkætlanina, millum annað segði Gimsing, at brúgvin »vil harmonere fint med det smukke landskab.«<sup>11</sup>

Kostnaðarmetingin var 235 milliónir krónur, harav 40 prosent vóru til arbeiðslønir. Talan var um brúgv, ið var 1381 metrar long, 45 metrar høg og tólv metrar breið. Verkfrøðingarnir aftan fyri verkætlanina søgdu tó eisini, at áðrenn brúgvin kundi byggjast, var neyðugt við vísindaligum kanninum av vindi og streymi á leiðini. Uppskotið hjá Oyvindi og Heina var lutfalsliga bíligt, og hetta var tað, verkfrøðingarnir báðir lögdu størstan dent á í verkætlanarlýsingini. Viðlíkahaldið, søgdu



teir, »verður lítið og onki afturímóti viðlíkahaldinum av einum tunli.«<sup>12</sup> Tó endaði søgan sum kunnugt við einum tunli.

Tíðliga í 1999 varð veruliga farið í gongd at fyrireika tunnilarbeiðið undir Vestmannasundi. Seismiskar kanningar og royndarboringar vórðu gjørdar. Eisini varð leitað eftir eignaðari fyrítøku at standa fyri arbeiðinum, ið Partafelagið Vágatunnilin við Klæminti Weihe á odda skuldi velja. Mett varð, at tunnilin fór at kosta einar 240 milliónir krónur, tá hann stóð klárur at taka í nýtslu. Landsverkfrøðingurin varð settur uttan fyri alla ávirkan.

Landsverkfrøðingurin hevði í 1998–99 eina turbulenta tíð, millum annað orsakað av at landsverkfrøðingurin varð sagdur úr starvi. Tann nógva skrivningin í bløðunum bæði fyri og ímóti uppsøgnini hevði sjálvsagt óhepna ávirkan á starvsfólk og stovn. Søgurnar um uppsøgnina av Henningi Jacobsen og um leiklutin hjá Landsverkfrøðinginum í tunnilarbeiðinum undir Vestmannasundi hava óivað sett síni spor.

Síðst í 1999 varð annleggslógin samtykt á tingi, og sostatt var í 2000 umsíðir klárt at fara at grava og bora undir Vestmannasundi. Tunnilin, Føroya størsta bygningsverk, »kundi næstan samanberast við heimsins sjei undur.«<sup>13</sup>

#### Undirsjóvartunnilin um Vestmannasund (ætlanin í 1999)

- Longd: 4.700 metrar.
- Dýpi: umleið 105 metrar undir havbotninum.
- Breidd: 10 metrar.
- Hædd: 4,6 metrar.
- Tíðarætlan: 3–4 ár.
- Prísur: 240 milliónir krónur.

Meðan ernir sumbingar koyrdu ígjøgnum stásiliga nýggja tunnilin sunnast í landinum í 1997, so varð politiska spælið um undirsjóvartunlarnar um Leirvíksfjørð og Vestmannasund meira flækjasligt og kenslusamt enn nakrantíð. Suni á Dalbø og Ólavur Waag Høgnesen, samfelagsfrøðingar, lögdu í november í sama ári fram frágreiðing um undirsjóvartunnil undir Vestmannasund, ið Vága Vinnufelag hevði bílagt.

Samband ynskist, ongantíð ov skjótt! Hetta var boðskapurin, ið

landsstýrismaðurin í samferðslumálum, Sámal Petur í Grund, fekk handaðan. Frágreiðingin hjá Suna á Dalbø og Ólavi Waag Høgnesen, umframt vitjanin úr Akranesi og óteljandi lesarabrøv og kjakfundir kring landið, lögdu tilsamans eitt stórt trýst á Sámal Petur í Grund, ið ikki kundi sigast at vera heitasti talsmaður fyri føstum sambandi um Vestmannasund. Tó vóru fleiri enn Sámal Petur í Grund, ið ræddust eitt sindur tankan um risastóru og kostnaðarmiklu verkætlanina, ið undirsjóvartunnilin umboðaði. Bergur Jacobsen, prestur, segði í speiskum lesarabrævi:

»Sjálvandi kundi eg hugsað mær ein undirsjóvartunnil – og eg kundi eisini hugsað mær eini hús á Sicilien, ein bát á Themsen, ein BMW á báðum støðum, ein Range Rover í Klaksvík; og eina óavmarkaða nøgd av av ferðaseðlum millum Keypmannahavn og Vágar.

Men veruleikin er, at eg eri tænaumaður við einari lön, seks daga arbeiðsviku og fimm frívikum um árið – tí loyvir hvørki inntøkan ella frítíðin at slíkir dreymar gerast veruleiki. Og soleiðis er støðan hjá teimum flestu – vit droyma, men alt ber kortini ikki til.«<sup>14</sup>

Seint í 2001 nærkaðist sambindingin Streymoy–Vágar veruliga, tí um jóltíðir vóru fáir hundrað metrar eftir at bora. Á heysti 2001 varð farið at bora báðumegin, og tí gekk skjótari nú enn at byrja við. Fyrsta skotið varð latið av í Leynum 28. september 2000. Kostnaðurin fyri Vágatunnilin varð nú sagdur at vera 187 milliónir krónur. Eini 30 fólk luttóku í boriarbeiðinum, harav helvtin vóru feroyingar.

Tíggjunda desember 2002 hendi tað so, at fyrsti feroyski undirsjóvartunnilin alment varð tikin í nýtslu. Hetta var eitt hált ár fyrr enn upprunaliga væntað. Anleggsarbeiðið høvdu feløgini NCC Danmark, NCC International og NCC Tunneling staðið fyri. Sjálv boringin tók góðar fimtan mánaðir og komið varð ígjøgnum tíggjunda januar 2002. Høvuðsorsøkin til at arbeiðið gekk so skjótt og væl, sum tað gjørdi, var, at bergið var sera gott at bora í. Talan er um storknaða lava, vanlig kallað basalt. Basalt er, hefur tað víst seg, væl eignað til tunnilarboring, og nøgdin av sproytubetongi brúkt í tunlinum endaði við at vera gott helvtin av nøgdini, ein frammanundan hevði roknað við. Prísurin fyri undirsjóvartunnilin endaði við at vera 305 milliónir krónur, harav 168 milliónir fóru til entreprenørin. Landið rindaði góðar



160 milliónir krónur til partafelagið Vágatunnilin, meðan brúkaragjald skal fígga restina av prísinum.

### Gásadalur – eitt sindur ísenn

Alt gongur ikki altíð sum ætlað. Tað sæst til dømis, tá hugt verður at blaðgrein um Gásadalstunnilin, har sagt verður, at »Gásadalur vann á Vestmannasundi« í kappingini um tunlar í Føroyum.<sup>15</sup> Stóri undirsjóvartunnilin, ið hevði verið partur av politiskum kjaki í fleiri ár, skuldi noyðast at bíða nøkur ár aftrat, meðan Gásadalstunnilin, sambært politiskari ætlan, straks skuldi borast og longu eitt ár seinni verða klárur at nýta. Men søgan varð ein onnur. Heili trettan ár skuldu ganga, áðrenn tunnilin til Gásadals var nøkulunda liðugur, og undirsjóvartunnilin um Vestmannasund vann sostatt »kappingina«, tá avtornaði – hann læt upp í 2002. Tá tunnilarbeiðið millum Gásadal og Bø steðgaði upp á vári 1993, næstan áðrenn tað byrjaði, varð játtaði peningurin fluttur og brúktur til annað virksema hjá Landsverkfrøðinginum. *Sosialurin*<sup>16</sup> skrivar soleiðis um støðuna:

»Arbeiðið við Gásadalstunlinum er fyribils steðgað, og peningurin á fíggarlóginum til hetta endamál verður nú brúktur at skaffa fleiri fólki arbeiði um alt landið.

Tað gerst við at seta í verk arbeiði, sum teir hjá Landsverkfrøðinginum nevna »spakaarbeiði«, t.v.s. at menn skulu gera kloakskipanir, hampa vegjaðarar, asfaltera vegastrekk, breiðka vegir, bora og spreingja o.s.fr. slíkt sum ikki krevur stóra maskinorku.«

Landið var í djúpari búskaparkreppu í 1993 og tað hevur helst verið sera kærkomið arbeiði at fáa hjá teimum 100 monnunum, ið her finga serligar arbeiðsuppgávur hjá Landsverkfrøðinginum. Gásadalstunnilin er annars ein longri søga í samferðslusøgu Føroya. Fólkið í Gásadali hevur ferð eftir ferð noyðst at brynja seg við toli. Fyrst í 1960-árunum byrjaði arbeiðið at gera veg til tunnilmunnan. Vegurin var 30 ár seinni framvegis ikki gjørdur. Gásadalur skuldi sostatt í nógv ár aftrat vera 1.700 metrar frá framtíðini ... Fólk í Vágum vóru sera ónøgd við støðuna og royndu at ávirka politisku myndugleikarnar fyri at fáa gongd í tunnilarbeiðið í Gásadali. Politiska spælið um Gásadalstunnilin er eitt

serliga drúgt stríð, ið tó hevur nógv í felag við fleiri aðrar verkætlanir í landinum. Frank Davidsen, løgtingsmaður, segði í *Sosialinum*:<sup>17</sup>

»Fyri 32 árum síðani varð fyrsti spakin settur í Úti á Trøð, til tað, ið skuldi verða byrjanin til ta so nógv umrøddu vegagerð til Gásadals. Hetta í sjálvum sær sigur alt, samstundis sum tað er ein greið ásan av, at neyvan nøkur íløga í nýggjari politiskari søgu hevur verið so misnýtt av júst teimum, sum nú látast at verja borg.«

Á sumri í 2001 varð, eftir langa bíðitíð, fyrsta skotið til Gásadalstunnilin skotið. Samlaði kostnaðurin fyri tunnilin varð umleið 35 milliónir krónur. Gásadalsfólk gleddu seg sum skilst at fáa samband við umheimin. Tey væntaðu, »at nú fer bygdin ikki at doyggja út, harafturímóti er lítil ivi um, at bygdini ikki hevði verið lív lagað, um bergholið ikki kom.«<sup>18</sup> Gásadalur fekk í 2006, sum síðsta bygd í landinum, samband við umheimin, tá Gásadalstunnilin umsiðir stóð klárur til almenna nýtslu.

### Sóu ljósið í Klaksvík

Undirsjóvartunnil um Leirvíksfjørð: áhugin fyri hesi verkætlan øktist nógv millum føroyingar, eftir at íslendingar fóru í holt við at gera undirsjóvartunnil um Hvalfjørð á Akranesi. Borgarstjórin á Akranesi vitjaði í hesum sambandi Føroyar í oktober 1997. Á fundi í Klaksvík tosaði Gísli Gíslason, borgarstjóri, um hvussu nógv Akranes og Klaksvík høvdu í felag sum býir og um almennar fyrimunir og vansar av einum undirsjóvartunli. Nógv fólk, bæði politikarar og vinnulívsfólk, lærarar og verkfrøðingar, lurtaðu í Klaksvík. Orsøkin var kjakið um undirsjóvartunnil undir Leirvíksfjørð, ið var íkomið aftur seinastu tíðina. Føroyingar finga góð ráð úr Íslandi, men fleiri føroyingar høvdu eisini havt virknan leiklut í fyrireikingarbeiðinum til undirsjóvartunnilin á Akranesi. Tað verður tó sjáldan nevnt. Gísli Gíslason fekk sissað nógv fólk, ið stúrdu fyri, at útjaðarin fór at missa fólk og arbeiðspláss, tá undirsjóvartunlarnir fóru at koma.

Kjakið um undirsjóvartunlar í Føroyum vardi í fleiri ár, og tað gekk næstan ikki dagur, uttan at nýggj lesarabrev og nýggjar greinar viðgjørdur málið í fjølmiðlunum. Øll vóru ikki fegin um undirsjóvartunladreymarnar, ið fólk kring landið høvdu. Torleif Sigurðsson, býráðslimur í Klaksvík, fanst til dømis harðliga at ætlanunum at gera undirsjóvartunnil um Leirvíksfjørð í blaðgrein:<sup>19</sup>



»Mín niðurstøða er: gloym alt um undirsjóvartunnil, í hvussu er tey fyrstu 10 árin, latum okkum heldur brúka meira orku til at fáa øll viðurskifti at virka betur. Latum okkum virka fyri, at okkara skúlaungdómur kann fáa høvi til at fáa sína útbúgving her á staðnum. Tað kann ikki vera rætt, at neyðugt skal vera at fara av býnum, um tú gongur á studenta- ella handilsskúla.

Farleiðin um Lóríksfjørð er ikki á tí støði, hon eigur at vera. Hetta eigur at fáast í rætt lag.«

Viðmerkingarnar hjá Torleifi eru, hóast tunnilin til Klaksvíkar nú er komin, viðkomandi, tí samfelagsmenning er meira enn vega- og tunnilsgerð. Jógvan við Keldu, býráðsformaður í Klaksvík á sinni, hevði eina heilt aðra fatan – »hava vit ikki fingið fast samband um Leirvíksfjørð um tíggju ár, kunnu vit akkurát tað sama pakka saman«, segði hann fatalistiskt.<sup>20</sup> Hann var ikki í iva um, at undirsjóvartunnilin var einasta framtíðarloysn og segði, at »tað er óklókt at gera íløgur til ferjulegur og skip, har undirsjóvartunnil er tað mest náttúrliga framhaldið av samferðsluútbýggingini.« Árið 1997 var, frá byrjan til enda, eyðkent av stórum kjaki um undirsjóvartunlar. Ferðin hjá politikarum og vinnulívsmönnum til Akranes í Íslandi var hæddarpunktið, ið fekk nógv at »sígja ljósið«, tí í Íslandi tyktist verkætlanin hava verið sera væleydnað. Gísli Gíslason, borgarstjóri í Akranesi síðan 1987, segði í samrøðu:

»Vit kendu okkum noyddar at gera undirsjóvartunnil. Og vit vóru noyddir at fara undir hesa stóru ætlanina, tí vit ásannaðu, at økið, sum vit liggja í, lá uttan fyri tað økið, sum eftir øllum sólarmerkjum at døma fer at fáa lut í framtíðar vinnumenningini og harvið fólkamenningini í Íslandi.«<sup>21</sup>

Stóri spurningurin, tá alt kemur til alt, var, hvussu ein undirsjóvartunnil skuldi fíggjast, tí talan var um risaupphæddir, og landið var nýliga sloppið úr djúpari búskaparligari kreppu. Hvør skal gjalda prísir? Eisini høvdu vit sæð, at fleiri stórar tunnilsverkætlanir í Noregi endaðu í fíggjarligum ruðulleika. Tað máttu vit í Føroyum fyri einhvønn prís sleppa undan. Flest øll vóru í 1997 samd um, at landskassin ikki skuldi fíggja undirsjóvartunnilin um Vestmannasund. Hugskotið, at gera

alment partafelag at standa við ábyrgdini fyri verkætlanini, kom fram í ljósið.

Meðan fólk hátíðarhildu undirsjóvartunnilin um Vestmannasund, verulig stórhending í samferðslusøgu Føroya, so vóru fyrireikingarnar at gera undirsjóvartunnil undir Leirvíksfjørð longu væl áleiðis. Verkætlanin varð samtykt á tingi um jóltíðir 2002. Tunnilsrúsurin í Vágum vardi í fleiri vikur og ávirkaði alt samfelagið.

»At næsta stig er Leirvíksfjørður, er eingin ivi um, hóast óvist er, nær arbeiðið kann bjóðast út. Á samkomu á Giljanesi týskvøldið var tað ikki ein einasti av teimum mongu politikarunum, sum tóku orðið, ið ikki talaði fyri at fara undir sambandið millum Eysturoynna og Norðoyggjar, hóast Vágatingmenninir sjálvandi hildu, at arbeiðið til Gásadals eigur at avgreiðast fyrst av øllum. Á samkomuni tyktist rættuliga stóruspenningur vera um, hvør fær arbeiðið at gera tunnilin um Leirvíksfjørð.«<sup>22</sup>

Síðan skuldi undirsjóvartunnilin um Leirvíksfjørð setast ígongd, skjótast gjørligt, og vónandi lata upp fyri almennari ferðslu longu í 2004–05. Talan var um lív ella deyða fyri Norðoyggjarnar, segði Eyðfinn Reyðberg, bankastjóri, í viðtali og ávaraði ímóti einihvørjari seinking av tunnilsarbeiðnum til Klaksvíkar.<sup>23</sup> Óvissan um tunnilin, segði hann, var størsta hóttanin móti Norðoyggjum. Tað er sera vandamikið, segði Eyðfinn Reyðberg, at skjóta ætlanina út.

Á heysti 2003 hevði P/F Norðoyatunnilin fyrireikað stóra tunnilsarbeiðið, ið fór at gera tað møguligt turrsköddur at koyra úr Havn til Klaksvíkar í august 2006. Broytingin var týðandi, tí við hesum undirsjóvartunli fóru góð 85 prosent av landinum at verða sambundin. Tunnilin fór at verða 6.125 metrar langur og lægsta punktið 151 metrar undir havbotninum. Tjúgunda apríl 2004 varð fyrsta skotið fyri undirsjóvartunlinum latið av Borðoyarmegin – ein søguligur dagur í Klaksvík. Og longu á sumri 2005 høvdu klaksvíkingar fingið fast samband við meginlandið. Sprongt varð ígjøgnum 28. juni og á vári 2006 varð tunnilin opnaður fyri almennari ferðslu. *Dimmalætting* skrivaði í oddagrein:

»So var hol ígjøgnum. Leygardagurin var ein søguligur dagur fyri norðoyingar og allar føroyingar, tá seinasta skotið til tunnilin undir Leirvíksfjørð varð latið av. Við hesum verki kunnu norðoyingar veruliga

skoða inn í framtíðina við einum nýggjum veruleika. Samskipti og móguleikin fyri at ferðast hevur ein ófatuligan týdning fyri okkum menniskju. Síðan Dimmalætting á vári 1998 kundi avdúka ætlanirnar um at spreingja hol undir Leirvíksfjørð, hevur hetta projektið verið tað, ið hevur upptikið serliga norðoyingar einamest.

[...]

So er lagt upp til harða kapping millum Klaksvíkina og bygdin hinu megin Leirvíksfjørð, tá koyrandi verður ímillum. Hvør fer at vinna, er trupult at siga.

Gævi tað verður so, at eingin tapari verður, einans vinnarar.«<sup>24</sup>

Eins og í Vágum var sjálvandi stór minnilig hátíðarløta í Klaksvík, tá tunnilin stóð klárur. Nú vóru tveir undirsjóvartunlar í landinum og fleiri eru á veg. Klaksvík var á gosi í fleiri dagar, tá tunnilin í apríl 2006 læt upp fyri almennari ferðslu. Eini 8.000 fólk vóru í býnum, og veðrið var av tí fagrasta. Røðurnar vóru nógvar í tali, og Ráðið fyri Ferðslutrygd fekk gávukekk áljóðandi 200.000 krónur handaðan frá P/F Norðoyatunnilin. Dagurin, 29. apríl, er søguligur og Klaksvíkin »verður ongantíð hin sama aftur.«<sup>25</sup> Tað, fólk høvdu hug at ilskast inn á, bæði í Vágum og í Norðoyggjum, var prísurin, ið hvør bilur skuldi gjalda fyri at brúka undirsjóvartunlarnar. Hetta er »tann nýggi fløskuhálsurin hjá norðoyingum,« segði Thormund Johannesen í blaðgrein og peikaði atfinnandi á ásetta tunnilsgjaldið. Um framtíðina í Norðoyggjum segði Thormund:

»Klaksvíkin hevur staðið seg væl á vinnulívsøkinum líka síðan Kjølbrosta tíð. Eftir kreppuna fyrst í nítiárunum, vísu teir yngru klaksvíkingarnir, at seiggið býr í teimum enn. Í staðin fyri at falla í fátt, brutu teir upp um armar, ikki bara hvør í sínum lagi, men stóðu eisini væl saman um at skaffa býnum sum mest av teim fiskiloyvum, sum nú vóru avmarkað. [...]

Við nýggjum samferðsluviðurskiptum koma eisini nýggjar avbjóðingar, og her er tað serliga í tænavinnuni, har klaksvíkingar enn spæla í eini lægri deild enn havnarmenn, at tann veruliga kappingin kemur at standa. Ein kapping, ikki á jøvnum fœti, orsakað av millum annað tunnilsgjaldinum. Sum Firouz Gaini so væl segði tað í eini útvarpssamrøðu: »Hvørja ferð vit fáa eina samferðslubetring í hesum landi, styrkist Havnin«. Hetta er helst veruleikin, um vit vilja tað ella ei, tí allir vegir føra til Havnar [...] Kanska hava vit lyndi til, í ov stóran mun, at síggja

samskiptið millum útjaraðara og miðøki sum kapping. Skulu vit ikki heldur hugsa samstarv?«<sup>26</sup>

Tunnilskjakið helt fram komandi árin. Gásadalstunnilin varð útsettur ferð eftir ferð. Eisini varð tosað um heilt aðrar tunnilsverkætlanir – til dømis til Tjørnuvíkar og Fuglafjarðar. Meðan kjakast varð um fíggingina av undirsjóvartunlinum, varð fimtanda bergholið í Føroyum alment tikið í nýtslu eftir at hava verið í gerð í samfull ellivu ár: Sumbiartunnilin.

### Trygg koyring til Sumbiar

Arbeiðið upp á Sumbiartunnilin byrjaði í apríl 1986. Sumbiartunnilin var, tá hann læt upp í desember 1997, longsti tunnil í landinum. Tunnilin er 3.240 metrar til longdar við seks metra vegbreidd. Við árslok 2007 vóru seytjan tunlar, umframt tveir undirsjóvartunlar, í Føroyum:

1. Hvalbiartunnilin, 1963, 1.450 metrar, fríhædd 3,0, ein koyribreyt
2. Árnafjarðartunnilin, 1965, 1.680 metrar, fríhædd 3,0, ein koyribreyt
3. Hvannasundstunnilin, 1967, 2.120 metrar, fríhædd 3,0, ein koyribreyt
4. Sandvíkstunnilin, 1969, 1.500 metrar, fríhædd 3,0, ein koyribreyt
5. Norðskálatunnilin, 1976, 2.520 metrar, fríhædd 4,5, tvær koyribreytir
6. Leynatunnilin, 1977, 760 metrar, fríhædd 4,5, tvær koyribreytir
7. Villingadalstunnilin (Kalsoy), 1979, 1.193 metrar, fríhædd 4,5, ein koyribreyt
8. Ritudalstunnilin (Kalsoy), 1980, 683 metrar, fríhædd 4,5, ein koyribreyt
9. Mikladalstunnilin, 1980, 1.082 metrar, fríhædd 4,5, ein koyribreyt
10. Leirvíkstunnilin, 1985, 2.238 metrar, fríhædd 4,6, tvær koyribreytir
11. Trøllanestunnilin, 1985, 2.248 metrar, fríhædd 4,0, ein koyribreyt
12. Teymur í Djúpadal (Kalsoy), 1985, 220 metrar, fríhædd 4,0, ein koyribreyt
13. Kunoyartunnilin, 1988, 3.031 metrar, fríhædd 4,6, ein koyribreyt
14. Kollafjarðartunnilin, 1992, 2.816 metrar, fríhædd 4,6, tvær koyribreytir
15. Sumbiartunnilin, 1997, 3.240 metrar, fríhædd 4,6, ein koyribreyt
16. Gásadalstunnilin, 2006, 1.445 metrar, fríhædd 4,5, ein koyribreyt
17. Hovstunnilin, 2007, 2.435 metrar, fríhædd 4,6, tvær koyribreytir



Sumbingar vóru sera fegnir um teirra tunnil, tí gamli vegurin um fjøll kundi vera heldur ræðandi á vetri. Tunnilin gjørði tað nógv tryggari at ferðast til og úr Sumba. Eyðgerð Skyt, sumbingur, fortaldi um upp-living á gamla Sumbiarvegnum:

»Serliga ta einu ferðina var tað bara eitt undur, at ikki álvarsligur skaði hendi. Hon var á veg úr Lopra til Sumbiar í rættliga ringum veðri. Tá tekur bráðliga ein hvirla í bilin, og rykti og skrykti í hann, og líta løtu seinni hevði hann snarað sær 180 stig og vendi nú gronina móti Lopra.

Tað er ein stórus lætti, at vit nú sleppa undan at koyra um Hestin, og ístaðin trygt fara gjøgnum bergholið ... «<sup>27</sup>

Í sambandi við vegabygging í Føroyum verður næstan altíð borið fram, at tað er eitt undur, at álvarsamar vanlukkur ikki hava verið á gomlu vegunum. Onkur kundi havt verið deyður, verður sagt, um nýggi vegateinurin ikki var komin í tólvta tíma.

### Kappingin um vegirnar

Kommunuval var í 2000, og tað elvdi til, at vegirnir og tunlarnir í landinum vórðu umrøddir í heitum kjaki. Nógv ynski um nógvar nýggjar byggverkætlanir vórðu lögð fram í fjølmiðlunum. Vegurin Lopra-Akrar skuldi hava ábøtur. Á Nesi í Eysturoynni ynsktu borgararnir eisini at fáa ein meira tíðarhóskandi og tryggan veg at avloysa gamla bygdarvegin. Tunnil og nýggja lending í Svínoy tosaðu fólk eisini um, og viðvíkjandi hesum máli varð áhugaverd frágreiðing skrivað. Hanus Olsen, verkfrøðingur, kannaði móguleikarnar í Svínoy.

»Við tunli og atløguplássi, saman við teimum móguleikum, sum her eru á sjógvi og á landi, kann land okkara gerast størri og bygdini verða lív lagað við arbeiðsmóguleikum og lívsmóguleikum, ið høvdu verið gott ískoyti til samfelagsbúskapin.«<sup>28</sup>

Dalbingar, stóð at lesa í bløðunum, ynsktu sær eisini tunnil, av tí at vegurin til Húsavíkar var ov vandamikil. Í sterku tunniskappingini í landinum stóð Gásadalstunnilin tó, sambært flestu lögtingsumboðunum, ovastur á listanum.<sup>29</sup> Uppgávan hjá Landsverkfrøðinginum var

ikki einføld, tí samstundis sum nógv viðkomandi ynski vóru reist um vegir og tunlar, so høvdu stórir partar av verandi vegum og tunlum harðliga brúk fyri ábótum og viðlíkahaldi.

Í skrivandi stund er Hovstunnilin nýggjasti tunnilin í Føroyum. Eisini Hovstunnilin hevur eina rímiliga langa søgu á baki. Hesin tunnilin, ið lat upp fyri almennari ferðslu í oktober 2007, er 2.500 metrar til longdar. Harafrat er nýggjur vegur, góðar 2.200 metrar langur, gjørdur við tunnismunnarnar. Eftir allan veitslurómin av undirsjóvartunlum valdi Landsverk ikki at gera nakað serligt burturúr, tá fyrsta skotið til Hovstunnilin varð latið av.<sup>30</sup> Onki hátíðarhald var tá, men tá tunnilin varð alment tikin í nýtslu, varð hinvegin skipað fyri tí vanliga – røður, kakur, tónleikur og so framvegis.

Hovstunnilin umboðar sera lítla verkætlan samanborið við undirsjóvartunnilin, ið í framtíðini skal stytta sandoyingum (og suður-oyingum) leiðina til Havnar. Hetta er risaverkætlan, ið krevur drúgt fyrireikingararbeiði. Í Sandoyinni hava fleiri stórir fundir longu verið hildnir, har fólk fáa kunning um móguleikarnar at gera tunnil til oynna. Eisini í Sandoyinni verður nógv tosað um útjaðaramenning og fráflyting av oynni. Leysar metingar hjá serfrøðingum siga, at ein Sandoyartunnil kemur at kosta í minsta lagi 700–800 milliónir krónur og fer at taka umleið átta ár at fullføra. Tunnilin verður, sigur Landsverk, 9,2 ella 10,5 kilometrar langur. Sandoyartunnilin er partur av høvuðsvegakerkinum, ið strategiska *Samferðsluætlanin fyri Føroyar 2008–2020* lýsir. Sandoyartunnilin er framvegis eitt sindur umstríddur, tí talan er um tunnil til oyggj, ið hevur færri enn 2.000 íbúgv. Ferðslan er sostatt rættliga avmarkað, og lítið bendir á, at hon fer at vaksa munandi í komandi døgum. Tó má viðmerkjast, at tunnilin eftir ætlan skal tæna bæði fólkinum í Sandoyinni og Suðuroynni, og sostatt verður fólkagrundlagið nógv hægri enn sum so. Tá tunnilin um Skopunarfjørð um nøkur ár verður latin upp fyri almennari ferðslu, so skulu fólk í Suðuroynni, sambært ætlan, fáa ferjusamband við Sandoyinna.

### Fleiri undirsjóvartunlar

Síðstu árin hava fleiri aðrir undirsjóvartunlar verið umrøddir í politiska kjakinum. Sandoyartunnilin og Eysturoyartunnilin eru ovastir á dags-skránni, og lítil ivi er um, at hol verður sett á hesar verkætlanir skjótt.



Undirsjóvartunnilin til Suðuroyar má sigast at liggja nakað longur frammi í tíðini, eftirsum hesin, tá hann verður prosjekteraður, kemur at kosta fleiri ferðir meira enn nakar annar føroyskur tunnil. Haraftrat eru fleiri tækniligar forðingar, ið skulu fáast av vegnum. Talan er um viðurskifti, ið hava samband við longdina á tunlinum – luft, ventilatió, trygdarskipanir og so framvegis.

Í sambandi við ætlanina at gera tunnil undir Skopunarfjørð hefur Landsverk gjørt ymiskar kanningar av havbotninum.<sup>31</sup>

Landsverk hefur arbeitt við ymiskum uppskotum til eina linjuføring til tunnil millum Streymoy og Sandoy. Ein linjuføring um Skopunarfjørð skal eyðsæð leggja upp fyri krøvunum um hall og bogar. Gjördar eru innleiðandi jarðfrøðiligar metingar av økinum og her síggjast eingi jarðfrøðilig tekin um, at ikki skal bera til at gera ein undirsjóvartunnil millum Gomlurætt og Skopun. Somuleiðis er ilt at síggja, at tunnillin kann leggjast nógv betri enn á leið har, sum Landsverk hefur teknað hana.

Landsverk mælir til, at seinni kanningar verða gjördar fyri at gera eina neyvari jarðfrøðiliga kortlegging:

Eygleiðing av eini røð av viðkomandi jarðfrøðiligum fyrbrigdum á leiðini. Fram við strondini er nærum allastaðni hella, og nógvastaðir er berg uppfyri. Tí ber til at síggja til dømis rivur og onnur fyrbrigdi væl. Fyri at fáa neyvari upplýsingar um fláaskipan og grótsløg nærri sjálvari tunnillin verður neyðugt at gera nakrar kjarnuboringar. Í 2005 vórðu 500.000 krónur settar av til hesar kanningar.

Kanningarnar á sjónum verða býttar upp í tveir partar. Í fyrsta lagi botnkanningar, sum umframt at kortleggja dýpið til hellubotn, eisini geva eina góða mynd av botnskapinum, og í øðrum lagi seismiskar refraktiónsmátningar, sum geva eina hómung av, hvussu føst hellan er, og t.d. um tað eru tekin um rivuløg við leysum gróti niðri í hellubotninum.

Eysturoyartunnilin er verkætlan, ið knýtir fólkarikastu økini í landinum saman. Og hóast Streymoy og Eysturoy longu eru bundnar saman við brúnni um Streym, so er talan her um sera stóra og grundleggjandi broyting í samferðslukervinum í landinum. Felagið P/F Skálafjarðartunnilin varð stovnað í februar 2006. Felagið stovnaðu Kaupthing og Føroya Lívstrygging. Í 2007 var hetta felag besta boð uppá, hvør ið kemur at standa fyri Eysturoyartunlinum. Felagið

hefur gjørt samstarvsavtalu við Sjóvar, Nes og Runavíkar kommunu. Men síðsta orðið er ikki sagt í málinum um, hvør skal standa fyri risastóru tunnilverkætlanini. Nýggja samgongan frá 2008 hefur ymsar meiningar um, hvussu tunnilarbeiðið millum størstu oyggjar í landinum eigur at skipast.

Men onki vega- og tunnilarbeiði uttan grót og skerv. Fortreytin fyri øllum hesum virkseminum kring landið er at hava verk, ið framleiða byggtílfar við høgari góðsku. Verkið í Hundsarabotni er ein stoltleiki hjá stovninum.

### Hundsarabotnur og gott asfalt

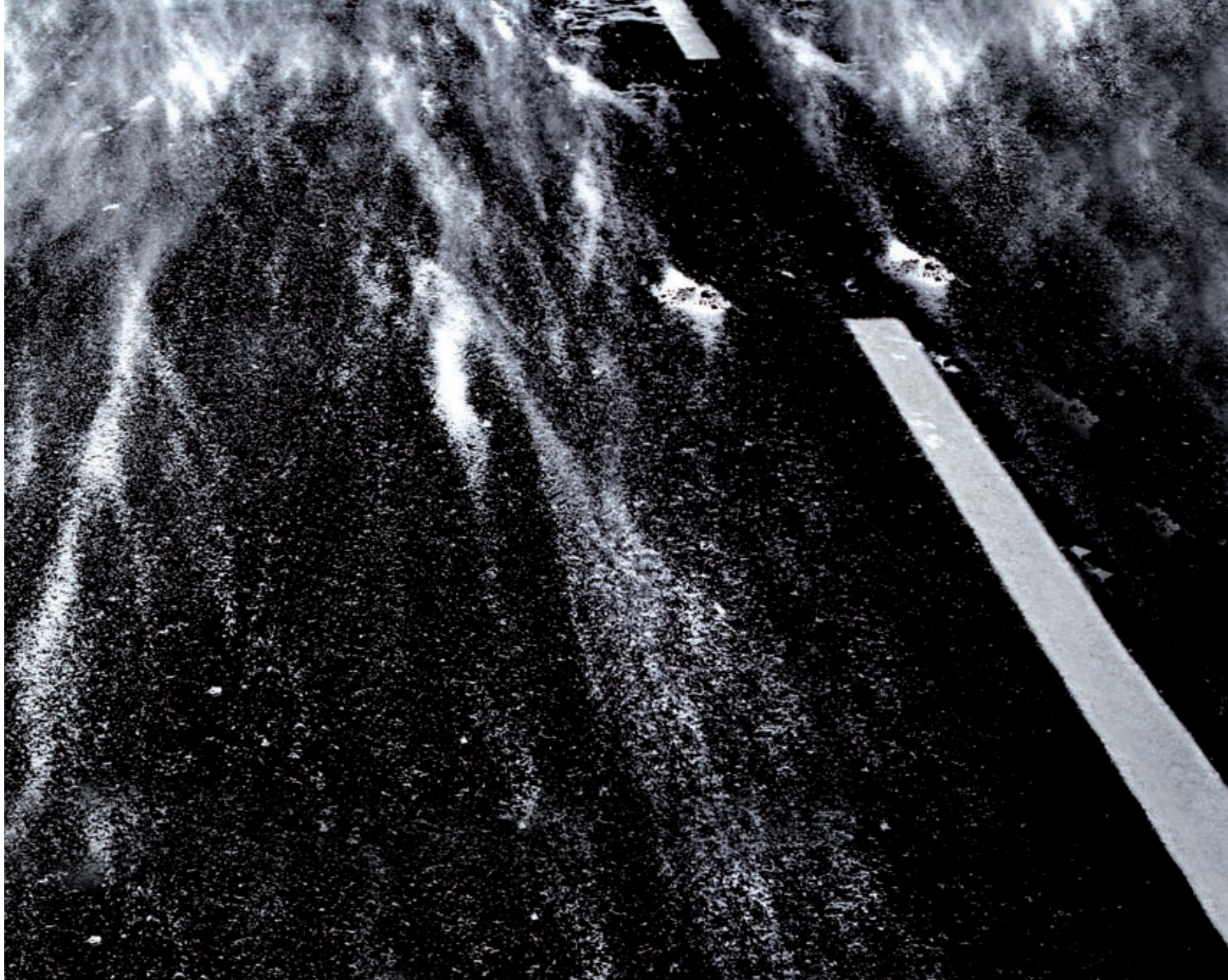
Øll skervverkini hjá Landsverkfrøðingin vórðu sett á stovn í sambandi við landsvegearbeiðið, ið byrjaði í 1950-árunum. Stóra virkseimið í 1950-árunum elvdi til stóran tørv á knústum gróttílfari til gerð, planering og asfaltering av nýggju vegunum.<sup>32</sup> Eingir privatir framleiðarar vóru í Føroyum tá. Tílfarið mátti framleiðast úr føstum kletti, tí vit høvdu ikki størri nøgdir av morenutilfari, ið ofta varð nýtt til vegir aðra staðni. Smærri knúsiverk vórðu tí bygd á plássum, har størri vega- verkætlanir vóru. Tey virki, ið standa eftir í dag, eru so við og við útbygd til størri verk, tí at ein natúrligur tørstur var her eftir knústum tilfari til landsverkfrøðingin, kommunur og privat feløg.

»Hóast vit ... fingur nýtt asfaltverk í Hundsarabotni í 1974, so megnaðu vit ikki at nøkta vaksandi eftirspurningin eftir blandaðum asfalti.

Vit fóru tí undir at byggja nýtt skervverk á Lambareiði og keyptu eitt brúkt 150 t/h Wibau asfaltverk frá Pankas í Danmark, sum stóð liðugt í august 1982. Bæði verkin framleiddu í 1980-unum, og framleiðslan toppaði í 1989 við 103.000 tonsum. Eftir 1989 minkaði eftirspurningurin, og í 1993 kom framleiðslan niður á 45.000 tons. Tá var verkið á Lambareiði, sum var gamalt og slitið, steðgað, og seinni skrottaðu vit tað.

Eftir tað framleiddu vit bert blandað asfalt í Hundsarabotni.«<sup>33</sup>

Landsverk hefur eitt grót- og asfaltverk í Hundsarabotni. Her verður tað mesta av asfaltinum í Føroyum framleitt við nýggjastu tæknini til hjálpar. Verkið í Hundsarabotni hefur eitt virði áljóðandi umleið 75–80 milliónir krónur og umboðar grót- og asfaltframleiðslu við góðsku í



heimsflokki. Landsverk hefur lagt sera stóran dent á føroyska framleiðslu av skervi og asfalti og metir prísirnar at vera kappingarførar. Størsti parturin av grótinum, ið brúkt verður, er úr Hundsarabotni, men suðuroyargrót úr Porkeri, ið hefur sera góðar eginleikar, verður eisini flutt norður um fjørð og viðgjørt á grót- og asfaltverkinum.<sup>34</sup> Landsverk hefur ár 2008 trý virkandi skervverk. Tey eru í Hundsarabotni, á Hústoft og í Porkeri.

Útrokningar hjá Landsverki vísa, at tað við dagsins prísnum á útlenskum gróti loysir seg at framleiða skerv til asfaltframleiðslu við at forknúsa suðuroyargrót í Suðuroy, og síðani flyta tað til víðari viðgerð í Hundsarabotni, heldur enn at innflyta skerv. Orsøkin til, at knúsi- og asfaltvirksemið er lagt í Hundsarabotni, er í fyrsta lagi jarðfrøðilig, tí har finst grót, ið er nýtiligt til 75 prosent av samlaðu framleiðsluni har á staðnum. C-lindin, ein tjúkkur hamari við nóg góðari góðsku til vanliga nýtslu, gongur gjøgnum Hundsarabotn. Góðskan er tó ikki nóg góð til asfalt. Umleið átjan prosent kemur úr Suðuroy, meðan umleið sjev prosent kemur úr øðrum londum.

Tíggju prosent av asfaltinum verður flutt við skipi til Suðuroyar, Sandoyar og útoyggjarnar, meðan restin fer við bilum kring landið. Seks litrar av gassolju verða brúktar fyri hvørt tons av asfalti í sambandi við asfaltframleiðsluna.<sup>35</sup>

Skervverkini hjá Landsverki, fyrst og fremst tað í Hundsarabotni, virka sum framleiðsludeildir við beinleiðis sølu til almenningin í vanligari arbeiðstíð. Stovnurin sjálvur er høvuðskundi, kommunurnar eins og privatir entreprenørar ein høvuðsbólkur. Kundin verður í flestu førum umboðaður av privatum lastbilførarum, ið eru teir, ið eru beinleiðis í sambandi við verkinum.<sup>36</sup>

Føroyar skulu vera soleiðis fyri, at tað ber til hjá okkum at leggja gott asfalt á vegir og havnarløg. Nyttuna av hesi raðfesting fær brúkarin, antin tað so er við bili ella til gongu, flogferðslan, skipaferðslan, flakavinnan og tann vanligi borgarin í sambandi við egin hús o.s.fr.

Í Hundsarabotni eru nakrar av størstu maskinunum, ið finnast í landinum, og seinastu árin er stórur partur av virkseminum á staðnum vorðin stýrdur av framkomnastu teldutøknini. Verkið í Hundsarabotni framleiðir serliga hesar vørur.<sup>37</sup>

#### Grót og skervur:

Grót – forknúst – forknúst Suðuroyargrót – frásáldaður skervur – óskildur skervur – skildur suðuroyarskervur í bingjum – skildur skervur – durasplitt (norskur skervur) – útlenskur sandur.

#### Asfalt:

Asfaltbetong, tætt – ljóst asfaltbetong, tætt – durasplitt – skervmastikk – ljóst skervmastikk – asfaltbetong, opið – asfaltgrús – oljugrús – litað asfaltbetong.

Varði 03 Hvalbiartunnilin

Formaðurinn  
noktaði ganda-  
konu at ganga  
gjögnum  
tunnilin



»Kortanei!« segði Páll Sigurjónsson, »tað er ov vandamikið at ganga gjøgnum tunnilin, og vit geva bara undantøk, um tað stendur um lív.«

Arbeidsformaðurin í Hvalbiartunlinum var komin til íslenska verkfrøðingin hjá Phil & Søn, Páll Sigurjónsson, við boðum um, at ein kona var komin av Tvøroyri og spurdi, um hon ikki kundi sleppa ígjøgnum tunnilin.

»Hon er gomul og skal til eina jarðarferð í Hvalba. Eg haldi ikki, at tú skalt nokta henni, tí hon dugir meira enn at mata seg,« segði arbeidsformaðurin. Fyri at Páll betur skuldi skilja týðningin, segði arbeidsformaðurin á danskum, at konan var ein sokallað heks.

Páll vildi sjálvandi hava at vita, hvat tað hevði at týða, og arbeidsformaðurin greiddi frá, at hon var ein tiltikin gandakona, og at nógvar søgur vóru um, at hon hevði biðið ilt yvir fólk, sum høvdu sagt henni ímóti. Nei, tað helt Páll ikki var nóg góð grundgeving fyri at lova konuni gjøgnum tunnilin, tí tunnilin var ikki liðugur og leyst grót kundi detta niður undan loftinum, og sum verkfrøðingur hevði hann ábyrgdina av, at reglurnar vórðu hildnar. Páll segði við arbeidsformannin, at í Íslandi var vanligt soleiðis hissini at kalla konuna fyri grussu ella gívur. Har vóru nógvar heksir. Og hóast ein føroysk kona varð søgd at duga gand, var tað ikki nóg mikið at loyva henni ígjøgnum tunnilin.

»Jamen, hetta er ein verulig gandakona, og noktar tú henni, kann hon biðja ilt yvir teg,« segði arbeidsformaðurin.

»Er hon ein verulig gandakona, nýtist henni ikki at ganga gjøgnum tunnilin. Hon kann bara seta seg á sítt kustaskaft og flúgva yvir fjallið,« svaraði Páll og vildi ikki víkja. Og soleiðis bleiv tað, at konan slapp ikki gjøgnum tunnilin til Hvalbiara at fylgja líki.

Konan skuldi sum sagt duga gand og aftaná fóru nógvar søgur at ganga um, at Páll Sigurjónsson fleiri ferðir mundi doyð inni í tunlinum, meðan teir fingust við at gera hann lidnan. Einar tvær ferðir varð sagt, at stórir steinar dattu niður í høvdið á Páll, men at hjálmurin bjargaði honum. Eina ferð skuldi so nógvatn vera komið inn í tunnilin, at teir máttu gevast.

»Fleiri aðrar ótrúligar søgur gingu um vanlukkur, sum gandakonan skuldi vera atvoldin at. Søgurnar vórðu sum frá leið so nógvar, at Mikkjal Helmsdal, landsverkfrøðingur, kom til mín og spurdi, um

nakað hald var í søgunum. Men allar søgurnar vóru íspunnar,« sigur Páll Sigurjónsson.

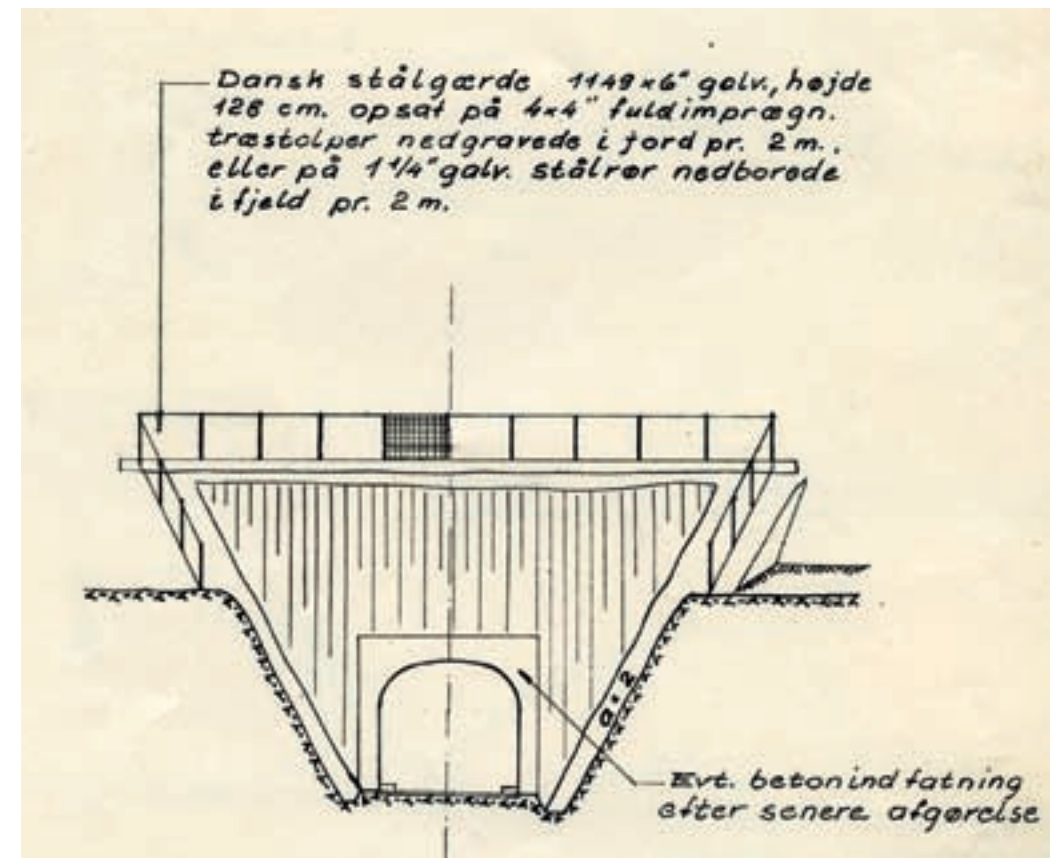
Hetta hevur verið um várið 1963, sum Hvalbiartunnilin var sprongdur ígjøgnum 28. desember 1962.

Hvalbiartunnilin var fyrsti tunnil til bilferðslu í Føroyum. Ein av seinastu uppgávanum hjá Peturi Mohr Dam sum løgmanni í hansara fyrsta løgmannskeiði var at lata seinasta skotið av, tí longu 4. januar 1963 tók Hákun Djurhuus við sum løgmaður.

Páll Sigurjónsson stóð fyri arbeiðinum. Páll hevði frammanundan havt tilknýti til Phil & Søn, sum skuldi gera tunnilin. Páll hevði gjørt ein vatntunnil til eitt stórt vatnorkuverk í Íslandi, men í grundini var Hvalbiartunnilin fyrsta stóra sveinastykkið hjá tí 29 ára gamla Páll, eftir at hann var útbúgvinn verkfrøðingur.

Páll Sigurjónsson sigur, at hann hevði tveir íslenskar formenn við sær, meðan Jógvan á Lað, verkfrøðingur hjá Landsverkfrøðinginum,

Tvørskurður av Hvalbiartunlinum.





hevði eftirlit við verkefnum. Annars voru það hvalbingar, sum gjördu tunnilin, og hvalbingar voru eisini verkefsmenn eitt skifti. Páll heldur, at drúgvu royndirnar, sum hvalbingar hövdu í kolanámunum, gjördu, at teir royndust ótrúliga væl undir jörð.

Avgjört varð frammanundan, at tunnilin skuldi ganga undir kolanámunum. Í samráð við Jóannes Rasmussen, jarðfrøðing, varð eisini avrátt, at tunnilin skuldi fylgja basaltfláini. Við tí tøkni, sum var til taks tá, var það ikki hildið at vera ráðiligt at fara gjøgnum øsku- ella kolanámunir. Og av tí at basaltfláirnar hella, bleiv hallið í tunnilinum oman móti Hvalba, har portalurin var 150 metrar yvir havinum.

Til tess at vatnið kundi seta frá, byrjaðu teir tí hvalbiarmegin. Fyrsta skotið varð loyst av í november 1961. Borað var við lufttrýsti, men hvør maður hevði sína borimaskinu. Fyri at rækka upp móti hválvinum, gjördu teir ein platt á lastini á einum gomlum bili. Fýra mans boraðu í senn, tveir á plattinum og tveir í neðra. Fyri hvørt skot boraðu teir tríggjar metrar inn. Fyri það mesta arbeiddu teir í trískiftivaktum við seks monnum, umframt formonnum, á hvørjari vaktini. Í fyrstuni

Hæddin í Hvalbiartunnilinum er 3 metrar fríhædd.

gekst væl, men tá teir voru komnir einar 150 metrar inn í fjallið, var eitt stórt omanlop inni í tunnilinum. Páll heldur, at teir voru komnir í eitt jarðfrøðiligt innskot, og tunnilin fylltist við gróti og eyri.

Teir fingi einki gjørt í einar tveir, tríggjar mánaðir, til teir fingi útgerð úr Íslandi. Men það tók langa tíð at fáa útgerðina upp á pláss. Blikur skuldi leggja hana upp í Hvalba, men óveður gjörði, at hann mátti til Tvøroyrar við boriútgerðini. Útgerðin mátti tí fáast upp um fjallið, og hetta eydnaðist við árslok í 1961.

Útgerðin skuldi brúkast til at styrkja loftið og at gera eina smogu gjøgnum leysa grótið, har tunnilin var raplaður, til tess at kanna, um fast tilfar var hinumegin. Teir fingi staðfest, at teir kundu halda fram. Teir ruddaðu omanlopið burtur og fóru aftur í gongd við at bora. Men framvegis voru trupulleikar við leysum gróti og vatni. Ikki fyrr enn teir voru komnir 300 metrar inn bleiv heilt turt, og tá gekk skjótt. Í mars mánaði í 1962 settu bæði Páll og allir verkefsmenninir sær fyrri at koma ígjøgnum hetta árið, og það eydnaðist. Men í níggju teir seinastu mánaðirnar máttu teir arbeida akkord.

Teir settu á fjallið móti Trongisvági eisini, men av tí at hallið gekk móti Hvalba, fylltist so nógv vatn inni í tunnilinum, at teir góvust, tá teir voru komnir einar 40 metrar inn. Tá voru ikki somu tól at seta av við sum í dag, og Páll Sigurjónsson sigur, at teir tí voru sera spentir, um teir fóru at koma út, har sum teir skuldu. Tað lukkaðist næstan upp á sentimeturin.

Hóast það onkuntið sá svart út, gramdi Páll Sigurjónsson seg ongantíð um trupulleikar undir verkefnum. Mikkjal Helmsdal segði, at hann bara einaferð hevði sæð Páll sperdan, og það var dagin fyrri seinasta skotið, tí hann visti ikki, hvar hann skuldi fáa innivist fyrri øllum gestunum, sum fóru at leita sær til Hvalbiar hendan dagin.

Tá tunnilin var sprongdur ígjøgnum, gjörði sterka fakfelagið, Fylking, á Tvøroyri, vart við seg. Olaf Johannesen á Tvøroyri hevði verið formaður í tunnilinum eitt skifti, men annars hövdu so at siga bara hvalbingar arbeitt í tunnilinum. Nú kravdi Fylking, at tvørámenn skuldu gera vegin lidnan inn í hálvan tunnilin. Páll Sigurjónsson spurdi, hví teir ikki bjóðaðu seg fram fyrr at gera seinnapartin av sjálvum sprengiverkefnum. Tað svaraðu teir ikki uppá. Men málið bleiv loyst á tann hátt, at tríggir hvalbingar blivu limaðir inn í verkefsmannafelagið á Tvøroyri.

Tað var kanska eitt sindur tilvildarligt, at fyrsti tunnulin í Føroyum varð gjørdur millum Trongisvágs og Hvalbiar. Ætlan hevði verið frammi um aðrar tunlar, og í Suðuroynni hevði helst størri nytta tá fingist av einum tunli millum Øravíkar og Hovs. Men Jóannes Rasmussen, jarðfrøðingur, segði stutt eftir, at Hvalbiartunnulin var liðugur, at hevði Hovstunnulin verið tann fyrsti tunnulin, sum bleiv gjørdur í Føroyum, so komu ikki fleiri tunlar. Menn høvdu mist mótið, tí fjallið í Hovstunlinum var nógv verri enn í Hvalbiartunlinum.

Í Hvalbiartunlinum bar til at fylgja basaltfláini allan vegin, men í Hovstunlinum høvdu trupulleikarnir verið so stórir við skiftandi basalti, øsku og grýti, at ongin hevði torað at farið undir aftur tunnilsgerð við tí tøkni, sum tá var tøk.

Føroyar eiga eitt stórt rúm í hjartanum á Páll Sigurjónssyni. Í 1970 var hann við til at stovna íslenska felagið, Ístak, og hann var stjóri í felagnum til 2003. Síðani gjørdist hann starvandi nevndarformaður, men hevur eftir 2007 bara verið nevndarformaður. Páll stóð á odda fyri at gera tann fyrsta tunnulin í Føroyum, men sum nevndarformaður í Ístak, var hann eisini við til at gera tann seinasta suðuroyartunnulin. Hann var við til hátíðarhaldið, tá Hovstunnulin varð sprongdur ígjøgnum í 2006 og hevði tá sett teimum hvalbingunum stevnu, sum arbeiddu í Hvalbiartunlinum og sum framvegis vóru á lívi. Páll sigur, at hetta var ein serlig kensla, men at tað tók eina góða løtu, til hann kendi allar aftur.

Tá tunnulin til Hvalbiar var skotin ígjøgnum, legði ein hvalbingur í eini røðu fólki eina við ikki at gloyma bygðagøtuna. Hann hugsaði um øll staðanøvnini og allar hendingarnar, sum knýttu seg til bygðagøturnar.

Hann hugsaði ivaleyst eisini um hendingina, tá tveir hvalbingar høvdu verið á Tvøroyri í ørindum. Annar hevði keypt ein nokk so stóran rútt til kjallaravindeygad. Tað var vorðið seint, tá teir fóru heim aftur upp gjøgnum Mannagjógv eftir gomlu bygðagøtuni. Hetta var um heystið, klárt og stilt var í veðrinum, og teir høvdu hvør sína peglafløsku í jakkalummanum at leska sær á.

Komnir niðan á slætt á Bøkkunum setast teir niður at hvíla seg. Maðurin við rútinum leggur varisliga rútin niður á vøllin, og menninir sessast á tveir steinar nakað burturfrá. Tá teir hava rindað møðina og

leskað sær av fløskuni, fara teir at kasta sær av vatninum, áðrenn teir fara víðari.

Maðurin, sum rútin eigur, fer niðan móti einum heyggi. Hin gongur bara beint fram eftir vøllinum, og tá hann er um at vera liðugur, sigur hann við hin: »Tú, eg meini, tað er frost á fjøllunum í kvøld!« Tá stóð hann og tøvdi oman á rútinum hjá gongufelaganum.

Tá tann 1450 metra langi tunnulin millum Trongisvágs og Hvalbiar var liðugur, gjørdist alt so nógv lættari. Og samstundis fækkast søgurnar um gongutúrarnar millum bygða. Dansivitjaninar millum Hvalbiar og Sumba, tá fólk gistu í dansibygðunum, eru ikki tær somu longur, nú koyritúrurin hvønn vegin gjøgnum trýggjar tunlar bara tekur ein góðan hálvan tíma.



Hvalbiartunnin var sum fyrsti tunnil í Føroyum tikin alment í nýtslu í 1963. Hann er 1.450 metrar langur.

Íslenski verkfrøðingurin, sum gjørdi fyrsta føroyska tunnulin, heldur, at ongastaðni í heiminum er so stórir tørvur á góðum samskifti millum bygdir sum í Føroyum. Tá hann vitjaði aftur í 2006 í sambandi við Hovstunnulin, segði hann, at tað var ein stór uppliving at síggja, hvussu góð samferðslan var vorðin, síðani hann fyrstu ferð setti fótin á føroyska jørð í mai 1961.

Ingeniørurin, sum hvalbingar kallaðu Páll, hevði ilt við at sleppa Føroyum. Og onkur í Føroyum hevði eisini ilt við at sleppa honum. Í 2001 gjørdi Ístak hjá Páll Sigurjónssyni eitt tunnilarbeiði á Ísafirði á Vestfirðum í Íslandi. Tað gekk ikki so væl. Einaferð rendu teir seg í eina lind, og vatn fossaði inn í tunnulin. Tá segði ein kona, sum kendi til umstøðurnar hjá Páll í Føroyum, at endiliga fekk føroyska gandakonnan fatur á honum!

Tað vísti seg seinni, at óhappið í tunlinum í Ísafirði gjørdist eitt vælsignils. Í Ísafirði hevur ongantíð verið nógv drekkivatn, men eftir at Páll Sigurjónsson og hansara menn rendu seg í vatnlindina, gjørdist feskvatnið úr hesi kelduni álitíð hjá Ísafjarðar kommunu.<sup>1</sup>



Kapittul 04

# Trygg ferð

Mynstur hómast í  
samfelagi og ferðslu



Í hesum kapitli verða vegir og vegarnir lýst við støði í spurningum, ið knýta seg til trygd, fagurfrøði og nýggj ferða- og bústaðarmynstur í landinum. Hvørji virði liggja til grund fyri nýggju samferðslumynstrini, ið broyta samfelag og mentan okkara?

### Sambinding av vegum og sjóleiðum

Landsverk heldur landsvegirnar við líka og stendur fyri vegabyggingini. Eins og í londunum kring okkum verður størsti parturin av byggingini í dag bjóðaður út til privatar fyrirkomur. Um veturin verða vegirnir ruddaðir fyri kava. Fólk frá Landsverki hava regluligt eftirlit við vegunum og boða frá koyrilíkendum á heimasíðuni, í Kringvarpinum, tekstvarpinum og umvegis sms-tænastuna 1909. Landsvegirnir eru teir vegir, ið eru millum býir og bygdir, og vegir, ið eru týðandi fyri ferðslu millum oyggjarnar. Triðja hvørt ár kunnger landsstýrið fullfíggað yvirlit yvir landsvegirnar. Løgtingslóg um landsvegir frá 1972 §1 hevur hesa allýsing av landsvegum:

»Landsvegir eru bygdavegir og vegir frá bygd til bryggju ella brúgv, ið mest hevur týðning fyri samferðslu oyggjanna millum, tey strekki, sum ganga gjøgnum bý ella størri bygd og eru veruligar býargøtur ella býargøtukend, tó undantikin. Gjøgnum bygd og millum grannabygdir kann bert ein vegur verða landsvegur.«

Nøkur árstøl kunnu nevast, tá hugt verður at ráðlegging innan vegakervi síðstu øldina. Sum sagt kom fyrsta veruliga ætlanin fyri føroyska vegakervið í 1904. Vit finga tá fyrstu ferð eina frágreiðing, har linjuføringar til vegir millum bygdir vóru lýstar. Eisini vórðu útgreinaðar ætlanir gjørdar fyri einstøk vegastrekk. Í 1904 var endamálið fyrst og fremst at »fáa vegasamband frá meira avbyrgdum bygdam til eina havn, og eisini at fáa vegasamband millum bygda.« Málið var sostatt at geva fleiri bygdam veg til aðra bygd, ið hevði eina góða havn. Havnirnar høvdu ein høvuðsleiklut í samferðslukervinum fyri landið. Vit finga tí ikki nakað samhangandi vegakervi, men eina sambinding av vegum og sjóleiðum. Úrslitið var, at vit finga eitt vegakervi saman sett av avbyrgdum vegateinum, samanbundin av sjóleiðum.

Hetta var mynstrið fram til 1950-árin. Endamálið broyttist og nú varð roynt at binda saman ymisku økini í eitt landsvegakervi við long-

um samhangandi vegateinum. Nýggja yvirskipaða málið var, við øðrum orðum, at fáa beinleiðis vegasamband til allar bygdir. Gásadalstunnilin var síðsta stig á leiðini – hetta málið er rokkið.

### Samferðslumynstur

Í 1999 kom umsíðir nýggj yvirskipað ætlan fyri føroyska samferðslukervið. Og í 2008 hava vit eina heilt nýggja strategiska samferðsluætlan, ið hyggur longur fram í tíð enn vanligt hevur verið í Føroyum. Endamálið við nýggju ætlanini, *Samferðsluætlan fyri Føroyar 2008–2020*, er at laga vegakervið eftir tí broytta og økta samferðslumynstrinum, at stytta um farleiðirnar og fremja samferðslu millum oyggjarnar. *Samferðsluætlanin fyri Føroyar* fevnir um tólv ár og skal endurskoðast fjórða hvørt ár. Nýggj vitan og gransking kann elva til neyðugar broytingar í langtíðarætlanini. Í tíðarskeiðinum 2008–2020 kann tilfar eisini verða skoytt upp í ætlanina, so hvørt sum tørvur er á hesum. Eitt vælvirkandi samferðslukervi hevur stóra ávirkan á, hvussu føroyska samfelagið virkar, hvar fólk velja at búseta seg og arbeiða, og hvar handil, vinna, frítíðarvirksemi, skúlar og aðrar tænastuveitingar verða staðfestar. Framkomuleiki og flytferi eru týðandi virði, men trygdarskipanir og umhvørvisatlit mugu ikki undirmetast í ætlanini. Visjónin í *Samferðsluætlanini fyri Føroyar* er hendan:

»Møguleikarnir at ferðast úr stað í stað skulu stuðla undir menning og trivnaði í Føroyum.

Undirstøðukervið skal vera soleiðis háttað, at tað er lætt, trygt og ódýrt hjá øllum at ferðast millum ymisk stöð, bæði innanlands og millum Føroya og útheimin«.

Sigast kann, at undirstøðukervið hevur alstóran týðning fyri vinnulívið, arbeiðsplássini, búsetingarmynstrið, útbúgvingarmøguleikarnar o.s.fr. í einum samfelag, har fólk hava persónlig sosial bond, ið rækka út til stór landaøki.

Krøvini til vegir, havnir og tunlar broytast áhaldandi, og stóra ætlanin hjá Landsverki saman við Strandfaraskipum Landsins og Vinnumálaráðnum roynir at tæna borgaranum í modernaða samfelagnum á best møguligan hátt. Hugt verður at ynskjum um at vera

óbundin av tíð/stað, um fleksibilitet, um flytføri og um nýggj mynstur viðvíkjandi familju-, bústaðar- og arbeiðslívi.

Í skrivandi løtu eru nítjan tunlar í Føroyum, harímillum tveir undirsjóvartunlar, ið eru partvís privat fíggaðir. Tíggju tunlar hava eina breyt, hinir hava tvær. At stytta ferðatíðina millum bygdir og oyggjar er ein høvuðsuppgáva hjá Landsverki komandi árin. Tað skal gerast uppafur lættari hjá fólki at arbeiða aðrastaðni enn har, tey búleikast. Í 1950 tók tað tveir tímar at ferðast úr Havn til Klaksvíkar. Í 2000 var ferðatíðin minkað niður til 1½ tíma. Í dag tekur ferðin umleið 70 minuttir. Høvuðsendamálið við *Samferðsluætlanini fyri Føroyar 2008–2020* er at tryggja, at samferðslukervið til eina og hvørja tíð nøktar krøvini og tørvin í samtíðini. Haraftrat skulu »rættar íløgur verða framdar í rættari raðfylgju. Ikki øll tiltøk kunnu setast í verk samstundis«.

### Fjarferðing og flytføri

Flytførið í samfelagnum í dag kann als ikki samanberast við støduna fyrstu árin eftir seinna veraldarbardaga. Bilurin er partur av gerandislívinum hjá næstan øllum vaksnum íbúgvum í landinum. Frástøðan millum heim og arbeiðspláss er eisini nógv økt í miðal, og hetta inniber meira fjarferðing. Roknast kann við, at alsamt fleiri fólk fara at arbeiða 30–50 kilometrar burturi frá bústaði sínum. Eitt samfelagsmál er nú at stuðla búseting, vinnu og virksemini við einum undirstøðukervi, ið ger tað møguligt at hava gott ferðasamband. Avbjóðingarnar fyri framman eru stórar, og brúkarin av veganetinum setur høg krøv til støðið; eisini ynskir hann at hava ávirkan á gongdina viðvíkjandi nýggjum vegaverkætlanum. Verkfrøðingar sleppa ikki longur at sita einsamallir við borðið og tekna vegirnar.

Alt fleiri føroyingar koyra langar teinar millum heim og arbeiði. Sambært kanning frá 2006 fjarferðast ella pendla 2.700 persónar 253.800 kilometrar hvønn einasta dag. Hetta merkir, at hvør fjarferðandi í miðal koyrir 94 kilometrar um dagin. *Samferðsluætlanin fyri Føroyar 2008–2020* hevur sum mál at stytta um ferðatíðina hjá øllum persónum í øllum landinum. Ferðatíðin til Havnar frá øllum bygdum við føstum vegasambandi til miðstaðarøkið skal í mesta lagi vera 60 minuttir. Har fast vegasamband ikki er, skal ferðatíðin ikki fara upp

um 90 minuttir. Úr Sumba í Suðuroy skal tað í mesta lagi taka 140 minuttir til Havnar.

Sagt verður viðhvørt um føroysku arbeiðsmegina, at hon er rættiliga flytfør.<sup>1</sup> Og tað er ikki óvanligt hjá føroyingum at ferðast til arbeiðis, antin innanoyggja ella til grannalond í Norðurevropa. Harumframt hava føroyingar seinastu øldina í ávisan mun ferðast millum bygdir og oyggjar til arbeiðis, hetta hóast sambandið millum bygdir ikki altíð hevur verið beinleiðis tillagað hesum.

Búskaparlíga-, vinnulíga- og tæknilíga menningin seinastu áratíggju, umframt umfatandi útbyggingar av samferðslukervinum, serliga í Evropa, hava ført við sær, at tað er vorðið alsamt vanligari at ferðast langa leið til arbeiðis. Eins og í grannalondunum er tað eisini vorðið vanligt at fjarferðast til arbeiðis í Føroyum. Og hóast tað landafrøðiliga eru natúrligar avmarkingar fyri, hvussu umfatandi fjarferðingin í Føroyum kann gerast, so eru tað í nøkrum landspørtum góðir móguleikar fyri fjarferðing. Hetta er serliga galdandi fyri fjarferðing í Eysturoynni og Streymoyinni.

Harumframt skapar áhaldandi útbyggingin av undirstøðukervinum eisini betri móguleikar fyri at fjarferðast kringlandið. Undirsjóvartunnilin undir Vestmannasundi, ið læt upp í 2002, hevur til dømis bøtt munandi um móguleikarnar fyri fjarferðing úr Vágum. Somu batar gera seg eisini galdandi fyri stórar partar av Norðoyggjunum, eftir at undirsjóvartunnilin undir Leirvíksfjørð varð tikin í nýtslu.

Hóast lutfalsliga fá hagtøl eru til taks viðvíkjandi fjarferðing í Føroyum samanborið við onnur lond í Evropa, so kunnu fleiri bygdir á »meginlandinum« sigast at bera eyðkenni av at vera »sovíbýir«.<sup>2</sup> Hetta kemur serliga av, at fólk í arbeiðsførum aldri í hesum bygdum hava arbeiði uttan fyri kommunu- og bygdarmarkið. Tey fjarferðast til arbeiðis, serliga til Havnar, hvønn dag.

### Postmodernaðar bygdir

Føroyska samfelagið kann kallast eitt netverkssamfelag, har bygdirnar hvør sær eru meiri at kalla býlingar í stóra føroyska «netverksbýnum», ið er ein partur av globala heimssamfelagnum.<sup>3</sup> Hetta kallast alheimsgerð niðrifrá. Vit eru sjálvi við til at laga gerandislív okkara í mun til stóru krøvini, alheimsgerðin setur. Heimurin verður alsamt meiri umbroytiligur, og tí gerst tað ein týðandi persónlig dygd at megna at laga

seg til nýggj krøv og øðrvísi umstøður. Hetta kann til dømis gerast við at brúka flytfærið í samfelagnum og royna at finna møguleikar aðra staðni enn í heimbygdini.<sup>4</sup>

Føroyska bygdin ár 2008 hevur verið kallað «postmodernað»;<sup>5</sup> hetta bygdarsamfelagið kann brúkast til tað, ein vil – sovibý, arbeiðsbygd o.s.fr. At liva á bygd er í dag meira ein spurningur um lívsstíl enn sum nakað annað. Bygdin hevur í øldir verið ein grundarsteinur undir føroyska samfelagnum. Tað er hon enn. Men samfelagið er grundleggjandi broytt seinastu árin, bygdin hevur fingið nýggjan leiklut og samleika.

Føroyska bygdin er bæði seinmodernað og siðbundin. Bygdin er vorðin ein partur av stóra samfelagnum. Ymsastaðni í Føroyum, serliga á útoyggj, eru bygdir, ið ikki bara eru sovibygdir, men enntá vikuskiftis- ella summarbygdir. Møguliga fara vit at síggja meiri til hetta rák í framtíðini, men kortini tykist greitt, at bygdin ikki longur kunnu lýsast sum lokalar, sjálvstøðugar framleiðslueindir. Leikluturin hjá bygdini veldst, um hon liggur nær við høvuðsstaðarøkið ella ikki. Eisini er neyðugt at hyggja at politiskum og sosialum menningarmøguleikum á staðnum.<sup>6</sup>

### Vakurleiki og skjótleiki

Landslagið er broytt fyri allar ævir av vegunum, ið bilarnir koyra eftir. Í Havn er ofta torført at finna nakað frítt parkeringspláss til bilin. Langar røðir av bilum eru at síggja á høvuðsgøtunum í høvuðsstaðnum klokkan átta gerandismorgnar, tá fjøldin koyrir í skúla og til arbeiðis. Sama skil er seinnapartar, tá fólk fara heim. Nógv fólk búa á bygd og arbeiða í Havn, so ferðslan á landsvegnum er rættiliga stór hesar tíðirnar á degnum.

Talið á privatbilum í Føroyum er vaksandi, og í lötuni eru 0,4 bilar fyri hvønn íbúgva. Ferðslan á vegunum er 219 milliónir koyrdí kilometrar árliga. Vegarbeiðið í Føroyum hevur í lötuni eina játtan áljóðandi 180 milliónir krónur, ið svarar til 0,4 millión fyri hvønn kilometur av landsvegi.

Landsverk arbeiðir við at gera tað lættari og skjótari at ferðast millum heim og arbeiðspláss. Málið er, sambært *Samferðsluætlanini fyri Føroyar 2008–2020*, ein verkætlan, ið Landsverk, Vinnumálaráðið og Strandfaraskip Landsins orðaðu í 2006, at gera allar Føroyar til *ein bý*

í heimssamfelagnum. Hugskotið um Føroyar sum *ein bý* er tó tikið úr *Visión 2015* arbeiðinum hjá landsstýrinum 2004–08. Í donskum fakriti stendur at lesa um *Samferðsluætlanina fyri Føroyar*:

»Fyri veruliga at umskapa Føroyar, so tær kunna virka sum *ein býur*, verður neyðugt at stytta um flutningstíðina í mest møguligan mun. Hon skal vera sambærilig við flutningstíðina í øðrum 'stórbýum'.

So hvørt sum undirstøðukervið í Føroyum er vorðið ment, er flutningstíðin millum fleiri øki minkað munandi. Føroyar er 'tódnaðar' í myndaligari merking.«<sup>7</sup>

Samferðsluætlanin setur sær høg mál. Útbyggingin av føroyska ferðslukervinum skal fysiskt og mentalt – ímyndanarliga – gera Føroyar til eitt upplivingarrúm og til ein bý við høvuðsstaðnum Tórshavn sum heilt natúrligan miðdepil. Alt flutningskervið skal vera eyðkent av skjótleika, fleksibiliteti og komfort. Í modernaðum ferðsluverkætlanum eru málini fyri og krøvini til undirstøðukervið meira kompleks enn nakrantíð fyrr. Tað snýr seg ikki um »bara« at stovna eitt vegasamband, men at stremba ímóti heildarloysnum í øllum verkætlanum, har nógv fleiri sjónarhorn og viðurskifti enn higartil mugu takast við í viðgerðini.

Í ætlanini verður eisini tosað um íløgur í kollektiva ferðslu. Miðað verður eftir komforti og at tann kollektivi flutningurin skal vera eitt tilboð til øll, har aldur, líkamligur færleiki ella møgulig brek ongin forðing er.<sup>8</sup> Kollektiva ferðslan skal vera eitt veruligt alternativ til privatferðslu, og hon skal skipast sum høvuðs- og sekunderar leiðir. Høvuðsleiðirnar skulu hava høgan túratítleika, meðan tær sekunderu leiðirnar skulu hava tilkallingarleiðir eftir tørvi.

Krøvini til føroyska vegakervið og samferðsluskipanina sum heild eru vaksandi, tí í dag er málið ikki bara at geva bygdunum sínámillum vegasamband. Borgarin ynskir skjótleika, neyvleika, vakurleika og frælsi. Tryggleikin skal eisini vera í hásæti, tá samferðslumál verða umrødd. Samferðslukervið skal gera tað lætt, trygt og bíligt at ferðast – bæði innanlands og uttanlands.



## Fagrar leiðir

Í *Samferðsluætlanini fyri Føroyar* verður nakað, ið nevnist »sóljuleiðir«, ið skal hava hesi eyðkenni, lýst:

- Vegateinurin skal hava serstøk eyðkenni við náttúru- ella mentanarligum virðum.
- Vegateinurin má ikki vera partur av tí yvirskipaða samferðslukervinum, har ferðslutrygdin kann vera ávirkað av, at hugt verður at landslagnum heldur enn ferðsluni.

Sóljuleiðir eru ikki nýggir vegir, men gamlar gøtur, ið eru verdar at varðveita og brúka til frítíðar- og ferðavinnuendamá. Nógvar gamlar millumbygðagøtur kunnu óivað brúkast sum sóljuleiðir, men nógvar kunnu eisini halda fram við at vera partur av samferðslukervinum. Landið er lítið og náttúran viðbrekin, og tað er skjótt at fylla fjøll og dalar við nýggjum, óneyðugum vegum.

Í flestu oyggjum í landinum hevði verið hósíligi at gjørt gøtur, ið geva fólki eina »góða fagurfrøðiliga uppliving«. Neyðugt er, stendur í *Samferðsluætlanini fyri Føroyar 2008–2020*, at fáa tað listfrøðiliga vavið við í ráðleggingina. Hetta hevur tíverri sjáldan áður verið raðfest í Føroyum. Landsverk og aðrir stovnar mæla í ætlanini til, at

» ... ferðaráðið, áhugafeløg og kommunur samstarva í arbeiðinum at gera yvirskipaðar gøtuætlanir fyri økini. Ætlanin er, at gøtuætlanin við tíðini verður útbygd, so hon inniheldur eitt samlað uppskot til eitt samanhagandi gøtukervi, sum er samansett av varðagøtum, øðrum verandi og nýggjum gøtum, og sum bindur bygdinar saman gjøgnum landslagið«

At tosa um listfrøði og fagurfrøði, náttúruvernd og -upplivingar, er veruliga nakað nýtt í samferðslusøgu okkara. Hetta eru viðurskifti, ið fólk í alt størri mun varnast og hava meiningar um. Koyring á vegum millum bygdur skal, verður sagt í dag, vera uppliving, ið ávirkar allar sansir. Her eru virði komin inn, ið fá yvirhøvur tóku upp til kjaks, tá Landsverkfrøðingurin í 1948 varð settur á stovn.

Útbyggingin av veganetinum er partur av samfelagsmenningini í tjúgundu øld, men hon hevur samstundis eisini gjørt grov sár á við-

breknu føroysku náttúruna. Lítið hevur verið gjørt við at hampa og bøta um teir skaðar, ið gjørdir verða á náttúruna, har vit »noyðast« at spreingja okkum ígjøgnum føroyska landslagið. Í dag verður tosað meira um hesi viðurskifti enn áður, men sárini í náttúruni eru tíverri ikki løtt at fjala. Í Føroyum eru eingi trø, og tí verða sárini í náttúruni sera sjónsk.

## Trygdarkrøv og nullhugsjón

Norðurlond, íroknað Føroyar, brúka nógva orku til at avmarka neiligu avleiðingarnar av bilmentanini. Við at taka heildaratlit, vísindaliga vitan, nýggja tøkni og skilagóð umhvørvisatlit í nýtslu, so kann støðan viðvíkjandi bilaferðslu betrast nógv. *Samferðsluætlanin fyri Føroyar* er eitt ítøkiligt dømi um ætlan, ið hyggur at heildini – mentan, umhvørvi, sosialum og búskaparligum viðurskiftum, ferðslutrygd og ymsum øðrum.

Ferðslutrygdarkrøvinu fylgja tilmælinum frá Ráðnum fyri Ferðslutrygd (RFF), ið nevnist nullhugsjónin. Hendan hugsjónin skal fáa miðtalið á teimum, ið doyggja ella verða álvarsliga løstað í ferðsluni í Føroyum, at lækka í minsta lagi 40 prosent komandi tíggju árin. Nullhugsjónin hevur verið væl móttikin í Føroyum, og hon hevur longu havt ávirkan á ferðslutrygdararbeiðið í landinum.

Miðað verður eftir í framtíðini, at eingin skal doyggja ella fáa álvarsligt mein av ferðsluanlukku í vegaflutningsskipanini, og at alt virksema, sum hevur við ferðslu at gera, skal vera í samljóði við hetta stavnhalðið.

Til tess at náa hesum máli verður sum skjótast farið undir at gera munagóðar og miðvísar ábøtur bæði á kommunalar vegir og landsvegir, so at teir alsamt verða tryggari. Talan er um bæði kommunalt arbeiði og landsferðslutrygdararbeiði. Nullhugsjónin umfatar bæði. Landsverk tekur sær av ferðslutrygd á landsvegnum, meðan kommunurnar gera tað í kommununum.

Miðað eigur eisini framhaldandi at verða eftir, at akførini verða út-gjörd við nýggjastu trygdarfyriskipanum, og at tey lúka fremstu trygdarkrøv. Ferðslulógin má alsamt verða endurnýggjað, samstundis sum eftirlitið við ferðsluni verður styrkt. Dentur eigur áhaldandi at vera lagdur á upplýsing og upplæring og at menna ein ferðslutryggan hugburð.

Seinastu 30 árin hefur Landsverkfrøðingurin arbeitt miðvíst við at bota um trygdina hjá teimum ferðandi á landsvegum. Tað er eitt nú gjørt við at merkja vegirnar, seta upp vegastokk, gera gongubreytir og seta upp gøtuljós. Føroyskir myndugleikar hava eftirlýst ein ferðslu-trygdarpolitikk í Føroyum.

»Tværvisindalig gransking verður strategiski tyngdardepilin í framtíðar vegatøkni. Bleytdata sum tryggileiki, komfort og umhvørvi fáa ein størri og størri leiklut í hesum høpinum [...] Um vit leggja okkum eftir ynskjunum og tørvunum hjá menniskjunum, fer tøkni at mennast tann rætta vegin. Við eldhuga, øktum førleikum og øktari vitan verður uppgávan loyst á besta hátt.«<sup>9</sup>

Landsverk hefur ein týðandi leiklut í arbeiðinum at skapa tryggar vegir. Áhvørjumári gevur stovnurin úteinbókling við ferðslukanningum, ferðsluteljingum, ferðmátungum og hagtølum yvir ferðsluóhapp á landsvegum. Við støði í hesum hagtølum og mátingum verður arbeitt víðari við ferðslu-trygdini. Hesar kanningar gera, at stovnurin kann vísa á serlig øki, ið hava tørv á dagføringum, tá talan er um trygd. Talan er um ábøtur og gerð av til dømis:

- Bussslummum.
- Vegamerkingum – strikur málaðar á vegin.
- Vegaskeltum – vegleiða ferðsluni.

Nullhugsjónin er partur av *Samferðsluætlanini fyri Føroyar*, so trygdarviðurskifti umboða ein týðandi part av arbeiðinum hjá Landsverki í dag. Av møguligum tiltøkum, ið hava ávirkan á framtíðar ferðslu-trygdararbeiðið, kunnu nevnast:

- Minka svartar blettir við kanningum og verkligum tiltøkum, sum til dømis umbygging av vandamiklum vegamótum.
- Ábøtur á vegateinar.
- Talgild skelting, sum vísir ferð – ferðgáar.
- Hálkufraðan, har ávaring kemur frá strategiskt uppsettum máti-støðum.
- Seta upp vegastokk.

- Javna vegakslar.
- Bøta ferðsluna við bygdir.
- At skilja sundur bleyta og harða ferðslu.

### Ferðslu-trygdarætlan fyri Føroyar

Á heysti 2007 var nullhugsjónin aftur á breddanum, hesaferð sum kjarni í nýggjari ferðslu-trygdarætlan fyri Føroyar 2008–2015. Talan var um áhugaverda frágreiðing, almannakunngjørd 30. november, ið var partur av *Vísión 2015*-arbeiðinum hjá Føroya landsstýri. Ferðslu-trygdarætlanin hoyrði til grundarsteinin »Infrakervið« í vísiónsarbeiðinum, ið miðjar ímóti at fáa Føroyar upp á ovastu rók í altjóða sam-felagnum í 2015. Landsverk hevði ein virknan leiklut í ferðslu-trygdar-nevndini, ið skrivaði frágreiðingina. Í stýringsbólkinum sótu umboð fyri Vinnumálaráðið, Akstovuna, Løgregluna, Kommunusamskipan Føroya, Føroya Kommunufelag, Ráðið fyri Ferðslu-trygd og Landsverk. Ferðslu-trygdarætlanin skal, sigur arbeiðssetningurin:

- Tryggja, at allir partar, sum arbeiða við ferðslu-trygd, draga somu línu.
- Samskipa arbeiðið soleiðis, at samfelagið fær sum mest burtur úr orkuni, sum verður lögð í.
- Tryggja eitt skynsamligt samstarv og arbeiðs- og ábyrgdarbýti millum partarnar, ið arbeiða við ferðslu-trygd.
- Gera øll ferðandi tilvitað um teirra leiklut.

Umhvørvisatlit eru partur av øllum verkætlanum á samferðsluøkinum í dag. Dálkingin skal avmarkast mest møguligt og ongin skal byggja land uttan virðing fyri náttúruni.

Í frágreiðingini *Ávegis nullhugsjónini* er stevnumiðið, at í 2015 skal talið á ferðsluvánlukkum við fólkaskaða vera lækkað 30 prosent og vera komið niður á 54 í mun til 77 í 2006. Við eini minking upp á 30 prosent fram til 2015 verður roknað við, at 473 ferðsluóhapp við fólkaskaða fara at henda í tíðarskeiðinum 2006 til 2015. Tað gevur eina 'sparing' upp á 101 óhapp í mun til støðið í 2006.

Við tað at talið á ferðsluvánlukkum við fólkaskaða minskar munandi, verður sjálvandi eisini roknað við, at talið á deyðum og álvarsliga skaddum í ferðsluni lækkar. Ferðslan veksur við tveimum-trimum prosentum um árið, og tað er tí eitt rættiliga ambitiøst mál at seta sær



at minka um talið á ferðsluóhappum við fólkaskaða við 30 prosent. Um vit seta okkum fyri, at talið á deyðum ikki økist, men verður tað sama sum 2006, so fara 32–33 fólk at doyggja í ferðsluvanlukkum í tíðarskeiðinum 2007 til 2015. Verður hinvegin stevnumiðið 30 prosent minking í 2015 í mun til 2006 rokkið, verður talið 26–27, ella fimm-seks fólk færri.

Týdningarmesti parturin til betri ferðslutrygd er einstaklingurin. Hóast vegleiðandi vegaskipanir, sum við m.ø. tøkni forða fyri vanlukku, løgreglueftiransing, sum fyrbyrgir vanlukkum, og fyrigevandi vegaskipanir, soleiðis at skaðin verður avmarkaður, er tørvur á, at einstaklingurin sjálvur átekur sær sín part av ábyrgdini. Um nullhugsjónin skal røkkast, skulu skipanir og fólk samstarva. Skipanirnar virka einans, um einstaklingurin skilir og góðtekur tær.

Einstaklingurin eigur at verða tikin upp í ferðslutrygdararbeiðið og at vera við til at útinna tað í verki. Hetta skal verða gjørt á ymiskan hátt. Men aðaltátturin er, at tað ræður um at fáa so nógvar kreftir í gongd sum gjørligt. Einstaklingurin skal hava móguleika at vera uppií og ávirka ferðslutrygdina í sínum lokaløki, á arbeiðsplássinum, dagstovninum, skúlanum, ítróttarfelagnum, frítíðarfelagnum o.s.fr.

Í hesum tilmæli verða týdningarmestu avbjóðingarnar, sum eru í arbeiðinum at økja ferðslutrygdina, lýstar eins og tær ætlanir ella strategiir, sum skulu setast í verk fyri at vinna á avbjóðingunum. Felags fyri fleiri av hesum avbjóðingum er, at tær miða eftir, at einstaklingurin skal broyta atferð. Menniskjansligir faktorar eru partur av orsökini í fleiri enn níggju av tíggu ferðsluvanlukkum. Av hesum er tað í nítjan prosent av vanlukkunum eitt samspæl millum einstaklingin, vegin og umhvørvið, sum er høvuðsorsøkin. Í sjei prosentum av førinum er okkurt galið við akfarinum.

Miðað verður eftir at fáa fólk – einstaklingin – at broyta atferð í ferðsluni, at hava rættan atburð og harvið minka um mistøkini. Hetta má verða gjørt við útbúgving og upplýsing, eftiransing og revsing og við at vegir, umhvørvi og akfør so væl sum gjørligt eggja til rættan atburð og soleiðis tryggja, at vanlukka ikki hendir. Og hendir vanlukkan hóast tað, so skulu vegir, akfør og ymisk trygdarútgerð verða soleiðis háttað, at skaðin verður so lítil sum til ber. Við øðrum orðum hevur einstaklingurin sín part av ábyrgdini og somuleiðis skipanin, sum hin einstaki ferðast í.

Her skal verða lagdur dentur á at ávirka, har vanlukkurnar eru flestar og mest álvarsligar:

- Ov nógv ferð.
- Rúsdrekkakoyring.
- Vantandi nýtsla av atkomiligari trygdarútgerð so sum belti og hjálmi.
- Vanlukkur, har ungdómur er uppií.

Viðvíkjandi talinum á deyðum og skaddum so gera vit størstan mun við at fáa fólk at virða ferðmørkini, ikki at koyra rúsað, altíð at nýta bilbelti, og við at arbeiða fyri at fáa tey ungu í ferðsluni at gerast meira tilvitað um vanlukkur, og at tey fáa eina tryggari atferð.

Hóast henda ferðslutrygdarætlan tekur støði í eini ætlan fyri, hvussu ynskiligt er, at ferðslutryggin sær út í 2015, mælir bólkurin kortini til, at ferðslutrygdarætlanin verður eftirmett við jøvnum millumbilum.

### Vandi á ferð

Serliga á *einum* øki hevur Landsverk í nógv ár gjørt eitt miðvíst arbeiði fyri at minka um talið á vanlukkum á vegunum – tað er í vetrarferðsluni við kava og háлку. Vetrarhaldið hevur havt høga raðfesting, og tað er ikki undarligt, um hugsað verður um koyrilíkindini í landinum á vetrartíð. Nógv meiri kavi var tó fyrr, tí seinastu árin hevur kavin einans ligið fáar dagar í senn. Eisini hava vit, tíverri, havt nógvar sera óhugnaligar vanlukkur, ið hava staðist av háлку á vegunum. Fólk gloyma ofta hendan lúnska vandan myrkar vetrarmorgnar í Føroyum. Jan Müller hugleiðir um ferðsluvanlukkur í blaðgrein frá 1982:

»Hann kendi seg væl. Nú vóru fyra ár síðani, at hann tók koyrikortið, og endiliga hevði hann fingið sín egna bil. Her sat hann nú og stýrdi síni egnu lítlu verð. Honum tørvaði ikki at spyrja nakran annan eftir. Her var tað einans hann, sum ráddi fyri tíð og stað ... og ferð!

So stór var frøin at koyra í sínum egna bili, at hann hevði heilt gloymt at festa sær í henda fyrsta veruliga vetrarmorgunin.

Men nú kom trongdin á hann. Hann lyfti fótin eitt sindur upp av speedaranum, tá hann rætti seg niður eftir biltendranum. Ferðin





minkaði nakað. Hann festi sær í og dró spakuliga tann nikotinríka roykin niður í lunguni. Við einum ernaðist hann og kendi seg enn betur.

Ímeðan – uttan at hugsa um tað – trýsti fóturin fastari og fastari niður á speedaran. Ferðin øktist. Reyði pinnurin á ljóstalvuni frammanfyri flutti seg nú skjótt uppeftir ... úr 30 upp í 40, 50 og 60 ... tá hendir óhappið. Eitt veikt nívandi barnaskríggj hoyrist. Ein lítil stoytur. Bilførarin raknar við sum úr einum rúsi, flytur í øgiligum skundi fótin yvir á bremsuna. Men ov seint er. Bilurin verður slongdur í teirri nógvu hálkuni.«<sup>10</sup>

Eina góða viku eftir ólavsøku í 2005, eitt mánakvöld, var eitt ferðslu-óhapp í miðbýnum í Havn. Tað var ikki fyrstu – ei heldur síðstu – ferð, at tilíkt hendir. Tað óvanliga hesaferð var, at vanlukkan elvdi til alment kjak um ungar bilførarar, ið kappkoyra í Havnargøtum. Vanlukkan kundi kostað mannalív, og fólk ørkymlaðust av risikoatferðini hjá teimum ungu. Tann stóri spurningurin, ið stakk seg upp, ljóðar soleiðis: Hvat kunnu vit gera fyri at steðga bilvanlukkunum? Spurningurin »hví bera fólk seg at sum tey gera?« hevur nógvur síður og kann ikki kannast, uttan at viðkomandi persónar fáa eitt orð at hava sagt. Og viðvíkjandi hesum er eisini nakað nýtt og jaligt hent: ungir bilførarar hava sagt sína meining um kjakið í fjølmiðlunum eftir vanlukkuna áttanda august 2005. Tað er at frøast yvir, tí nú koma nógv nýggj sjónarmið fram. Tey ungu vilja ikki revsast kollektivt fyri ørskapin hjá nøkrum fáum. Og tað er til at skilja. Tey flestu halda seg til ferðslulógina, vilja ikki seta lívið í váða og halda seg yvirhøvur burtur frá tí risikosøkjandi bilungdóminum.

Hvussu fært tú fatur á teimum vandamiklu førarunum, ið seta egið og onnur lív í vanda? Hvussu kunnu hesir fáast at broyta atferð og lívsstíl? Í Degi og Viku í SvF<sup>11</sup> segði ein fyrrverandi kappkoyrari, at talan er um eina lutmentan ella subkultur, ið ikki bara savnast um kappkoyringina. Tað byrjaði, segði maðurin, við at mann koyrði vanligar biltúrar á kvöldi, men broyttist síðan til at blíva, hjá nøkrum, ein øgilig kapping um skjótleika og motorstyrki. Tað einasta, ið er at gera, sambært hesum unga manni, er at skapa serliga koyribreyt til endamálið. Ber til at fáa ungar bilførarar at broyta hugburð? Møguliga. Í blaðnum *Lít* hjá Tryggingarfelagnum Føroyar, november 2001, sigur ein ungur maður:

»Tað undrar meg als ikki, at nógvu ferðsluvanlukkurnar ikki rína við tey ungu. Tað ber ikki til at forða ungum dreingjum í at koyra skjótt. Eg dugi illa at siggja, at tað kann broytast [...] Dreingir mugu sleppa at roynd kreftir, kappast og avreagera. Hetta eru ikki tankar, men bara ein gerð, eitt instinkt.«

Maðurin, ið slapp frá bilvanlukku við lívinum, fortelur um, tá hann og vinmenninir koyrdu biltúrar: »Teir góvu alt, sum bilurin orkaði. Onkuntíð lógu teir um 200 km/t um náttina.« Søgán er rørandi og ræðandi, tí ungi maðurin fortelur opið um, hvussu spennandi tað var, sum ein rúsur, at koyra skjótt, skjótari, skjótast.

### Akta ov illa ávaringar

Nógv tær flestu vanlukkurnar henda á vetri, men tað er ikki bert í háлку og kava, at vanlukkurnar henda. Regn og myrkur eru eisini atvoldin til álvarsamar vanlukkur. Eisini vísir tað seg, at ungir bilførarar ofta sita við rattið, tá vanlukkan hendir. Tíverri eru ungfólk, serliga dreingir, rættiliga ofta atvoldin til álvarsamar ferðsluvanlukkur í Føroyum. Ein annar trupulleiki er, at fólk ofta fara út at koyra millum bygdur, hóast Landsverk ávarar um sera ring koyrilíkindi, og tá er skjótt at bilar koyra seg fastar uppi í fjøllunum og mugu gravast leysir aftur. Landsverk hevur í dag ment eina góða og brúkaravinarliga fráboðanartænastu, sonevndu sms-tænastuna, ið gevur feskastu tíðindini um koyrilíkindi kring alt landið. Um vetrarferðsluna í Føroyum skrivur *Sosialurin* í 1982 í serblaði millum annað:

»Alt ov ofta hoyra vit um álvarsligar ferðsluvanlukkur sum henda á føroysku vegunum. Orsøkirnar kunnu vera mangar og í hvørjum føri líka meiningisleysar. Fólk standa spyrjandi. Hvat kann gerast? Politiið ger sítt besta við millum annað ferðkanningum. Bileftirlitið kannar í hvørjum standi, bilarnir eru í. Ráðið fyri Ferðslutrygd ger stórt upplýsingarbeiði víðahvar. Landverkfrøðingurin setur ávaringarskelti upp eins og vegirnir verða merktir. Bilverjur verða settar upp, vegirnir verða gjørdir góðir og breiðir o.s.fr.

Men hóast alt hetta fyrbyrgjandi arbeiði henda álvarsligu ferðsluvanlukkurnar í stórum tali.«



Ferðslutrygðarbeiðið er nakað, ið skal endurnýggjast á hvørjum ári. Tað er ikki nóg mikið at hava eitt átak og so bíða eftir úrslitunum. Tað er ein tíðarkrevjandi gongd, ið regluliga má takast fram og varpa ljós á vandarnar á vegunum í Føroyum. Nullhugsjónin arbeiðir fram ímóti, at ongin verður dripin í ferðsluni og ongin fær álvarsligan skaða. »Pínemarkið« er nakað, ið nullhugsjónin grundar á, og hesum viðvíkjandi hevur nóg verið granskað aðrastaðni í ferðini í ferðsluni. Og tað vísir seg, at eitt týðandi mark er 30 km/t.<sup>12</sup> Nullhugsjónin er bygd á tann siðsemiliga grundvøllin, at mistøkini, vit gera í ferðsluni, ikki skulu elva til, at nakar doyri ella verður álvarsliga skaddur. Stremban okkara at náa nullhugsjónini, sigur Petur Jacob Sigvardsen, fyrrverandi formaður í RFF, er at royna at loysa ein álvarsligan heilsutrupulleika í fólki okkara.<sup>13</sup>

Einhvør broyting í samferðslukervinum hevur eina politiska og búskaparliga síðu. Tað slepst ikki undan, at onkur partur í málinum fyrst og fremst hyggur at prísinum í krónum og oyrum, tá uppskot verður lagt fram, til dømis um at flyta ella steingja eitt vegastrekki.

Ferðslulógin er ein týðandi partur av hesum spurninginum. Er hon nóg góð, sum hon er? Hvat eigur at broytast? Ein annar spurningur er sonevnda ferðslu- ella bilmentanin í Føroyum. Nógvar álvarsligar vanlukkur henda um náttina, ofta er rúsdrekka uppií, og ofta er ferðin alt ov stór. Uppgávan hjá Landsverki er at tryggja, at fysisku karmarnir eru gjørdir á ein hátt, so vandin fyri álvarsomum vanlukkum gerst so avmarkaður sum gjørligt. Tað kann til dømis vera við at skilja sonevnda »bleyta« og »harða« ferðslu sundur. Fara vit aftur í tíð, kanska tíggu-tjúgu ár, so varð tíverri sera lítið tosað um ferðslutrygd millum teir, ið høvdu vegirnar í Føroyum sum arbeidsøki. Vilmund Jacobsen skrivar á degi teirra deyðu í ferðsluni í 2002:

»Dagur teirra deyðu í ferðsluni fær okkum eisini at hugsa um lívið – at lívið er ein virðismikil gáva, sum er fallin okkum í lut, men sum eisini kann takast frá okkum, um vit ikki fara væl um hana.

Latið okkum vera góð við lívið – og hvønn annan, eisini tá ið vit ferðast úti á vegunum, so uppáftur fleiri blómur ikki verða at síggja um eitt ár.

Blómurnar eru vakrar, men nóg vakrari er ungdómurin ... «<sup>14</sup>

Blómurnar og asfaltið umboða her lívið og deyðan. Orðini á hesum sorgardegi kunnu fáa okkum at hugsa um, hvussu ómetaliga vandamikið tað í veruleikanum er at koyra bil. Tað krevur ótrúliga góð evni at vera ein tryggur og álitandi førari í ferðsluni í dag.

Varði 04 Öygjarvegurinn

# Líðingarvegur og húruvognna- vegur í trý ár



Ein heldur illfýsnan heystarmorgun í 1964 var stjórin í Flogfelagi Føroya, Lars Larsen, á veg norður eftir Oyggjarvegnum. Lars og aðrir høvdu árið fyri stovnað Flogfelið, og felið umboðaði Icelandair, sum eftir áheitan frá Lars Larsen og øðrum var farið at flúgva millum Føroyar, Ísland, Danmark og Skotland í 1963. Eftir at Oyggjarvegurin var liðugur úr Kollfjarðardali niðan á Hórisgøtu, var tað nógv lættari at koma til og úr Havnini. Hóast NATO-vegurin úr Havnini og Oyggjarvegurin norðanfyri ikki vóru samanbundnir enn, so vóru bara 100 metrar at ganga um Skeiðsá og sleppa sær inn í ein annan bil, sum stóð hinumegin og bíðaði.

Sum hann situr í bilinum hendan morgunin, hugsar hann aftur á, hvussu trupult tað var, áðrenn Oyggjarvegurin kom. Sum umboðandi flogfelag kendi Lars eina stóra ábyrgd fyri at fáa ferðafólkini til og frá flogvøllinum. Almenna farleiðin til Havnar hevði verið við *Vesturleið* um Vágahavið. Har kundi mangan vera baldrut, og viðraði tað ikki at fara tann vegin, lá leiðin yvir land, sum tikið varð til.

Teir dagarnar ráddi um at fáa bil ella buss av flogvøllinum til Fúta-klett, har Alfred hjá Sam sigldi við *Ólavi*. Síðani gekk leiðin á Vestmanna, við bili eftir Vestmannavegnum til Kollafjarðar, har ein av mjólkarbátunum sigldi ferðafólkini frá brúnni Við Sjógv til Havnar.

Runudíki millum  
vegendarnar.



Mangan ein trupul uppgáva, ikki minst í ringum veðri, tí flogfarið kundi ikki bíða í fleiri tímar eftir ferðafólkunum.

Nú var alt vorðið so nógv lættari, hugsaði Lars, har hann sat millum onnur ferðandi, sum eisini skuldu norður um Hórisgøtu hendan morgunin. Og hóast vegurin ikki enn var av bestu koyrivegum, so var framgongdin fyri ferðafólkini stór. Uppaftur lættari fór tað eisini at gerast, tá seinastu 100 metranir vórðu knýttir saman við Skeiðsá á Hórisgøtu.

Á vegnum norðureftir sat Lars Larsen og hugleiddi við síðumannin um, hvussu lagnan fyrst við einum heimskríggi og nú einum køldum kríggi, hevði skumpað undir at fáa gongd á vegin. Tórshavnar kommuna hevði longu eftir kríggið tikið stig til at gera ein veg gjøgnum tann partin av haganum, sum hoyrði til Havnina og nakað væl inn í Sundshagan. Men síðst í fimmtíárunum søkti NATO um at sleppa at seta eina radarstøð upp á Sornfelli, og fyrirteytin fyri hesum var, at vegur bleiv gjørdur niðan í Mjorkadal og víðari niðan á Sornfellið.

Landsverkfrøðingurin fekk uppgávuna at standa fyri vegagerðini. Forsvarsbygningstjenesten veitti Landsverkfrøðinginum amboðsleigu og prosentir fyri prosjektering og fyri at umsita arbeiðið. Vegurin niðan úr Havnini var komin so stutt og mátti eisini styrkjast til tungu ferðsluna, og av tí at radarin hevði skund, mátti annað til. Ein atløgubryggja bleiv gjørd í Kaldbaksbotni, har amboð og tilfar blivu sett í land. Eftir var nú at fáa alt niðan í Mjorkadal, og hetta var stórarbeiði.

Ein rennistrongur bleiv gjørdur niðan á fyrsta hamaran og útgerðin bleiv soleiðis hivað niðan eftir stronginum. Fyrsta tilfarið var til fimm barakkir í Mjorkadali. Tjúgu arbeiðsmenn búðu í fyra av barakkunum og formenninir í einari. Ein fyra tons Ford lastbil fingu teir niðan eftir rennistronginum í smáum og settu hann saman, tá hann var komin niðaná. Kompressararnir blivu hálaðir við talju upp á hamaran og síðan norður eftir hamaranum og til endans beint niðaná. Frá hamaranum drógu tjúgu menn teir gjøgnum hagar.

Arbeiðið varð hálvum steðgað eitt skifti, tí Havnar Arbeiðsmannafelag lýsti verkfall. Felið visti sum var, at NATO stóð fyri arbeiðinum og havnarmenn vildu ikki fara niðan í fjøllini á vetri at arbeiða fyri vanliga tímaløn. Verkfallið stóð við eina tíð, til Føroya Arbeiðarafelag beyð sær til at arbeiða. Havnarmenn treiskaðust nakrar vikur, men

endin var, at teir góvu seg. Teir fingi eitt sindur eyka, men ikki alt, sum teir kravdu.

Dýrt hevur arbeiðið helst verið, tí í seinastuni skuldi sparast niður í smálutir. Mikkjál Helmsdal helt tá, at Kemp, sum hevði eftirlitið vegna danska statin, var í so smáligur. Kemp segði, at arbeiðsmenninir nýttust ikki bæði fláan og djúpan borðisk. Arbeiðsformaðurin í Kaldbak royndi at fáa semju í lag og segði við Kemp, »at De kan nok forstå, hr. Kemp, at det ikke er så læskeligt først at spise grind og spik og sennep ella grunneshoved og så bagefter sagosuppe af den samme tallerken.«

»Det ska' sgu' ned i det samme hul, så det kan være lige meget,« svaraði Kemp, og soleiðis bleiv tað. Hann var ein harður hálsur, hesin Kemp. Hann vildi ikki, at menninir skuldu drekka kaffi klokkan tíggju, og hann setti eisini forboð fyri at roykja á kømrunum, tí eldsvandi kundi standast av roykingini.

Hýruvognurin, sum Lars Larsen situr í, er nú komin niðan í Mjörkadal, og bilførarin er við í hugleiðingunum um nýggja Oyggjarvegin. Hann undrast á, at eingin semja er fingin um at knýta vegin saman, hóast tað nú eru út við tvey ár síðani, at endarnir møttust við Hórisgøtu. Hann heldur fyri, at tað hevði verið ólíka lættari við rutukoyringini, um fólk kundu sitið í sama bili úr Havn norður í Sundalagið ella til Vestmannar. Hann heldur eisini, at hendan kappingin um ferðafólkini í myrkri og kavaroki á fjøllunum bara er av tí ónda. Lars er samdur við bilføraran, men rósir honum samstundis fyri tað stóra arbeiðið, bilfeløgini gera fyri at lætta um ferðafólkaflutningin.

Teir eru nú komnir á veggandan á Hórisgøtu, og Lars rindar og takkar fyri seg og fer úr bilinum. Síðani fer hann til gongu yvir um brúnna og eftir smølu gøtuni fyri at koma til norðara vegganda. Onkur hittinorðaður kollfirðingur hevur givið brúnna navnið *Sukkenes Bro* eftir eini brúgv í Venezia, haðani dømd fólk fyri seinastu ferð skoðaðu frælsið. Smølu gøtuna nevna kollfirðingar *Via Dolorosa*, Líðingargøtuna. Hon man hava navnið hjá sær, tí ikki er tað tespiligt hjá mammum við smáum børnum at ganga hesa gøtuna í stormi, regni og myrkri.

Lars var nú komin yvirum í øllum góðum og fór at leita sær eftir einum bili. Tá vóru bilstøðirnar Bil og Auto tey stóru feløgini, og skipanin var tann, at fólk blivu heintað við hús, og tá tey komu niðan á Hórisgøtu, skuldu tey í ein bil frá sama rutufelagnum hinumegin.



Sukkenes Bro.

Hýruvognsfeløgini høvdu fingið loyvi at seta ein sendara á Sornfelli, so bilarnir sunnanfyri og norðanfyri kundu tosa saman um, hvussu nógv fólk skuldu heintast. Lars var farin við einum bili frá Auto hendan morgunin, og nú vísti tað seg, at bilurin frá Auto norðarumegin var ikki komin til møtis.

Men har var ein hávaksin vestmenningur við einum hýruvogni frá Bil. Lars kendi mannin heilt væl og spurdi, um hann ikki kundi sleppa við. Helt, at fyri tað, um hann ikki hoyrði til sama reiðarí sum Auto, so bar tað ikki til at vera so kantatur.

»Nei,« segði vestmenningurin, »soleiðis er avtalan millum feløgini og har er einki meira at gera við tað.«

Nú var farið at regna av grimd og Lars vildi ikki gevast, tí har var eingin annar bilur eftir. Nei, vestmenningurin stóð við sítt og legði afturat, at tað var heldur ikki vist, at allir hýruvognarnir hjá Bil sunnanífrá vóru komnir, og so var kanska ikki pláss.

»Jú, víst er tað pláss, og hetta er ein stórur Ramblari, tú koyrir, og eg sleppi væl inn á forsetrið,« segði Lars og smekkaði seg inn um hurðina, og soleiðis kom hann vestur í Vágar tann morgunin.

Hetta var dagligur kostur á Hórisgøtu, frá tí at vegirnir møttust á sumri 1963 til á sumri 1966, tá vegirnir vórðu samanbundnir. Tá Lars



Larsen dagin eftir kom úr Vágum á veg til Havnar, var ein fín, íslensk dáma við í ferðalagnum. Hon skein frá hvirlu til iljar og var í hvítum pelsfrakka, hatti, reyðum handsokkum, silkisokkum og stiletthælum. Tað hevði regnað í tveir dagar og alt var eitt runudíki við Skeiðsá millum vegendarnar.

Hon kom úr bilinum við eini hondtasku og einum veldigum kufferti. Har var kolandi vindur og tað var nóg væl, at vandir menn stóðu á beinunum. Tað var beinan vegin, at ein hvirla tók hesa fínu dámuna, sum datt niður á knæ og sum frægast royndi at halda sær fast í onkran stóran stein. Lars og ein annar maður máttu forbarma seg yvir konuna og kuffertið og fingtu hana eftir Líðingarvegnum og yvir um brúnna í ein bil hinumegin.

Líðingin var av hin 6. juli 1966. Orsøkin til, at tað tók so langa tíð at knýta vegin saman, var, at landsstýrið og danska stjórnin vegna NATO ikki kundu semjast um, hvussu nógv landsstýrið skuldi rinda fyri tann partin av vegnum, sum NATO hevði gjørt. Talan var um vegin úr Havn norður á Hórisgøtu. Men hin 16. apríl samdust Hákon Djurhuus, lögmaður, og Jens Otto Krag, forsætisráðharri, um, at landsstýrið skuldi yvirtaka tann partin av Oyggjarvegnum, sum var

Oyggjarvegurin bundin saman við Skeiðsá á Hórisgøtu 6. juli í 1966.

Útsýnið yvir Oyggjarvegin.



gjørður fyri natopening, afturfyri at ríkismyndugleikarnir rindaðu 3,2 milliónir krónur.

Tað gingtu nakrir mánaðir til endaligu samanbindingina. Men seinast í juni fór Mikkjál Helmsdal uttanlands eini ørindi. Frammanundan segði hann við Heina Olsen á prosjekteringsdeildini, at hann kom heim aftur um 14 dagar við einum norðurlendskum ferðalagi, og at tað skuldi vegurin vera bundin saman.

Stundir vóru ikki at gera eina veruliga brúgv um Skeiðsá. Men ein kollfirðingur visti um ein gamlan lýsitanga frá sildaverksmiðjuni. Hann fingtu teir niðan, lögdu hann í ána, skóru endarnar úr og fyltu so grót og betong yvir og planeraðu eitt vegaskapilsí um ána og so var koyrandi.

Hin 6. juli varð latið upp. Kjartan Mohr var formaður í vega- og havnarnevndini hjá lögtinginum, og hann hevði riggað til við smyrjibreyði, øli og snapsi til arbeiðsfólkið. Veðrið var gott og lagið somuleiðis, og menn slógu ring á Hórisgøtu. Men ein maður var illur. Tað var Hákon Djurhuus, lögmaður. Kjartan Mohr hevði sagt øllum bløðunum frá, men ikki lögmanni.

Fólk hugsa ikki um tað longur. Men til hendan dag hevði høvuðsstaðurin verið eitt av mest avbyrgdu plássum í landinum. Og fyri Lars Larsen, flogferðslu og øll onnur gjørdist alt nú so nógv ómakaleysari.<sup>1</sup>





Kapittul 05

# Havnir og lendingar

Týðandi menning í  
fiskivinnu- og oyggjalandi

Í hesum kapitli verður hugt nærri at havnarbygging seinastu hundrad árin í Føroyum. Havnirnar hava fingið nýggjan leiklut í samfelagnum. Tunlar og vegir hava nógvastaðni avloyst ferjusambond í Føroyum. Eisini verður fortalt um nýggja tøkni, ið gevur vitan um havleiðirnar kring landið – til dømis aldusimuleringar.

### Sjóleiðin grundarlag fyrri góðum livikorum

Sjóleiðin er elsta farleið føyoyinga. Skipasøguna hava onnur skrivað, hon verður ikki endurtikin her. Mikkjal Helmsdal, sáli, helt í síni tíð eisini røð av áhugaverdum fyrilestrum um innanoyggja og altjóða sigling við Føroyar. Hesir eru at finna í bókini *Landsverkfrøðingsstovnurin 50 ár*, ið kom út í 1998. Fyrst í tjúgundu øld varð havnarbygging eitt stórt politiskt mál, ið kundi knýttast at vegætlanini hjá Hans Horn.

Tilveran hjá okkara landi hevur til dagin í dag verið knýtt at skipaferðslu. Seinastu árin er tann broyting tó farin fram, at størri parturin av fólkaflutninginum millum Føroyar og umheimin nú er loftvegis, eins og flutningur innanlands nú yvirhøvdur bara er eftir vegunum og við bilferjunum. Vinnulívið hevur í stóran mun til fyrri hundrad árum síðan verið at rækja sjógvín, og seinni varð sjóvinnan hin altavgerandi fyrri landsins búskap, so eisini á hesum øki vóru skip og bátar ein fortreyt fyrri góðu livikorini í Føroyum.

Eftir at kríggjð var farið rættuliga at gera um seg í 1940, fóru inntøkurarnar hjá lands- og kommunukassanum at vaksa munandi, og fekk hetta gamla áhuga tingsins fyrri havnarmálinum at kykna uppafur. Longu í 1942 varð samtykt ein havnarætlan. Sambært henni skuldi studningur latast í eitt tíggu ára skeið til sekstan størri og smærri havnargerðir. Lítið av hesum var tó framt undir krígnum og fyrstu árin aftaná, tí timbur og jarn vóru skamtaðar vørrur; einasta byggtilfar, sum varð selt frítt, var sement. Havn varð tó bygd í Norðragøtu undir krígnum.

Men tá næsta tíggu-ára havnarætlanin, 1948–57, varð framd í tíðarskeiðinum 1949–54, varð nógv av tí írestandi av ætlanini frá 1942 eisini tikið við. Áðrenn tingið samtykti nýggja havnarætlan eftir kríggjð, ynskti tað at fáa eina meting av tørvinum á havnargerðum, og tí varð í 1947 heitt á Anton Djurhuus frá Vandbygningssvæsenet at gera tílika meting. Hann ferðaðist tí kring landið saman við hjálparmanni

hjá lógtingsverkfrøðinginum. Úrslitið var tinginum í hendi á heystið 1947. Hetta hevði við sær, at fleiri kommunur bóðu Anton Djurhuus um at prosjektera havnargerðir ella -viðkanir teirra. Einar tvær kommunur høvdu egnar føyoskar verkfrøðingar at prosjektera, og hinar havnargerðirnar prosjekteraði Landsverkfrøðingurin.

Útinningin av sjálvum byggingunum í 1950'árunum varð framd antin av donskum entreprenørfeløgum ella í samstarvi millum kommunu og Landsverkfrøðingin; eftirlitið hevði Landsverkfrøðingurin í øllum førum, og skuldi stovnurin eisini góðkenna allar byggjætlanir. Síðani eru komnar nýggjar havnarætlanir (1958–67, 1968–77, 1978–84, 1988–96), umframt aðrar áramálsætlanir fyrri smærri havnir og lendingar.

Tá ið onnur havnarætlanin hjá Landsverkfrøðinginum tók við í 1948, og jarn og viður aftur var at fáa, kom gongd aftur á havnarbyggingina. Stovnurin prosjekteraði og bygdí eisini onkra av størri havnunum, umframt alt, ið kom undir heitið lendingar, leinging og breiðking av atløgubryggjum fyrri mjólkarbátar o.s.fr.<sup>1</sup>

Í skeiðinum 1954–64 prosjekteraði og bygdí stovnurin fleiri størri arbeiði umframt, sum vanligt, øll tey smærri. Donsk verkfrøðingafeløg prosjekteraðu og bygdu tó ein part. Síðan 1960-árin hevur føyoskt verkfrøðingafeløg prosjekterað og havt eftirlit við arbeiðinum. Danskir og føyoskir entreprenørar hava bygt flestu størri havnirnar, meðan stovnurin hevur tikið sær av teimum flestu smærri.

Munurin á vegunum og havnunum er, at flest allar havnir eru kommunalar. Ongin havn verður gjørd, uttan at avvarðandi kommuna fyrst verður hoyrd og tikið við upp á ráð. Bý- ella bygdarráðið hevur ávirkan og er við til at gera av hvar og hvat, byggjast skal. Landsverk er forlongdi armurin hjá Farvandsvæsenet, t.e. myndugleikanum og skal góðkenna ymisk viðurskifti í sambandi við havnarbygging. Nú kommunurnar kunnu fáa prosjekt gjørd heima í Føroyum, uttan at landsmyndugleiki átekur sær arbeiðið, stingur spurningurin seg upp, í hvønn mun siðvenjan úr VBV-tíðini, at tað almenna prosjekterar havnarbyggingar, eigur at verða hildin framyvir.

### Kostnaðarmiklar havnir

Havnarbyggingin fyrst í seinastu øld kostaði nógvur pengar, og mangan var sera trupult at fáa góða fíggarloysn til verkætlanir. Danski

staturin stuðlaði byggingini, men setti eisini krøv, og tað vóru ikki øll, ið hildu, at menningin á økinum var rósverd. Jørgen-Frants Jacobsen, skald og blaðmaður, finst harðliga at donsku politisku leiðsluni í føroyskum havnarmálum:

»Tað er óivað, at staturin hevur givið okkum nógvan pening til havnir, kanska nógv meira enn vit sjálvir høvdu kunnað goldið.

Men líka ivaleyst er tað, at havnirnar, um vit sjálvir høvdu skulað bygt tær, høvdu verið gjørdar á ein annan og ódýrari hátt, enn staturin hevur gjørt tær.

[...]

Um Føroya land skuldi goldið, hugsji eg ikki nakrantíð menn høvdu farið at stoytt fyri eina góða millión av gróti niður í Havnarvág til líta ella onga nyttu. Og tað kundi borið á, at eisini aðrar havnir høvdu verið øðrvísi fyriskipaðar.

[...]

Høvdu vit havt sjálvstýri, hevði havnarspurningurin verið loystur í smáum. Men óivað høvdu vit kunnað byrjað fyrr, og tað hevði ikki kostað okkum so nógv, sum tað hevur kostað statinum. Posamaturin er ódrúgvur, einki prógvur betur hetta, enn tað brimgarðspettið, vit dagliga hava fyri eyga her í Havnini.«<sup>2</sup>

Jørgen-Frants, ið er serliga kendur fyri skaldsøguna *Barbara*, var tjóðskaparsinnaður og harmaðist um donsku uppiblandingina í føroysku samferðsluviðurskiftini, ið eru ein týðandi grundarsteinur undir fríum modernaðum samfeløgum.

»Sjálvgjørt er vælgjørt, tað natúrligasta og mest moralska hevði verið, um vegir og havnir organiskt høvdu vaxið fram sum eitt úrslit burtur úr einum sunnum framburði her á landi og burtur úr fólksins egna starvi. Nú hava vit fingið ein liðugt seymaðan klædning, »bestiltan« (men ikki goldnan) úr Keypmannahavn.«<sup>3</sup>

Viðvíkjandi byggingini av sjálvum havnarverkunum er at siga, at stovnurin seinastu umleið 35–40 árin á hvørjum ári hevur havt nógv bygging – stórt sum smátt – um hendi.<sup>4</sup> Tað, ið harumframt er bygt, er fram til 1960 gjørt av donskum arbeiðstakarum burturav. Hetta ár verður farið undir fyrstu havnarbyggingina, ið útint er av føroyskum

arbeiðstakara, og síðan eru trýggir aftrat komnir upp í havnargerðirnar. Hetta er gott tekin um áræði og samfelagsligan framburð.

### Tórshavnar havn

Tórshavnar havn var, ikki óvæntað, tann fyrsta stóra havnin, ið fekk almenna umrøðu í bløðunum. Í lesarabrævi í *Tingakrossi*, oktober 1903, verður millum annað sagt:

»[...] Skønt alt dette er gammelkendte Ting, vedbliver dog Forholdet uforandret Aar efter Aar, og Fiskeflaaden, vor største indtægtskilde og Kapitalholder, forringes i stigende Grad derunder. Hvilke Fordele et stort og sikkert Havneværn med Mole og Anlægskajer vilde betyde saavel paa dette Omraade som i mangehaande andre Forhold, hvilke rige Muligheder for en udvidet Trafik, der vilde skabes derved, er sikkert indlysende for alle.

Det er derfor vort og sikkert fleres Ønske, at dette saa overordentlig vigtige Spørgsmaal snart maatte blive Genstand for en saglig og grundig Drøftelse mellem Kommunalbestyrelsen, vore Handlende, Rederier, Skibsførere og andre, der paa en eller anden Maade nærer Interesse for en heldig Ordning og tidssvarende Forbedring af vore Havneforhold. Som en Henstilling og Opmuntring hertil skulde disse Linier tjene.«<sup>5</sup>

Fimm ár eftir at havnarmenn høvdu skrivað hetta brævið, var tó lítið og onki hent. Uttan iva eitt stórt vónbrot. Í august 1908 varð á tingi samtykt at skipa nevnd, ið skuldi kanna málið um havnina í høvuðsstaðnum gjøllari.<sup>6</sup> Oliver Effersøe varð nevndarformaður. Nevndin skrivaði drúgt álit um havnarmálið, ið skapti kjak á tingi. Eftir fleiri viðgerðir og broytingar kemur henda tingsamtyktin í 1909:

»Lagtinget betoner overfor Justitsministeriet Nødvendigheden af, at Havneforholdene på Færøerne i Fiskeriets og den almene Samfærdsels Interesse bliver forbedrede ved Statskassens Bistand.

Endelig anmoder Tinget om, at Justitsministeriet vil give Tinget en Meddelelse inden næste Samling om Ministeriets stilling til denne Sag i sin Almindelighed.«<sup>7</sup>



Í 1909 var sera nógv kjak um havnina í Havn og ikki óvæntað var fíggingin ein knútur, ið ósemja stóðst av. Tórshavnar kommuna ynskti at seta pengaupphædd av til havnina. Ein annar spurningur, ið fleiri meiningar vóru um, var, hvar í høvuðsstaðnum havnin og brimgarðurin skuldu byggjast. L.T.C. Barner, verkfrøðingur, hevði eitt uppskot, ið Palle Bruun tó ikki var nøgdur við. Bruun, verkfrøðingur í starvi hjá VBV (Vandbygningsvæsenet), fekk í 1906 til uppgávu at gera kanningar av havnarviðurskiftunum í Føroyum. Kanningarúrslitini hjá Bruun vóru greidd úr hondum í mai 1908.<sup>8</sup> Í fleiri ár gekk málið um havnirnar í Føroyum aftur og fram millum tingið og Justitsministeriet í Keypmannahavn, og í 1913 kom »Lov om anlæg af havne m.v. på Færøerne« – men nágreiniligu verkætlanirnar vóru ikki klárar. Og so kom veraldarbardagin, og onki hendi í samfull sjei ár.<sup>9</sup>

Í 1920-árunum var aftur farið at samráðast um havnirnar. Havnin í Havn, ið danska Kampsax bygdi, stóð liðug í 1929. Tórshavnar havn var risaverkætlan eftir føroyskum mátistokki, so »helst er ikki so undarligt, at býráð og lögting vóru eitt sindur varin, tá tað galt um at átaka sær fíggjarligu ábyrgdina av at reka hesa havn.«<sup>10</sup> Vígslan av nýggju havnini fór fram átjanda desember 1929. Jóhs. O. Joensen helt røðu í regni og stormi í Havn hendan vetrardag:

»Havnar borgarar!

Tá vit Havnafólk í dag eru komin saman her á havnaplássinum, so er grundin tann – sum tað óivað vil vera øllum kunnugt – at vit í dag skulu innvíga okkara havn. Havnin hevur jú longu verið brúkt í o.u. 2 mánaðir; men viðurskiftini hava ført við sær, at vit ikki hava kunnað nevnt hana okkara fyrr enn nú.

[...]

Ein góð havn hevur ómetaliga nógv at týða fyri ein bý, og eg vil her úttala ynski um, at okkara havn má blíva til gagn og gleði fyri Havnar bý og borgararnar her, at hon má gera tað, at fleiri og fleiri skip søkja higar, at fleiri og fleiri nýggjar virksamheitir verða stovnaðar, og at hon vil gera tað, at fólk her fær meir arbeiði og soleiðis betur livikor.

[...]

Vit ynskinum um, at vit mugu fáa gleði og gagn av okkara havn, vil eg hervið erklara havnina fyri innvígaða og biðja øll um við mær at rópa 3 hurra fyri havnini.«<sup>11</sup>

Tosið um at fáa eina havn til høvuðsstaðin byrjaði longu í 1890-árunum. *Dimmalætting* skrivaði fleiri greinar um málið í 1897. Fyrstu havnararbeiðini í Føroyum stóðu dansku byggifeløgini Fibiger & Villefrance og Kampmann, Kjerulf & Saxild fyri. Eftirlitið hevði VBV um hendi. Fram til endan av 1920-árunum vóru einans smá atløgupláss til smærri bátar og sluppur á Eystaruvág og Vestaruvág í Havn.

### Aðrar bygdir fáa havnir

Tað var tó ikki bara í Havn, at havn varð bygd, tí fleiri bygdir kring landið høvdu víst havnarmálinum stóran áhuga longu fyrst í tjúgundu øld. Klaksvík, Vestmanna, Sandur, Haldórvík og Hov fingi tilmæli um stuðul til bygging í 1920-árunum. Men ringar tíðir og politisk ósemja førdu til, at nógv ár tó gingu, áðrenn fíggingin varð fingin til veg. Í 1913 var almenn fígging játtað til sjei havnir, og í 1929 vórðu hesar havnir fullførðar.

Alt fleiri bygdir fingi havnir í 1930- og 1940-árunum. Tað kostaði nógv at byggja so nógvar havnir, men havnarbyggingin var roknað sum sera týðandi menning av samfelagnum, eftirsum vit eru fiskivinnutjóð og oygjaland. Í 1948–54 varð havnin í Havn nógv víðkað. Brimgarðurin varð til dømis longdur við 100 metrum. Atløgu-bryggjan við brimgarðin varð nú 205 metrar long. Eisini varð nógv gjørt við nýggju havnina á Vestaruvág. 8000 m<sup>2</sup> av byggjoki varð sprongt tøkt – her komu Bacalao, Havnar Fiskacentralur og Føroya Saltsøla síðan at halda til.<sup>13</sup> Í 1968 varð triðja stóra havnarútbyggingin boðin út. Pihl & Søn úr Keypmannahavn hevði lægsta boðið. Eystari brimgarður skuldi leingjast við 100 metrum, vestari brimgarður við 130 metrum.

Síðstu tjúgu árin hevur nógv verið gjørt við havnina í Havn – og høvuðsstaðurin hevur nú eisini fingið havnarbygging á Sundi við Kaldbaksfjørðin. Í dag røkkur Tórshavnar kommuna langt burtur frá Tinganesi, og arbeiðt verður við at gera nýmótans havn fyri alt landið í Kollafirði. Gongdin hevur gingið skjótari, enn Mikkjal Helmsdal kanska væntaði, tá hann skrivaði áhugaverdu bókina ... *verjir fyri Havnarvág* (1994), ið endar soleiðis:

»Samanumtikið kann sigast, at Tórshavnar Havn eisini framyvir stórt sæð bert verður tær báðar vágirnar við tí landaøki, sum keypt ella tikið

er til havnarpláss, og tað økið og teir atløgumøguleikar, ið fáast kunnu við at fylla upp út í Nólsoyarfjørð frá Eysturhavnini.»

Sera stórar upphæddir hava verið brúktar til at byggja og halda viðlíka havnir kring landið, og ymsar meiningar eru um politikkin, vit hava havt á økinum síðstu hálvu øldina. Hvussu skulu havnirnar fíggjast? Hvussu nógv skal landið lata í studningi? Hvørjar havnir skulu raðfestast hægst? Hetta eru spurningar, ið stinga seg upp, tá kjakast verður um havnirnar í Føroyum. Tað munnu vera fá lond í heiminum, ið brúka »nær til so nógvan pening til havna- og lendingabyggingar sum vit í mun til fólkatalið.«<sup>14</sup>

Tað vísir seg, eins og við so nógvum øðrum á samferðsluøkinum, at byggiverkætlanir, ið skulu føra okkum 50 ella 100 ár fram í tíðina, ofta eru afturúrsgldar longu eftir tíggu-tjúgu árum. Tað merkir, at orkan til umvælingar og útbyggingar gerst nógv størri enn ofta hildið. Samfelagið broytist og krøvini til havnir – stødd, styrki, dýpd, snið – verða alt størri. Hóast føroyskar havnir eru kommunalar, so hevur Landsverk havt næstan allar havnarbyggingar um hendi, síðan stovnurin varð stovnaður í 1948. Stovnurin ráðgevur kommununum og skal góðkenna allar verkætlanir, so at almennar játtanir verða brúktar á ein skilagóðan hátt.

### Danskar og føroyskar verkætlanir

Í 1948 vóru í Føroyum umleið 1,3 kilometrar av bryggjum og lendibrúm við dýpi meiri enn tríggar metrar, og eini 300 metrar av grótkasti, umframt lendingar.<sup>15</sup> Fram til 1960-árin vóru tað, sum sagt, danskir arbeiðstakarar, ið bygdu stóru havnirnar í Føroyum, men síðan tá hava føroyingar eisini givið íkast til hetta arbeiðið. Landsverkfrøðingurin hevur tó í flestu førum gjørt lendingararbeiðið. Í dag verða nógv tey flestu prosjektini lögð til rættis í Føroyum. Í dag eru umleið níggju kilometrar av bryggjum og lendingarbrúm við meira enn fimm metra dýpi í landinum. Landsverkfrøðingurin hevur øll árin gjørt eitt stórt arbeiði fyri at kanna dýpið og botnviðurskiptini kring landið í sambandi við havnarbygging. Í dag verða sera framkomin tól brúkt at máta upp sjókið fram við strendur og framleiða sjókort ella botnkort. Stovnurin umsitir innanoyggja sjókið – til dømis í sambandi við alivinnu – og ger aldu-, vatn- og vindmátingar kring landið. Stovnurin hevur, síðan

hann varð stovnaður, havt eini 70 størri havnararbeiði – umframt atløgubryggjur, bátahyljar og lendingar – undir eftirliti viðvíkjandi prosjektering og bygging.

Tá kríggið brast á í 1939 vóru sjev veruligar havnir í landinum. Tær vóru í Vestmanna, Sørvági, Miðvági, Vági, Tvøroyri, Klaksvík og Havn. Síðan komu eisini havnarløg í Kollafirði, Runavík, Fuglafirði, Skála, Strondum og á Toftum.<sup>16</sup> Fyrst í nítjandu øld var Havnin einasta havn og handilsstaður í landinum, men síðan komu Tvøroyri og Klaksvík í ávíkavist 1836 og 1838. Hesir býir fingur, eins og Vestmanna í 1839, úthandlar hjá tí Kongliga einahandlinum.<sup>17</sup> Havnin mentist sum havnarbýur í 1930-árunum.

»Tórshavnar Havn og Havnin sum havnarbýur menti seg í tíðini, tá ið skip fóru at leggja at. Menningin byrjaði, hóast heimsumfatandi búskaparkreppu í 1930-árunum, og endaði við fíggjarkreppuni fyrst í 1950-árunum, tá ið húsagangurin hjá Sjóvinnubankanum setti dám á øll viðurskipti í samfelagnum.«<sup>18</sup>

Mitt í nítjandu øld, eftir at fríhandil varð innførdur, fingur vit regluligt ferðafólkaskipasamband millum Føroyar og útheimin. Áðrenn ár 1900 var tað fyrst og fremst DFDS (Det Forenede Dampskibsselskab), ið stóð fyri siglingini til Føroyar. Samband var millum Føroyar, Skotland, Danmark, Ísland og Noreg.<sup>19</sup> Í 1925 kom Skipafelag Føroya inn í myndina við *Tjaldrinum*. Síðan komu fleiri nýggj skip, nýggj *Tjaldur* og nýggir *Smyrlar*, ið tæntu landinum sera væl. Í 1983 kom so *Norrøna* hjá Smyril Line. Og tjúgu ár seinni yvirtók nýggja *Norrøna* siglingina, tá gamla *Norrøna* varð seld av landinum. DFDS helt uppat at sigla til Føroya í 1992. Í flutnings- og samferðsluhøpi vardi føroyska miðöldin langt inn í tjúgundu øld, tá vanliga skjútsið og prestaskjútsið í ávíkavist 1921 og 1936 vórðu avtikin.<sup>20</sup> Lat okkum nú flyta fram í tíð og hyggja eitt sindur nærri at nøkrum av tí, ið hevur eyðkent síðstu umleið tjúgu árin.

### Dýrabæra Gamlarætt

Tá vit tosa um havnir og havnarbygging í Føroyum í nýggjari tíð, so slepst ikki undan at nevna Gomlurætt, ið skuldi geva sandoyingum skjótari og tryggari samband við Stremoyinna og høvuðsstaðin. Verk-



ætlanin var rættiliga kostnaðarmikil og stór politisk ósemja var um málið. Gamlarætt, ið liggur millum Kirkjubø og Velbastað, kostaði góðar 130 milliúnir krónur. Men vegurin millum Gomlurætt og Havnina skuldi eisini breiðkast og umvælast, í støðum eisini flytast, so samlaða rokningin kann sigast at vera blivin nógv hægri. Haraftrat skuldi havnin í Skopun eisini umbyggjast.

Havnin í Skopun verður »neyvan nakrantíð heilt liðug, um vit líta aftur á tey seinastu hálvthundrað árin ...«, stendur at lesa í *Sosialinum*<sup>21</sup> dagin fyri, at *Tróndur* skal sigla sín fyrsta túr av Gomlurætt um Skopunarferð. *Tróndur* er heldur ikki tíðarhóskandi, so nýtt stásiligt skip – *Teistin* – skal byggjast til hesa farleið. Landsverkfrøðingurin er, sigur Signar Heinesen í somu blaðgrein í *Sosialinum*, væl nøgdur við avrikið hjá byggifelagnum Højgaard & Schultz og Landsbyggifelagnum.

Danska byggifyritøkan Højgaard & Schultz, ið hevði havt arbeiði um hendi í Føroyum síðan 1952, pakkaði saman og fór av landinum eftir at hava staðið fyri Gomlurætt, Skopunar havn, havnini í Hesti og arbeiðið fyri SEV á Eiði síðstu árin fram til 1992. Harða búskaparkreppan í landinum rakti byggivinnuna í landinum meint, íroknað danskar fyrirkur sum Højgaard & Schultz.

Kostnaðarmiklasta havnin í Føroya søgu – møguliga undantikið Skopunar havn – varð alment tikin í nýtslu í mai 1993. Gamlarætt er, søgdu fólk, tá havnin stóð klár, ein dýr loysn, men góð havn. Gamlarætt er haraftrat sera sjáldsom havn, tí sera bratt, sprongt grótlendi er niðan til vegin millum Kirkjubø og Velbastað. Ferjuhavnin á Gomlurætt er 16.800 m<sup>2</sup> á landi og hylurin er 15.300 m<sup>2</sup>. Brimgarðurin er 540 metrar langur og bryggjan 50 metrar long. Nú samtykt er á tingi at byggja undirsjóvartunnil til Sandoyar, so er spurningurin, hvussu leingi Gamlarætt fer at virka sum havn hjá ferðandi av Sandoyinni aftrat. Í 1999 varð farið í gongd við at finna tann rætta avloysaran til tann skjótt 40 ára gamla *Trónd* til siglingina millum Skopun og Gomlurætt. Skipasmiðjan á Skála, ið er partur av Tórshavnar Skipasmiðju, skuldi byggja stolta skipið. Skipasmiðjan fyrreikaði seg væl og hugsaði millum annað um hugna og útsýni hjá teimum ferðandi:

»Hóast tað bert tekur ein góðan hálvan tíma at sigla av Skopun til Gomlurætt, so skulu teim ferðandi standa tænar í boði, sum eru lagaðar til stuttu siglingartíðina.

Og her er hugsað um mong ymisk viðurskifti – millum annað møguleikunum fyri ábiti, kioskvørur, spæliplássi til børnini, skiftirúmi til smábørn og ein skíggja at vísa trygdarskipanina, upplýsingar um ferðina og annars gera sítt til at hugna fólk undir siglingini.

Hinvegin skulu tey ferðandi eisini fáa umstøður at njóta ta vøkru føroysku náttúruna og annars fuglalívið á landi og sjógvum við Skopunarferð.«<sup>22</sup>

Hetta er væl umhugsað. Og helst varð roknað við, at skipið fór at sigla í minst 20–30 ár um Skopunarferð. Men tað eitt sindur óvist, nú undirsjóvartunnilin veruliga er komin á skrána. Útsýnið er ikki tað, ein hugsar um, tá tunnil verður bygdur. Soleiðis er við so nógvum í samferðsluni – broytingarnar koma ofta skjótari enn væntað ella ætlað ... Hjá nógvum varð Gamlarætt eisini eitt súmbol upp á kaotisku og ábyrgdarleysu 1980-árin. Tað er kanska av órøttum. Men vanlig fólk mettu verkætlanina vera ómetaliga dýra í eini tíð, tá sparast skuldi á næstan øllum økjum. Hvussu kundi man finna uppá at byggja eina so øgiliga havn, ið liggur millum tvær smáar landbúnaðarbygdur uttan sjóvinnu? Í dag verður lítið tosað um Gomlurætt. Kanska fólk hava vant seg við hana.

Í 2001 var *Teistin* so klárur at fara í sigling av Gomlurætt. Havnirnar í Skopun og Hesti vóru tó – í mars mánaði sama árið – enn ikki klárar at taka ímóti tí nýggja skipinum. *Teistin*, bygdur í Póllandi/á Skála, var 45 metrar langur og 13 metrar breiður. Skipið tók 33 bilar og 300 ferðafólk, um veturin tó einans 200 ferðafólk. Nú varð skjótt og trygt at ferðast av Sandoyinni til Havnar.

### Suðuroyggjin nýtt skip og nýggja havn

Í 1990-unum varð rættiliga nógv arbeiði gjørt fyri at byggja út og dýpa havnir og brimgarðar kring landið. Tey fyrstu árin, meðan kreppan setti síni spor á alt samfelagið, var tó torført at fáa fígging til verkætlanirnar. Byggivinnan hevði tað ikki gott, segði Henning Jacobsen – »hon er pínð niður, og alt vísir seg at vera ómøguligt. Kemur føroyska samfelagið fyri seg aftur, sum vit megu vóna, verður sera dýrt at menna byggivinnuna aftur.«<sup>23</sup> Nógvar gamlar ferjur trongdu til at skiftast út og nýggj ferja til Suðuroyar var ovarlaga á ynskilistanum hjá nógvum politikarum.



Suðuroyingar skuldu fáa nýggja havn og nýtt skip, ið skuldu fáa fjarskotnu oynna at mennast og blóma eftir sera ringar tíðir í kreppuárunum. Kjak var um fleiri ymisk viðurskifti í sambandi við sjóferðsluna suður um fjørð. Millum annað vóru røddir frammi, ið ynsktu at knýta Suðuroynna til høvuðsstaðin umvegis Sandoyinna. Sostatt skuldu suðuroyingar, sambært hesi hugsan, fyrst sigla til Sands og síðan um Skopunarfjørð saman við sandoyingum. Áhugavert lesarabræv um sjóferðir hjá sandoyingum og suðuroyingum stóð í *Dimmalætting* á vári 2000.

»Einki tæinir at gráta um spilta mjólk. Gamlarætt er gjørd og goldin [...] Hugsíð tykkum bara til, tá ið ætlaða ferðaætlanin um Gomlurætt verður fullførd um nøkur ár. Tá skulu allir suðuroyingar, ið ætla sær til Havnar, ferðast um Sand, Skopun, Hest og Gomlurætt [...] Einasta rætta, ið nú er at gera, er at lata Gomlurætt fáa frið. Brúkið ikki eitt oyra meir upp á hana, men latið nýggja Trónd [Teistin] taka gomlu farleiðina upp aftur og sigla inn á Kongabrúnna, sum Jákup Andrias og gamla Ritan gjørdur [...] Latið so suðuroyingar fáa frið at sigla til Havnar við sínum nýggja Smyrli. Gamlarætt er góð til sjúkraflutning á hávetri.«<sup>24</sup>

Hetta er kanska ikki tað mest vanligu sjónarmiðið at finna, men vísir, at tað eisini eru fólk, ið gjarna sigla eitt sindur longri, fyri á tann hátt at sleppa á land mitt í Havn, heldur enn at leggja at í Onga manna landi millum tvær bygdir á vestursíðuni á Streymoyinni. Eitt annað mál, kjakast varð um, var, hvar nýggja samferðsluhavnin á Tvøroyri skuldi verða. Havnin á Drelnesi skuldi, sambært ætlanini hjá suðuroyingum, nýtast sum oljuhavn, og tí var neyðugt at gera nýggja, hóskaði samferðsluhavn til ferðafólkaflutning. Landsverkfrøðingurin kom við uppskoti um at leggja nýggju havnina longur út á fjørðin, ein kilometur uttan fyri havnina á Drelnesi.<sup>25</sup>

Nýggi *Smyril*, ið skuldi koma í 2004, skapti eisini lívligt kjak um havnina í Havn, tí veruligt plásstrot fór at verða á Eystaruvág, tá skipið, saman við nýggju *Norrønu*, skuldi liggja við bryggju. Nógv fólk í høvuðsstaðnum væntaðu sær reinan ruðuleika í miðbýnum, tá skipini komu, tí alt ov nógvir bilar fóru at verða á einum sera lítlum øki. Tórshavnar kommuna segði eisini greitt beinanvegin, at hon fór ikki at gera nakað nýtt atløgupláss til *Smyril*. Býurin var als ikki bygdur til so stór skip og so nógva ferðslu, søgdu fleiri ónøgd havnarfólk, ið

funnt at teimum, ið ynsktu at kroysta skipini inn í Havnina uttan naka veruliga heildarætlan fyri framtíðina. Reidar Nónfjall, táverandi stjóri á Strandferðsluni, gjørdi eisini vart við sína ónøgd. Reidar mælti til, at allir partar settu seg niður at royna at leggja eina langtíðarætlan, sum rakk eini 50–80 ár fram í tíðina.

Oddvør Johansen, ið mangan hevur skrivað hugleiðingar um høvuðsstaðin við Tinganes, varð eitt sindur skelkað, tá nýggju ferðamannaskipini komu til Havnar:

»Tá ið ein stendur uttan fyri løgmannsskrivstovuna og lítur yvir á Norrønu, okkara stolta skip, fær ein eitt slag av kulturskelki. Eygað verður órógváð, tí her er nakað, sum ikki riggar saman. Fyri at siga tað bart út, so haldi eg, menn hava gjørt ein brølara. Tað stóra flotta skipið er sum ein filur í einum postalínshandli, lokkað í eina fellu.

Sjálvandi átti skipið at ligið sum eitt prýði úti á molanum, kanska í »krók-inum«, sum bert er eitt hanagleiv burturi. Og nú ætla menn at lokka nýggja Smyril í somu fellu, meðan tey ráðandi vaska sínar hendur.«<sup>26</sup>

Samstundis styttist tíðin til skipið skuldi koma til landið, og neyðugt var at fara í holt við samferðsluhavnina í Suðuroy skjótast gjørligt. Uppskotið til havn á Tvøroyri varð mettt at kosta 55 milliónir krónur; og farstøðin og landgongubrúgvinn mettt at kosta fyra-fimm milliónir krónur aftrat.

### Val millum hólmi og havn

Allir suðuroyingar vóru ikki fegnir um uppskotið hjá Landsverki til samferðsluhavn á Tvøroyri, tí vandi var fyri at ríkt og sjáldsamt náttúruumhvørvi fór at oyðileggjast. Axel Mortensen sigur í hugleiðing um ætlanina:

»Tað er spell, ja meira enn spell, at slíkt umhvørvi, sum tað kring Lítlahólm, ið goymir so rík minni og hevur verið ein livandi partur av tilveru teirra fram við Tvøráfjørð bógva, nú skal koma undir grótkast og hvørva með alla. Fyri at gera oyðileggingina fullkomna, skal sunðið innan fyri hólmin eisini tippast.«<sup>27</sup>

Arbeiðið á Tvøroyri vísir okkum, at ymisk grundleggjandi virði og mál til tíðir stoyta saman, tá vit byggja land og skapa »samfelagsmenning«.



Spurningurin um hvat, vit ynskja at varðveita, og hvat, vit ikki ynskja at varðveita, stingur seg upp.

Í dag er vanligt at brúka sonevnda »dialog-baseraða« planlegging av verkætlanum á samferðsluøkinum. Hetta inniber at lokal áhugamál verða tikin í álvara og fáa sína ávirkan á endaliga úrslitið. Í grundini hevur hetta altíð sett síni spor á byggiarbeiðini í Føroyum, tí at lokalpolitisk viðurskipti hava ávirkað arbeiðsgongdina, men í dag verður arbeiðt eftir einum meira »vísindaligum« og demokratiskum leisti, har allir partar, ið umboða ymiskar fakkólkar og áhugabólkar, lokalt og fyri landið, skulu tosa saman og royna at finna semjur. Øll viðkomandi sjónarmið skulu dragast fram og tulkast í sambandi við stórar byggiwerkætlanir.

Spurningurin um tíð og kostnað gerst eisini avgerandi. Myndugleikarnir ynskja sjálvandi at fáa verkætlanir sínar lidnar til tíðina fyri ikki at missa pening. Men trupulleikin er, at tíðarneyð ofta elvir til, at neyðugar kanningar, millum annað viðvíkjandi náttúruvernd og -umhvørvi, ikki verða gjøgnumfórdar á nøktandi hátt. Hetta kom millum annað fram, tá stórir vinnulívmenn ynsktu at spreingja partar av Tinganesi burtur, fyri at fáa pláss fyri teimum nýggju, stásiligum skipunum, *Smyrli* og *Norrønu*, stutt áðrenn tey stevndu inn á Havnarvág. Kjakið um hesa verkætlan fyri Havnarvág, eitt sera týðandi kjak, varð av onkrum vinnuliga »progressivum« persónum mett sum tíðarspilla.

Fara vit aftur til Tvøroyrar, so mótmælti Náttúruverndarfelagið, at samferðsluhavnin varð bygd sum ætlað, av tí at sjálðsamt taraslag, sum ikki var funnið í Føroyum áður, var funnið á Lítlahólmi á Trongisvágsfirði í 1997. Felagið royndi til fánýtis at trýsta Bjarna Djurholm, landsstýrismann í vinnumálum, at bjarga hólminum. Allir formalitetir og allar fyriskrivaðar mannagongdir vóru fylgd, segði Djurholm í stuttum svari. Arbeiðið upp á samferðsluhavnina varð liðugt eitt gott ár seinni – í desember 2004. Samferðsluhavnin kostaði 59 milliúnir krónur – og tá var farstøðin, sum kostaði umleið fimm milliúnir krónur, ikki tikin við.

Tollaksmessudag 2004 varð nýggja havnin alment tikin í nýtslu við stórarí háttíðarløtu. Tilsaman vóru eini 200 fólk knýtt at arbeiðinum við at gera samferðsluhavnina. Articon stóð fyri arbeiðinum at gera bryggju og tað gekk stak væl. Kaiøkið var stórt við plássni fyri 200

bilum. So var bara at bíða eftir nýggja *Smyrli*, ið eftir ætlan skuldi koma til Føroya frá sponsku verksmiðjuni Izaar á vári 2005. Viðvíkjandi Lítlahólmi, so slapp hann, tá avtornaði, rímiliga væl frá havnararbeiðinum á Tvøroyri. Sambært Oyvindi Brimnes, stjóra á Landsverki, so er hólmurin »ikki lagdur undir heilt. Hann er varðveittur óskalaður undir øllum arbeiðinum og liggur leysur frá havnini.«<sup>28</sup> Úrslitið var so stórt nøkulunda nøktandi fyri allar partar. Tó høvdu nóg, til dømis Jóannes Eidesgaard, løgmaður, upprunaliga ynskt, at havnin lá longur inni á fjørðinum »av umhvørvisligum og nostalgiskum orsøkum ... so farleiðin innan fyri Lítlahólmi kundi varðveitast umframt tað umhvørvið, sum hevur verið at sæð á norðursíðuni.«<sup>29</sup>

Nýggja havnin verður portrið hjá Suðuroynni til restina av landinum og til úrheimin, segði løgmaður í hábærsligari røðu, og hann vónaði eisini, »at teir móguleikar, sum Tvøroyri nú hevur fingið við gomlu samferðsluhavnini á Drelnesi, eisini fer at blása lív í nýtt virksemi okkum øllum at gagni.«<sup>30</sup> Tá ið orkestrið hevði spælt síni lög, fólk ið fingið sínar køkur og ballónir, so var bara at bíða eftir skipinum, ið skuldi fylla nýggju havnina á Tvøroyri.

### Farvæl Barskor, farvæl!

Ein onnur oyggj, Kalsoyggj, fekk eisini nýggja, hart tiltrongda samferðsluhavn í 2005. Samferðsluhavnin á Syðradali varð í miðlunum kallað eitt lop inn í nútíðina. Stórt hátíðarhald varð hildið við luttøku av bæði landsstýrismönnum og kommunalpolitikarum. Týsdagin nítjanda apríl varð havnin alment tikin í nýtslu og eini 300 fólk vóru hjástødd hátíðarløtuna, tá Landsverk handaði Strandferðsluni samferðsluhavnina.

Annars búgva einans umleið 120 fólk í oynni. Havnin er, sambært Oyvindi Brimnes, eitt meistaraverk »við vakurt laðaðum brimgørðum av stórum gróti.«<sup>31</sup> Samferðsluhavnin á Syðradali, eins og nógvar aðrar havnir í Føroyum, var leingi ávegis. Longu í 1999 vórðu aldumátningar gjørdar. Í 2003 prosjekteraði Landsbyggifelagið havnina. J&K Petersen fóru síðan straks í holt við at byggja havnina. Eitt 30 ára gamalt skip, *Sam*, yvirtók siglingina til Kalsoyar frá 76-ára gamla *Barskor*. Tá *Barskor* fór, mistu kalsoyngar ein trúgván, gamlan frænda.

»Tað var næstan tann hátíðarligasta løtan, tá ið Sam og Barskor lögdu frá landi [...] Nógvir kalsoyingar voru á bryggjuni at siga Barskor farvæl. Tey stungu rósar inn í stýrhúsið til manningina og tveittu aðrar rósar inn á dekkið.

Løtan var komin, tá ið sigast skuldi farvæl. Bæði skipini ýldu, meðan fyrst Sam og síðan Barskor legði frá landi. Sam bíðaði uttan fyri, meðan Barskor sigldi fram um Sam og varð heilsaður av Sam, og so fóru báðir hvør sína leið, Barskor til Klaksvíkar og Sam til Leirvíkar og so aftur á Syðradal eftir hinum fólkunum, sum skuldu til Klaksvíkar.«<sup>32</sup>

Lopið inn í nútíðina hevur broytt oynna – ella? Kalsoyingar eru nú nærri meginøkinum, tað má sigast, og tað skapar nakrar nýggjar møguleikar. Magni Garðalíð, borgarstjóri í Húsa kommunu, segði í røðu, at hann vónaði, at nýggja ferjusambandið fór at skapa framburð í oynni. Nú er lættari at taka bil við til oynna og koyra millum bygdin. Og um *Barskor* sigur Magni: »Vit fara at sakna ta samveru, sum hevur eyðkent túrarnar um Kalsoyarfjørð og teir menn, sum hava siglt við *Barskor*. Eingin nevndur, ongin gloymdur.«<sup>33</sup> Enn er ongin tunnil komin til oynna, so samveru á ferju hava kalsoyingar enn – í »nýggja« skipinum á leiðini, *Sam*. Tá havnin á Syðradali stóð klár og Bjarni Djurholm klipti enn ein snór, ið súmboliserar eitt nýtt fet á longu leiðini hjá froyingum inn í modernaðu nútíðina og framtíðina, so broyttist Kalsoyggin og Føroyaland. At byggja land er eitt endaleyst arbeiði, tí krøvini og avbjóðingarnar broytast stóðugt. Hans Horn segði á sinni um Kalsoynna:

»På Kalsø og Kunø kan der næppe blive spørgsmaal om vejbygning, men gaar man først i gang med vejbygning på øerne, så vil der stadig melde sig nye krav og i fremtiden vil man få se vej på steder, hvor man nu vil anse det uoverkommeligt at skaffe fremkomst.«<sup>34</sup>

Fyri at menna útjaðaran, verður sagt, er neyðugt at hava eitt vælirkandi samferðslukervi. Hetta hevur alstóran týðning fyri trivnaðin hjá fólkinum í økinum. Tað er rætt, men samferðslukervið loysir ikki allar trupulleikar. Tað skal eitt størri tak til fyri at fáa menning í einum lokal-samfelagi í útjaðaranum. Ein vegur og tunnil kann eins væl føra fólk burtur frá sum til bygdina. Leiðin gongur báðar vegir. Tað serliga í

Kalsoynni er eisini, at oyggin hevði tunlar og vegasamband millum allar fyra bygdinir í oynni, áðrenn hon fekk nakra havn til ferjur, ið flyta bilar. Tí sigur Bjarni Djurholm eisini í røðu síni: »Nústani fáa kalsoyingar ta fullu nyttuna burtur úr vegasambandinum í oynni.«

Øll ferðsla á sjónum í Atlantshavinum verður ávirkað av veðrinum. Vitan um veður og vind er alneyðug fyri at ferðast trygt á sjónum á okkara leiðum. Føroyingar hava altíð tosað um veður, og Landsverk arbeiðir miðvíst við at skráseta og greina veðurmátningar í Føroyum. Veðurtíðindini, ið Landsverk stendur fyri, eru sera týðandi fyri samferðslukervið.

### Veðurtíðindi

Landsverk hevur gjørt veðurmátningar síðan miðskeiðis í 1980'árunum og aldumátningar síðan seinast í 1970'árunum.<sup>35</sup> Landsverk bjóðar eina røð av mátingum, sum nógvir ymiskir bólkar í samfelagnum gagnnýta.

Ávaringar um veðrið kunnu fyrbyggja skaðum á sjógvi og landi. Upplýsingar um vind og háلكu kunnu til dømis forða fyri ferðslulukkum. Vitan um vind og aldumátningar hava eisini stóran týðning fyri trygd og rakstur hjá skipum. Fjølmiðlarnir taka ofta upplýsingar niður av heimasíðuni hjá Landsverki og kunngerá tær fyri fjøldini.

Granskarar kunnu eisini venda sær til Landsverk við fyrispurningum um søguligt tilfar til vísindaligar verkætlanir. Kommunur og byggivinna hava eisini áhuga í upplýsingum, tá havnir, vindmyllur og bygningar skulu byggjast og haldast við líka. Viðhvørt verður heitt á Landsverk um at seta veðurstøðir upp, har kannast skal, um ráðiligt er at byggja í ávísu øki.

At ongin veðurfrøðingur hevur sína almennu veðurtænastu í Føroyum er ein sera óheppin stóða fyri landið, tí at so skulu týðandi upplýsingar um veðurviðurskifti finnast hjá útlenskum stovnum, ið ikki hava Føroyar sum høvuðsøki í sínum arbeiði. Tá hugsað verður um okkara skiftandi veður, ið ávirkar samferðsluna og samfelagið, so er tað undranarvert, at hetta økið ikki verður raðfest hægri. Landsverk sum stovnur hevði eyðsæð fingið stóra gleði av einum veðurfrøðingi.



### Aldusimulering og onnur tæknilig frambrot

Landsverk hefur í dag tækni og færleika at gera numeriskar aldusimuleringar, ið kunnu vísa, hvussu ein ætlað broyting ávirkar kyrruna í einum havnarlagi.<sup>36</sup> Ewald Kjølbro, deildarleiðari á havnardeildini hjá Landsverki: »Kanningarhátturin verður róptur ein 'numerisk simulering' og verður nýtt, tá avgerðir um útbygging ella útfylling í havnarløgum skulu takast. Tað kann til dømis vera at leingja ein brimgarð, at gera nýggja bryggju ella at leggja út flótiþrýr«.

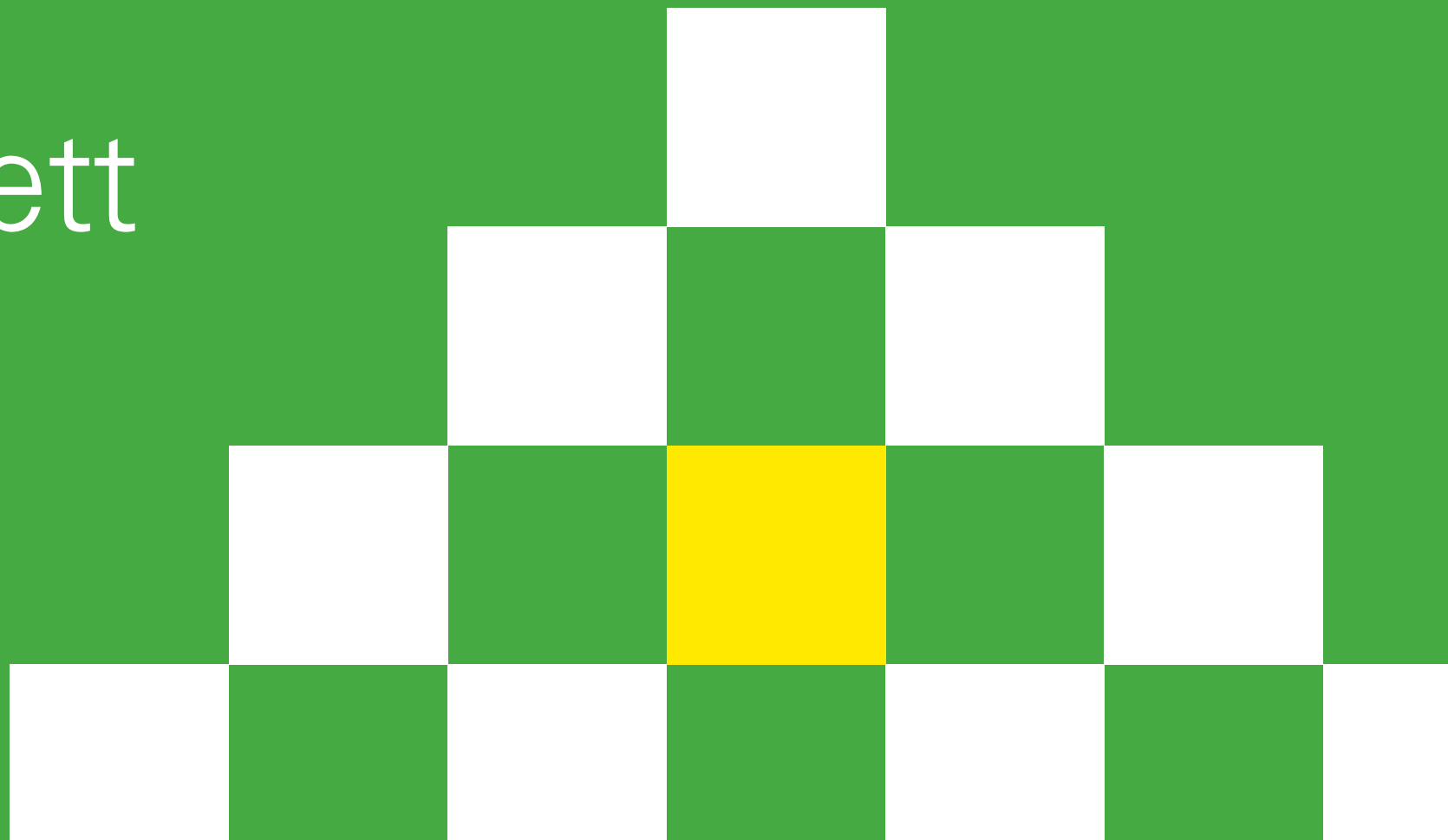
Tá ein útbygging ella einhvør broyting skal gerast, verða aldu-, dýpdar- og vindmátningar gjørdar. Hesar upplýsingar hava m.a. verið sendar Danskt Hydraulisk Institut, sum hefur gjørt numerisku simuleringarnar fyri Landsverk.

Numerisku simuleringarnar hava í flestu førum avgerandi týðning fyri skap og legu av ætlaðu út- ella umbyggingini. Tað kemur til dømis fyri, at fyrsta uppskotið ikki gav ta kyrru, sum roknað varð við, ella at kanningin vísir, at ein verjugarður einans nýtist at vera hálv so langur sum ætlað. Samanumtikið kann sigast, at numeriskar simuleringar eru við til at optimera havnarbyggingina bæði tá hugsað verður um kyrru og kostnað.

Samanrenningar av aldu uttan av havi, vindi og sjóvarfalsstreymi kunnu elva til sera fløkt alduviðurskifti, ið kunnu verða vandamikil sjálvt hjá størri skipum. Neyvar simuleringar av sjóvarfalsstreimum og neyvar simuleringar av veðurforsagnum lata upp fyri móguleikanum at gera rættuliga neyv alduatlas og eisini alduforsagnarskipanir.

Varði 05 Gamlarætt

# Tá lögtingið varð ríkið í politiska rætt



Tað standa fimm kaldir tjóðveldismenn niðri við sjóvarmálan norðan fyri Árnanes í Kirkjubø. Teir eru farnir at leita eftir einum staði, sum eitur Gamlarætt. Men tað gongst illa at finna. Hetta er á kvøldi seinna-partin í februar 1986, og myrkt er í veðrinum. Onkur hevur lummalykt, men hon ger lítlan mun. Teir ganga eitt sindur niðan aftur móti vegnum, og slavna grasið ger, at fleiri av teimum nú eru vátir um føturnar. Komnir upp um eina sýn, slota teir fyri seinastu ferð norður móti Velbastað og royna at fáa eyga á okkurt, sum kann benda á staðið við navninum Gamlarætt.

Í fleiri ár hevði orðaskifti verið um at stytta um farleiðina um Skopunarfjørð við at gera eina ferjulegu á Árnanesi í Kirkjubø. Bæði í 1963 og í 1970 hevði lögtingið samtykt at gera atløgubryggju í Kirkjubø. Einku hendi hesi árin, og í 1981 legði Páll Vang, sum var landsstýrismaður fyri Fólkaflokkinn, uppskot fyri tingið, um at læna 18 mió. kr. at gera ferjulegu í Kirkjubø. Uppskotið fór í figgjarnnevndina, men sá ikki dagsins ljós aftur enn í 1983. Tá helt meirilutin í figgjarnnevndini, at 18 mió. kr. vóru ov nógv at læna til ferjuleguna og skeyt upp at skerja lánsheimildina til 13 mió. kr. ístaðin, og hetta varð samtykt.

Samgongan, sum kom aftaná, hevði sett ferjulegu í Kirkjubø í samgonguskjalið. Men málið var sera eymt. Annar av teimum stóru samgonguflokkunum hetta valskeiðið, Tjóðveldisflokkurin, hevði djúpar røtur í Kirkjubø, og flokkurin var hvørki at høgga ella stinga í. Nøkur kirkjubøfólk vildu hava eina øðrvísi ferjulegu, enn landsstýrið vildi, og onnur vildu als ikki vita av ferjuleguni. Tey óttaðust, at fornminnini, serliga Múrurin og gamla kirkjan, fóru fyri skeytið, skuldi ferjulega gerast á Árnanesi.

Friðingarmyndugleikarnir vóru eisini ivingarsamir. Í bløðunum samanbóru friðingarfólk eina ferjulegu í Kirkjubø við at gera flogvøll á Akropolis ella við at brenna søgu føroyinga á skjalasavninum. Eisini Føroya Fornminnissavn heitti á landsstýrið um ikki at gera ferjulegu í Kirkjubø. Fornminnissavnið fekk harumframt fornfrøðistovnar í øðrum Norðurlondum at siga sína hugsan um málið. Niðurstøðan var, at Kirkjubøur átti at fáa frið.

Friðingarnevndin fyri Streymoyar sýslu mælti til at kanna aðrar møguleikar, áðrenn Kirkjubøur kundi koma upp á tal. Og hóast Landsverkfrøðingurin í skrivi til friðingarmyndugleikarnar segði, at tað var



Arbeiðið byrjaði í 1987 og sigst vera tað torførasta havnararbeiði í Føroya søgu.



burturspilt tíð at kanna aðrar móguleikar, hjálpti einki. Yvirfriðingarnevndin helt fast um, at aðrir móguleikar máttu kannast.

Landsverkfrøðingurin vísti í sínum grundgevingum á, at í Kirkjubø var grunt og tí bíligt at gera ein ferjugarð. Eisini var stytsta farleið haðani til Skopunar. Norðan fyri Kirkjubø var fyri tað mesta brattlendi og Velbastaður var kent sum brimpláss.

Onkur kirkjubømaður gjørdi kortini saman við einum verkfrøðingi eitt uppskot um ferjulegu á Velbastað. Men nú gjørdust velbastaðfólk á gosi. Tey vildu ikki hoyra talan um at leggja ferjulegu har í bygdini.

Í januar 1986 vildi samgongan hava eina avgerð í málinum. Fyri Tjóðveldisflokkinn hevði málið so stóran týðning, at hann setti samgonguna í váða. Varð ferjulegan lögð í Kirkjubø, var Tjóðveldisflokkurin ikki longur partur av samgonguni. Atli Dam, løgmaður, hevði onga avgjørda støðu í málinum, men hann vildi ikki av við samgonguna. Og á einum samgongufundi á tinghúsoftinum 19. februar varð avgjørt, at eingin ferjulega skuldi gerast í Kirkjubø.

Lasse Klein úr Sjálvstýrisflokkinum var landsstýrismaður í samferðslumálum. Hann fekk nú úr at gera, tí hann mátti finna eitt annað stað til ferjulegna. Dagin eftir samgongufundin kallaði Lasse Klein Landsverkfrøðingin og Landsbyggifelagið til fundar. Lasse Klein kravdi, at Landsverkfrøðingurin vísti á eitt annað stað at byggja ferjulegna og hann vildi hava uppskot og kostnaðarmeting eftir fyra døgum. Hetta var ein hósdag og verkfrøðingarnir máttu bróta vakt og arbeiða alt vikuskiftið.



Uppskot til prosjekt varð gjørt á skrivstovuni hjá Landsverkfrøðinginum.

Fríggjadagin hin 21. februar hevði Lasse Klein eisini fund við Arkitektafelag Føroya, ið var ein av áhugabólkunum, sum var ímóti at leggja ferjulegna í Kirkjubø. Felagið hevði tá saman við einum verkfrøðingi gjørt skitsu og kostnaðarmeting av eini ferjulegu á Gomlurætt, hálvan annan kilometur norðan fyri Kirkjubø.

Fólk, sum ikki vóru staðkend, vistu ikki, hvar Gamlarætt var. Heldur ikki politikarar. Sjálvt ikki tjóðveldismenninir, sum vóru farnir at leita eftir hesum plássi. Men teir vildu fegnir vita, hvussu staðið sá út,



Støðið til vegin oman á Gomlurætt verður lagt.

tí samgongan skuldi eftir vikuskiftið taka støðu í málinum. Heini O. Heinesen, tingmaður, hevur seinni sagt, at eingin av teimum, sum leitaðu í myrkrinum norðan fyri Sugguna í Kirkjubø, kendu staðið ella vistu, hvar Gamlarætt var. Heini segði, at teir vóru alt ov sunnarlaga, og at teir ivaleyst høvdu tikið feil av plássinum. Orsøkin til, at teir leitaðu so sunnarlaga, var, at uppfatanin, sum teir fingtu frá Arkitektafelagnum, var, at Gamlarætt var beint norðan fyri bøin í Kirkjubø og nógvr nærri bygdini, enn hon er í veruleikanum.

»Men eg vil ikki siga, at tað hevði broytt nakað upp á støðutakanina. Eg vildi hildið, at teir, sum prosjekteraðu, skuldu funnið tað besta plássið,« hevur Heini O. Heinesen sagt seinni.

Landsstýrismaðurin, Lasse Klein, vísti heldur ikki, hvar Gamlarætt var, tá tað fyrstu ferð kom upp á tal. »Eg hevði ógvuliga líttla føling við Gomlurætt, og visti ikki, hvar staðið var,« segði Lasse Klein.

Tá teir fyra dagarnir, sum Lasse Klein hevði givið Landsverkfrøðinginum, vóru farnir, var ein staðseting, skitsa og kostnaðarmeting gjørd. Landsverkfrøðingurin metti kostnaðin til 50 mió. kr. Til sammetingar metti stovnurin, at ein ferjulega á Árnanesi hevði kostað 29 mió. kr.

Arkitektafelagið metti kostnaðin til millum 34 og 50 mió. kr., og tá Lasse Klein legði uppskotið fyrri samgonguna, metti hann kostnaðin til 34 til 50 mió. kr.

Samgongan tók undir við ætlanini. Tjóðveldisflokkurin fekk ferjulegna burtur úr Kirkjubø, landsstýrismaðurin fekk eina ferjulegu til Sandoyarsiglingina, og lögmaður varðveitti samgonguna. Sum einstakt mál var byggingin av ferjuleguni á Gomlurætt ongantíð lögð fyrri hvørki landsstýrisfund ella lögtingið. Tulkningin var, at heimildin bygdi á samtyktina í 1983 um at lána 13 mió. kr. at gera ferjulegu í Kirkjubø.

Arbeiðið at gera ferjulegna á Gomlurætt byrjaði í 1987. Højgaard og Schultz gjørdi høvuðsarbeiðið og tilboðið var 81,5 mió. kr. Tá metti Landsverkfrøðingurin, at samlaði kostnaðurin fór at verða væl meira enn 100 mió. kr. Talan var um eitt tað størsta og torførasta havnararbeiðið í Føroya søgu.

Eina góða viku eftir at samgongan hevði tikið undir við at flyta ferjulegna úr Kirkjubø til Gomlurætt, setti andstøðutingmaðurin, Jógvan Sundstein, ein fyrispurning í lögtinginum til Lassa Klein, landsstýrismann. Jógvan Sundstein spurdi millum annað, um neyðugar kanningar vóru gjørdar við Gomlurætt, áðrenn samgongan tók undir við ætlanini. Svarið var, at nakrar kanningar vóru gjørdar av dýpinum, umframt fyribils metingar av alduviðurskiftunum.

Í 1989 gjørdist Jógvan Sundstein lögmaður. Tá var arbeiðið farið í gongd, og stóra spreingiarbeiðið var byrjað. Men landskassin hevði tað ikki gott, og samgongan setti sær fyrri at tátta í, millum annað á samferðsluákinum. Ætlanin var at steðga Gomlurætt, men ein meting vísti, at so vóru 50 mió. kr. farnar fyrri skeytið uttan at nakað fekst afturfyrri.

Tá tað seinni vísti seg, at Gamlarætt kostaði 130 mió. kr., helt Jógvan Sundstein, at tað hevði verið rættast at steðgað arbeiðinum og ístaðin hildið fram við fasta sambandinum um Vestmannasund og síðani seinni vent aftur til ferjulegna á Árnanesi í Kirkjubø.

Tá tjóðveldismenninir gingu í fjøruni norðan fyrri Kirkjubø og leitaðu eftir Gomlurætt, metti Landsverkfrøðingurin arbeiðið til 50 mió. kr. Munurin millum hesar 50 mió. kr. og endaliga prís, sum gjørdist 130 mió. kr., segði Henning Jacobsen, landsverkfrøðingur, kom partvíst av, at alt ov stutt skotbrá var at gera neyvar kanningar og kostnaðarmetingar.

Í havnarbygging er tað grót, sum kostar. Meira enn ein millión rúm-metrar av gróti blivu sprongdir úr berginum og dumpaðir í havið við Gomlurætt. Nakað endaði í havnini í Hesti. Dýpið út fyrri Gomlurætt er 25 metrar og verjugarðurin er 125 metrar breiður á botninum. Í erva er garðurin átta metrar høgur yvir vatnskorpunni.

Áðrenn arbeiðið varð boðið út í 1987, vórðu aldukanningar gjørdar við modellroyndum í Danmark. Kanningarnar vístu, at tað fór at verða rættiliga kyrt inni í havnini. Tað vísti seg eisini, tá arbeiðið varð liðugt, at havnin á Gomlurætt er ein av kyrrastu havnum í Føroyum.

Men tilsamans gjørdist talan um eina dýra verkætlan. Við útbygging av havnini í Skopun, vegagerðini oman á Gomlurætt, nýggja vegnum til Havnar og nýggjari ferju, mundi samlaði kostnaðurin tátta í 300 mió. kr.

Samantumtikið kravdi hetta nógvar eykajáttanir og drúgv og eftir-metandi orðaskifti. Tað var undir hesum viðgerðum, at Vilhelm Johannesen, lögtingsmaður, og aðrir plagdu at prika tjóðveldismenn við hendingini, tá teir ikki funnu Gomlurætt tað kvøldið, teir gingu og leitaðu niðan fyrri bøgardarnar í Kirkjubø.<sup>1</sup>

»Eingi útlit vóru til, at nøkur ferjuhavn gjørdist veruleiki, um hon skuldi vera í Kirkjubø, men samgongan hevði í samgonguskjalinum bundið seg til at loysa málið. Talan er um eina politiska sémju, har ferjuhavn við Árnanes veik til fyrimumar fyrri eini loysn, ið kann fremjast í hesum valskeiðinum við teimum vansom og fyrimumum, tað ber í sær.

Dreymurin um endaligu loysnina av ferjuleguspurninginum á streymoyarlandinum er funnin, arbeiðið er farið í gongd, og orsøkin til ta loysn, sum er funnin, er fyrst og fremst hon, at tað ikki longur ber til at bjóða sandoyarfólki so vánaligar samferðslumøguleikar, sum hava verið galdandi.

Tað ber ikki til at skulka sær undan hesum veruleika, tí tað finnast stutt sagt ongar undanfærslur longur fyrri ikki at fremja og útbyggja umtalaðu loysn.«<sup>2</sup>

(Lasse Klein, landsstýrismaður, 6. mars 1986)

Kapittul 06

# Mentan og samleiki

At minnast barndómsins  
gandakenda heim



Í hesum kapitli verður hugleitt um sambandið millum undristøðukervi og mentan. Teksturin greinar mentanarligar spurningar, ið knýta seg til modernisering av veganetum. Hvussu vit uppliva og tulka tær broytingar, ið fara fram í umhvørvinum, vit liva í. Hvussu veganetið ávirkar okkara fatan av miðstaðarøki og útjaðara, av skjótleika, av menning, av ævintýri, og so framvegis.

### At ganga gamlar gøtur

At hava tilknýti til eitt stað, nakað fólk flest ótilvitað liva við, gevur kenslu av tryggleika og støðfesti. Okkara samleiki er í stóran mun knýttur at einum landi, einum plássi, eini bygd. Landslagið rundan um okkum er við til at ávirka okkara mentan og virði. Harvið merkja vit eisini broytingar í landslagnum, vit ferðast í. At ganga gamlar gøtur er myndamál fyri at minnast barndómsins gandakenda heim og ungdómsins sveimandi lyndi. Gamlar gøtur fortelja eisini søguna um okkara lívsleið og lagnu. *På gjengrodde stier* er heiti á bók, høvundurin Knut Hamsun skrivaði á ellisárum.<sup>1</sup> Gamli einsamalli maðurin leitar aftur til tung ár síðst í 1940-árunum. Knut finnur krókutar »stíggjar«, næstan horvnir av tíðarinnar tonn, ið so nógv sterk minni eru fest til. Soleiðis eru vit menniskju nú einaferð.

Minni eru fest til serlig rúm, upplivingar til serlig stød og kenslur til eyðkendar litir og ljóð. Endurminningar innihalda nógva landalæru. Lívið verður teknað á eitt kort. Barndómsheimið er meira enn ein bygningur; tað er ein grund, ið lívið alt er bundið at. Gamlar gøtur og smogur, ið vit langtandi droyma aftur til, eiga viðhvørt at verða varðveittar, hóast tær kanska eru ótíðarhóskandi. Hvat er ótíðarhóskandi og hví, kundi verið spurt her. Vegir eru eisini partur av okkara mentan. Svenski skjalavørðurin Margareta Biörnstad tosar um at verja »vegkapitalin« í einum landi:

»Vit hava vant okkum við, at vegirnir gerast alsamt betri, at vit koma skjótari fram og at forðingarnar gerast færri. Men vit mugu ikki gloyma, at vegirnir eru týðningarmikil partur av okkara mentan og at vit eisini mugu taka okkum væl av okkara mentanarliga vegakapitali.«<sup>2</sup>

Vit gloyma ofta at hugsa um gamlar vegir sum nakað, ið kann hava mentanarligt virði. Ein vegur kann hava stóran týðning fyri fólk, og tí

er neyðugt at hugsa seg væl um, áðrenn farið verður at broyta gamalt mentanarlandslag í eini umfatandi moderniseringsverkætlan. Hvør veit, um avleiðingarnar ikki verða syrgiligar. Vegir kunnu umboða serligt tilfeingi, eisini mentanarligt, ið fólk hava eitt tilknýti til. Modernisering merkir jú ikki, at alt gamalt skal beinast burtur. Hetta er tvørturímóti mentanarlest barbarí – og tað ynskja vit ikki at hava. Tað er ikki altíð, at vit menniskju hugsa serliga langt. Løtuvinningur heldur enn langtíðartrygging eyðkennir mangt virksema í landinum í dag. Til dømis kunnu vit sita í heitum kjaki og fordøma tey, ið rivu okkurt gamalt neyst í Havn niður fyri hundrað árum síðani, samstundis sum vit spreingja vakra náttúru burtur í vegaverkætlanum kring landið. Ein modernisering, ið ikki virðir søguna og mentanina, er lítið verd. Ikki fyrr enn vit hava mist nakað, fara vit at sakna tað. Fyrst gera – síðan hugsa; tað átti at verið øvugt. Broytingarnar í landslagnum broyta eisini okkum. Men tað geva vit okkum kanska ikki far um. Viðhvørt eru framstig eisini afturstig:

»Ofta gerast vit glað um tað, vit uppfata sum framstig, men ikki altíð. Stundum verður úrslitið mest sum eitt vónbrot [...] Um tað er so, at vit ynskja okkum, at vegirnir skulu geva fjølbroytni og valfrælsi, um teir skulu føra okkum til tað, sum er varðveitt frá eldri tíðum, og teir skulu geva okkum óvæntaðar vakurleikaupplivingar, so mugu vit hava ráð til eisini at eira teimum gomlu vegunum og halda teir við líka.«<sup>3</sup>

Sjálvandi ber ikki til at varðveita alt, ið er, tí so steðga vit upp sum samfelag. Í Italia var tað eitt øgiligt baks at fáa bygt eina metro undir hinum æviga býnum Róm. Hvørja ferð ein spaki varð rendur niður í moldina, komu gamlir etruskiskir pottar og skálir fram, ið fornfrøðingar skuldu hava hendur á. Øll undirgrundin var full í fornlutum, ið tarnaði metro-arbeiðinum so mikið nógv, at arbeiðararnir óivað høvdu ynskt, at teir høvdu bind fyri eyguni, meðan gravað og sprongt varð. So høvdu teir ikki sæð alt tað – mentanarliga og søguliga – virðismikla, ið spratt upp úr moldini. Tað er ikki bara í Italiu, at fornfrøðingar, søgufrøðingar og friðingarnendur fylgja við í arbeiðinum, tá tunlar, vegir, havnir og brýr skulu byggjast. Tíbetur hava hesi fólk eisini uppgávur at gera her heima, hóast lítið hoyrist til tey. Tá nýggjur, altjóða flogvøllur skuldi byggjast uttan fyri norska høvuðsstaðin Oslo, var stórt



kjak um verkætlanina, tí Gardemoen floghavnin liggur á forngamlari búseting, ið fortelur søgur um farin ættarlið í Noregi. Flogvøllurin varð tó, við nógvum seinkingum, bygdur í Gardemoen.

### At koma skjótt fram

Allar fornar leivdir eru ikki verdar at goyma. Alt gamalt er ikki gott. Men flestu londini, ið vit samanbera okkum við, serliga Norðurlond, hava fakfólk og nevndir, ið meta um, hvat ið er vert at varðveita í mun til nýggjar samferðsluverkætlanir. Við øðrum orðum verður roynt at fáa samferðslumál viðgjørð úr nógvum ymiskum sjónarhornum: búskaparligum, politiskum, søguligum, mentanarligum, listfrøðilingum o.s.fr. Arbeitt verður við heildarætlanum, ið skulu tæna landinum og fólkinum á best møguligan hátt. *Samferðsluætlanin fyri Føroyar* hevur eitt sindur av somu visjón.

Ein størri og skjótari vegur er ikki neyðturviliga hin besti vegurin. Ein beinari og breiðari landsvegur er ikki altíð best umtókki koyrileiðin. Tað er ikki vist, at tað er eitt stórt »framstig« at spara fimm ella tíggju minuttir á vegastreki millum tvær bygdir, um tey, ið koyra bilarnar, onki áhugavert síggja úr vindeyganum, og tað kennist sum um tíðin stendur í stað. Upplivingar av rørslum í tíð og rúmi kunnu ikki einans tulkast í minuttum og kilometrum. Tað eru mong onnur viðurskifti, ið ávirka kensluna av at ferðast í landslagnum.

Broytingar í landslagnum kunnu eisini broyta ferðahættir og -mynstur, ið sterkt ávirkar fatan okkara av teimum plássunum, ferðast verður til og frá. Høvundurin Oddvør Johansen hevur áhugaverdar hugleiðingar um tunnilin undir Vestmannasundi í eini søgu í bókini *Undir køksvindeyganum*:<sup>4</sup>

»Øll í bussinum sóu tað. Undirsjóvartunnilin var eitt meistaraverk. Eg sá hann fyrstu ferð hendan dagin á veg vestur í Vágar við flogrutuni. Tá ið vit komu út úr tí lítla bergholinum við Leynarvatn, og tað sterka sólarljósið sló í andlitini á okkum, tá sóu vit stutt framman fyri okkum eitt spildurnýtt snøgt hol. Nøkur sekund. So var bussurin á veg innafur, inn í tað nýggja holið, tann spildurnýggja Undirsjóvartunnilin.

Í bussinum tagnaði alt tos. Fólk hugdu forvitin at tí langa bogaða helli-num. Tey varnaðust stóru víkiplássini, har neyðtelefonir og eldslökk-ingaramboð vóru sett upp.

Ljóst og vitt. Ein líðandi undanbrekka, sum førði ein farm fyri og annan eftir oman eftir undirsjóvartúni. Framvegis tøg in bussinum. Tað var eins og vóru vit komin inn í ein halgidóm. Men vit vóru eisini stódd inni í Føroya størsta bygningsverki, tað kundi næstan samanberast við heimsins sjei undur, sum vit hoyrdu um í barnaskúlanum.

[...]

Tað var greitt fyri okkum í bussinum, at her inni í Undirsjóvartunlinum hevði onkur arbeitt. Her høvdu úrmælingar stríðst og knossast, sprongt og tett. Góðar hendur høvdu dugað – gamaní – maskinur høvdu sleggjað og klovið, gravkýr høvdu lyft og skumpað, men einki av hesum hevði nyttað tað minsta vet, um ikki mannavit og fólk av blóði og kjøti vóru uppií.

[...]

Okkara blái Strandferðslubussur er komin úr Undirsjóvartunlinum og koyrir nú uttan íhald suðureftir. Kanska er man eitt tvørball, men eg saknaði bygdirnar. Eg saknaði fyra gamlar grønar bygdir við bø, seyði, veltum og litføgnum mannabústøðum. Vestmanna, Kvívík, Stykkið og Leynar. Undirsjóvartunnilin hevði líka sum slúkt tær, stolið tær frá mær. Vit koyrdu við ferð gjøgnum slættlendið, sum lá í vetrardvala. Tað var oyðið, og myrkrið legðist yvir vøtnini. Tey fremmandu ferðafólkini høvdu einki upplivað á ferðini til Havnar, tí í dag ráddi um at koma skjótt fram. Í dag ræður um at koma skjótt fram. Skjótt!! Til ... farstøðina. Til arbeiðis. Heim. Ella á hotellið«.

Tað ræður um at koma skjótt fram. So skjótt sum gjørligt. Men til hvat? Hvat er vundið av hesum? Hetta er ein argandi spurningur, ið kanska í fyrstu syftu tykist tápuligur, men eigur tó at verða tikin upp her. Í *Samferðsluætlanini fyri Føroyar 2008–2020*, umrødd í øðrum kapitlunum, er eitt kjarnumál at stytta um ferðatíðina í samferðslukervinum. Tað skal verða skjótari og lættari at koyra millum bygdir og landslutir, tí tað gevur samfelagsbúskapinum ein nýggjan dynamikk, umframt at tað gevur borgarunum í landinum størri frælsi at velja sær bústað og arbeiðspláss. Hetta eru sjálvandi týðandi viðurskifti, ið eru partur av langtíðarætlanum hjá Landsverki fyri samfelagsmenningina í Føroyum, men spurningurin er, hvussu nógv veruliga verður vundið við stóði í hesi visjónini.

Nú er ætlanin her ikki at orða nakra øðrvísi samferðsluætlan, men heldur at fódra *Samferðsluætlanina fyri Føroyar* við nøkrum nýggjum hugleiðingum um mentan og samleika. Og hóast hugtøk sum

»náttúra« og »ferðslutrygd« og »umhvørvi« í dag siggjast í flestu frágreiðingum, Landsverk letur úr hondum, so er orðið »mentan« framvegis ein sjáldsamur gestur í tekstunum hjá stovninum. Landsverk er blivið »grønari«, men kanska kann eitt kjak, ið eisini hyggur at mentanini og søguni viðvíkjandi samferðslu, takast upp í komandi árum. Í stásiliga svenska verkinum *Vägar* (1991), 150-ára heiðursrit hjá Vägverket, er líka nógv tilfar um fornfrøði og mentan sum um asfalt og betong. Menniskju og maskinur verða knýtt saman. Franski heimspekingurin Jean-Paul Sartre sigur, at menniskju skapa ting og ting skapa menniskju.

### Ungmoyggjin millum oyggjar

Okkara mál viðvíkjandi samferðslukervinum í Føroyum er fyrst og fremst at samansjóða landið landafrøðiliga. Onkur sigur, at vit eru komin á mál; allar bygdir hava landsvegir, ið føra til aðrar bygdir, ið føra víðari til Havnar ella til tíðarhóskandi samferðsluhavn, ið hevur sjóleið til »meginlandið«. Men fleiri tunlar til fleiri oyggjar eru á veg, so rokkið er als ikki á mál. Hvørja ferð, eitt mál er rokkið, so finna vit nýggj mál at seta okkum. Tað eru altíð verkætlanir í eygsjón. Tær gerast størri og størri, tøkniliga alt meira framkomnar og í krónum dýrari og dýrari. Vit koma ongantíð í ta støðu, at sagt verður: nú skal ongin tunnil byggjast aftrat! Tað hevði verið ein hvørvisjón at sagt nakað annað. Eftir *Samferðsluætlanina fyri Føroyar 2008–2020* koma aðrar – kanska 2020–2032, 2032–2044 o.s.fr. Vit byggja land fyri milliardir og ivast ongantíð í, at vit gera tað rætta. Ferjurnar verða alt færri og eru hjá nógvum longu partur av nostalgiskari fortíð, ið knýtir seg til bæði jaligar og neiligar upplivingar. Og meðan vit bíða eftir Sandoyar-tunlinum, kunnu vit fara aftur til tíðirnar, tá einhvør ferð millum oyggjarnar gekk um hav. Skaldið Heðin Brú<sup>5</sup> skrivur sera livandi um eina skálvíksferð í ruskeðri:

»Dagin eftir nýggjársdag fari eg til Skálavíkar við »Smirli«. Tað hevur verið óvæður av landsuðri í fleiri dagar; men av tí, hann var stokkin vesturum, leit eg á at sleppa á land.

Vit loystu um miðdagin og lögdu á fjørðin. Har vóru nógv ferðafólk við, eisini gilt til Skálavíkar, tí har var brúðleyp suðuri. Eg var eisini ein av brúðleypsgestunum.

Tað var turt av luft, tá ið vit fóru, og ferðafólkið royndi at sleppa sær frá at fara niðurundir, leitaðu sær sess allastaðni, ið sitast kundi – á afturdekkinum, á brúnni og so. Smirlamenninir royndu at mæla frá: »Har verður ikki sitandi hjá tykkum, tað er illveður«. Men tað varð ikki lurtað eftir: »Nógv heldur sita køld her enn liggja og spýggja undir dekkinum«.

[...]

Tað gekst væl suðureftir, ógvuliga grov alda, men gekk í heilum.

Har lá so Sandoyggjin og vóð í skúmi. Allar áir stóðu á svølgi, og regnið oysti niður, tað lokaði fjøllini og stóð í grómum oman gjøgnum hagarnar. – Men heldur ikki í hesum karmi duldi oyggjin sítt blíða lyndi. Hon er ungmoyggjin millum oyggjar aðrar í Føroyum. Hygg at henni í hvørjum veðri, tú vilt! – eingi svørt fjøll seta knyklar í brýr ímóti tær, ongar síðar skorar standa og hótta, einki vilt og gæsut landslag stendur og hóreiggjar sær. Einans flá valling, lág fjøll og so skaffiliga bygd, sum vóru tey kembd, áðrenn skaparin setti tey frá sær.«

Landslagið sær heilt øðrvísi út úr skipi á havinum enn úr bilrúti í tunli. At koma til Føroya við *Norrønu* er eisini heilt onnur uppliving enn at flúgva úr útlandum til Vága floghavn.

### Bilar eru dómkirkjur

Kemur tú sjóvegis til Havnar av longum leiðum, til dømis við *Norrønu*, tá sært tú Føroyar reisa seg spakuliga upp úr havinum.<sup>6</sup> Fyrst eru bara himmal og hav, sundurskild av kámarí havsbrúgv. Síðan koma fjallatindar spakuliga upp úr sjónum, ein fyrri og annar eftir, og teir vaksa støðugt, heilt til tú sært eitt heilt land av grønum og gráum tindum. Síðan steðga tindarnir á at vaksa og tú mást ásanna, at restin verður verandi undir sjóvarmálanum. Eitt veldugt land liggur undir vatnsorpuni, restin er átjan oyggjar og mangir hólmar. Tá Nólsoyggjin er fyrri framman, tá ert tú næstan komin fram til Havnar. Havnin liggur væl vard innan fyrri Nólsoynna, ið stendur har sum gudaskaptur brimgardur. Skipið stevnir nú ímóti molanum og Skansanum, og tá tú at enda ert komin inn um molan, er fjálgt og gott. Nú sært tú Tinganes og gomlu Havnina.

Tað er nakað undarligt við at ferðast loftvegis.<sup>7</sup> Tað gongur so skjótt at flúgva, at likam og sansingartól okkara ikki rættiliga klára at fylgja





við. Vit fata ikki, hvussu stórar broytingarnar rundanum eru, fyrr enn rúm tíð er umliðin. Ferðing sjóvegis ella eftir stálskinnarum er meira menniskjanslig, tí tá fær kroppurin tíð til at venja seg við umskiftini: øðrvísi luktir, ljóð, litir, landslag o.s.fr. Flýgur tú harafturímóti, kanst tú detta inn í fremmenda verð eftir fáum tímum. Hóast heimurin er vorðin sera samansettur og fólk ferðast meira enn nakrantíð, so er tað sum at koma inn í annan heim, tá flogfarið setur seg á fjarskotna jørð.

Stórir munur er á at ferðast einsamallur í privatbili og at ferðast saman við nógvum kendum og ókendum persónum í bussi ella ferju. Ilt er at siga, hvat er best, men stórir munur er á tí privata og almenna rúminum. Her veldst eisini um, hvørjar siðvenjur eru galdandi; hvørjir vanar hevir ein persónur í sambandi við ferðing? Bilurin er, sigur Ingmarsson,<sup>8</sup> »vorðin ein vani, ein partur av gerandisdegnum, og nakað so sjálvsagt, at tað er næstan ógjøriligt at siggja burtur frá honum.« Hetta er júst tað, ið er vert at leggja sær í geyma: at nakað verður sjálvsagt, »natúrligt«, og sostatt eisini tikið fyri givið. Hetta er ein trupulleiki, tá vit tosa um samferðslu. Tikið verður sum givið, at bilurin skal verða í brennideplinum og stýra gongdini. Tað er sum um bilurin er »heilag« kúgv, ið ongin skal nerta.

»... at halda uppá, at okkara brúk av bili í dag er eina og aleina rationally, hevði verið ov nógv avgjørt. Bilurin er framvegis ófatuliga tætt knýttur at kenslum og dreymum, ið koma til sjóndar í veruligum bankalánnum, mestu ferð og brennandi óvund um vælpussaðu nummarpláturarnar hjá grannunum.«<sup>9</sup>

Bilar eru dómkirkjurnar í okkara døgum, sigur heimspekingurin Roland Barthes argandi. Bilurin – eisini umrøddur í kapitlum tvey og trý – er í dag, uttan iva, maskinan, ið vit fremst av øllum heiðra og æra í fjølbroyttu byggiverkætlanum okkara. Vit byggja land við at byggja vegir. At bilar geva frælsi og framgongd er óváttaður »sannleiki«, ið er grundarsteinur undir nógvum av byggivirkseminum í landinum. Ein motorsúkkkluffjæppari, høvundurin Robert Pirsig, dregur aðrar »sannleikar« um rullandi fýrhjólingin fram í dagsljósið:

»Í bilinum situr tú innistongdur í einum rullandi rúmi, og tá tú ert vanur við tað, fatar tú als ikki, at alt, ið sæst ígjøgnum rútin, bara er upp aftur

meira sjónvarp. Tú ert ein passivur eygleiðari, og alt, tú sært, glíður á syrgiligan og keðiligan hátt framvið inni í einum karmi.«<sup>10</sup>

Robert Pirsig vil heldur koyra motorsúkklu og merkja vindin fara ígjøgnum hárið. Fyri hundrað árum síðani, sum nevnt aðrastaðni í hesi bók, vóru nógv fólk ivasom um framtíðina hjá nýggja akfarinum, vit nevna bil. Fór bilurin at yvirliva í samfelagnum? Hesar atfinningar-somu røddir eru fullkomiliga gjørdar til skammar, tí talið á bilum í Føroyum og í heiminum veksur á hvørjum ári, og onki bendir á, at gongdin broytist í bræði. Føroyar eru bilatjóð við stórum B, og tað sæst týðiliga í ferðslukervinum, ið vendir sjóleiðini bakið. At noyðast at sigla er so avgjørt síðsti útvegur, ið fólk flest vilja gera nógv fyri at sleppa undan. Sjóleiðin er ov tíðarkrevjandi, veðrið ov óstøðugt og skipini ov gomul. Hetta verður borið fram sum vansar, ið hoyra til farnar dagar.

### Motormani

Sum sagt hava vit umleið 1.000 kilometrar av vegum í Føroyum, harav 99,5 prosent eru asfaltaðir. Tað er helst eindomi í heiminum at hava nógvur asfalteraðar vegir. Flestu vegirnir eru í sera góðum standi og tryggir at koyra á alt árið. Føroyar eru, kann sigast, av fremstu bilatjóðum í heiminum, og tað eru fá samfelagsmál, ið froyingar hugsa meira um enn samferðslumál – vegir, tunlar, havnir o.s.fr. Bilurin, ið ofta verður roknaður sum frælsissymbol í modernaðum samfeløgum, hevur tó sínar skuggasiður.

»Á tí mest grundleggjandi stiginum hevur bilurin givið teimum, ið eiga ein, eitt frælsi, sum tey við ongum bili ikki hava atgongd til. Men so lógið tað ljóðar, er júst hetta frælsið, sum bilurin gav lyfti um, fyri ein part tikið aftur við eini samsvarandi mongd av avmarkingum – ferðslulógum og reglugerðum ... [...] Haraftrat má leggjast tann óbeinleiðis, men alt ov veruligi kostnaðurin av vanlukkum, luftdálking, larmi og tann fagurfrøðiliga oyðimørk, ið eru orsakað av, at bileigararnir eru vorðnir so ovurhonds nógvir í tali. Bilurin hevur kravt ógvuliga nógv, men higartil hava vit við gleði gingið við til tað, ja, við ovurstórari frøi.«<sup>11</sup>

Sum bilatjóð eru vit í fremstu røð, saman við USA og evropeisku grannalondunum, og kunnu sigast at vera fulkomiliga bundin av akfar-

inum á fyra hjólum. Um amerikanarar verður sagt í bók um ung og bilakoyring:

»Vit eru eitt fólk bundið av bilum, hóast vit hava andstygd fyri at viðganga tað. Sum amerikanarar skúgva vit allan bundinskap av nøkrum frá okkum og okkum dámar betur at síggja bilin sum part av okkara hámetta sjálvræði og frælsi. Hetta er ein meira hugfarsligur og sakleysur máti at hugsa um bilin, men kanska minni heiðurligur.«<sup>12</sup>

Hesum viðvíkjandi er lítil munur á føroyingum og amerikanarum. Vit elska okkara bilar. Tað er trupult at klára seg uttan bil í eini bilatjóð. Bilurin er eitt flutningstól, eitt sterkt sýmbol, ein partur av einum samleika og ein vinur. Bilar vísa – ella »avdúka« – sosialar og mentanarligar munir á fólk, so teir siga nakað um hvønn samfelagsból, vit hoyra til.<sup>13</sup> Ofta verða bilar eisini roknaðir sum eitt »maskulint« sýmbol, ið menn brúka at samskifta sínámillum við. Frælsið, ið bilurin sýmboliserar, hevur tó ein høgan prís, um hugsað verður um dálking, larm, vanlukkur og heilsu.

»eg havi motormani  
eg fái bert frið  
í fimta gear  
tá mítt skínandi stál rýkur fyrst í mál  
á tá lívi eg væl  
eg havi motormani – um eg fari á glið  
tað gerst ikki við  
bert eg havi mín bil  
kann verðin vera sum hon vil«<sup>14</sup>

Hjá nógvum ungum monnum í Føroyum hevur bilurin sera høga raðfesting í gerandislívinum og hann er nógv meira enn eitt flutningstól, ið ger tað gjørligt at koma frá A til B.<sup>15</sup> Bilurin hevur høgan status og nógv uppgávur at røkja. Hann er ein virðismikil ogn, ið eigarin stoltur kann sýna fram fyri vinum og kenningum. Hann er eitt privat »rúm«, ið kann brúkast til veitslur og sosiala samveru við vinum og kenningum. Í bilinum stýrir hin ungi maðurin sjálvur ferðini og leiðini, tónleikinum og prátinum. Bilurin kann eisini brúkast til at koma í samband við gentur, ið gjarna vilja sleppa ein biltúr ígjøgnum myrku náttina.

Bilurin umboðar eitt søtt frælsi, ið ung leingjast eftir og gleða seg til

í fleiri ár, áðrenn tey hava aldur at ognar sær koyrikortið. Í høvuðsstaðnum hevur bilmentanin tó mist eitt sindur av sínari tign – og serliga hjá yngra ættarliðnum. Nógv ung hava onki brennandi ynski um at fáa sær ein stóran og flottan bil. Tey eru meira áhugað í tí, ið hendur á globala, ungdómsmentanarliga pallinum enn í kappkoyringini á vegum kring landið. Menn og bilar eru framvegis par, men myndin er ikki eins einföld og vit ofta hava hug at gera hana til. Tey ungu hoyra til ymsar ungdómsmentanir, ið hava ymsar stílar og virði, ið ávirka fatan teirra av bilum og bilakoyring. Menn og bilar fylgjast, men bilurin kann, sum sýmbol og maskina, skiftast út við mangt annað, tá menn skulu lýsa sín samleika.

### Ongin ævintýrferðin

Vit eru sjófólk á landi, varð sagt í kapitli tvey, men kanska tað átti at verið øvugt: Vit eru landfólk á sjógv. Í einum bili merkist veðrið ikki uttan í kava og hálfu. Eitt sindur øðrvísi er á sjónum, hóast nýggju skipini í dag eru sera framkomin við alskyns tøkniligum tólum og trygdarútgerð. Vit ynskja ikki óvissur, ið uppstanda av óhepnum seinkingum, tá vit ferðast. Tryggast er at koyra sjálvur – so veitst tú, nær og hvar, tú endar. Men kanska tænaustøðið í tí almenna flutninginum – til dømis ferjum og bussum – hevði verið betri, um fleiri brúktu hesi flutningstól? Tað er ikki óhugsandi. Skipsferðir hava nakað romantiskt og ævintýrkent yvir sær, tað meina nostalgikarar í øllum færum. Og líkasum Oddvør Johansen leingist eftir *Sam* og Vestmanna, so leingist svenski fólkalívsfrøðingurin Örvar Löfgren eftir ferjuni, ið trúgv í mong harrans ár fjarferðaðist millum Skåne og Sjælland, heilt til brúgvín um Oyrasund kom.

»Bilurin sveimar høgt yvir Oyrasundi. Ferðin er stór, og eg nái illa at fanga tað lítla bláa skeltið, sum ger vart við, at eg eri farin úr Svøríki og til Danmarkar. Oyrasundsbrúgvín heldur fram yvir Piparhólmin, henda eftirgjörda oyggjin, sum er eitt Onga manna land í miðjum sundi. Her hómast einki tekin um nakað menniskjansligt virksemt uttan nøkur 'fornorrøn' minnimerki, sum verklagsvinnufólkið hevur styttað sær stundir við at byggja av steinum, ið lupu av. Eg hómi ein víkingaaldar-gravheg, áðrenn bilurin kavur niður í tunnilin undir sjónum. At fara um Oyrasund, eina ferð millum tvær tjóðir, er vorðið gerandishending. Eitt langt skeið við ferðing við skipum og bátum er farið í søguna.«<sup>16</sup>



Nú er hetta, sigur Örvar Löfgren sorgblítt, bara ein gerandisligur koyritúrur. Hværki meira ella minni. Ferðin er skjót og trygg, men hvar er havið og hvar er skipið? Eitt nýtt tíðarskeið er byrjað, ið nøkur fólk, kanska serliga úr tí eldra ættarliðnum, hava ilt við at venja seg við. Tá ferjuleiðir verða niðurlagdar í Føroyum, seinast um Leirvíksfjørð, so hoyra vit ferðafólk fortelja, hvat tey halda um broytingina. Tey flestu eru fegin um at fáa fast samband millum oyggjarnar, men er altíð okkurt, tú fert at sakna. Her verður serliga sosiala umhvørvið tikið fram: hugnaligt prát við onnur ferðafólk og manning í salongini umborð á skipi. Eisini útsýnið av skipinum er nakað, ið nógv fólk harmast um at missa. Hvat útsýni hevur ein á havsins botni? Ein bilur kann aldri, sigur hesin sami Örvar Löfgren, bjóða ferðandi tað sama sum skipið.

»Tá ið farið verður umborð í katamaranin til Malmø ella bilferjuna til Oslo, loysir ein ikki bara frá tjóðini, men eisini frá gerandisdegnum. Tað fer ongantíð at verða tað sama at fara við toki ella bili yvir um brúnna, eins og tann skjóta flogferðin úr Vágum uttan fyri Tórshavn til Kastrup gevur eina grundleggjandi øðrvísi uppliving enn dagar og nætur á sjónum.«<sup>17</sup>

Ævintýrið er tikið av skránni, og nú er ein neyvur og skjótur flutningur fyrimyndin. Hjá teimum, ið ferðast til arbeiðis, er sjálvandi meira týðandi at koma fram til tíðina, enn at fáa ómissandi upplivingar hvønn gerandismorgun millum klokkan sjev og átta. Ferðingin er hjá nógvum, ið fjarferðast, so at siga ein partur av arbeiðinum. Harvið er talan ikki um veruliga »frítíð« við hugna og sosialari samveru. Í Føroyum ger bilmentanin tað móguligt at fjarferðast til Havnar úr flestu bygdum og oyggjum í landinum. Samfelagsmenningin í landinum verður beinleiðis knýtt at modernaða samferðslukervinum, ið skal gera Føroyar til ein bý í heimssamfelagnum. »Føroyar sum ein býur« er tann myndin, Visión 2015 lýsir; og *Samferðsluætlanin fyri Føroyar* hevur somu mynd sum grundarlag. Í kapitli trý verður hugt nærri at hesum.

Hóast nevnt verður í *Samferðsluætlanini fyri Føroyar*, at almennu flutningsmøguleikarnir skulu betrast munandi, serliga bussleiðirnar, so er tað púra greitt, at privatbilurin er fortreytin fyri, at kabalín á samferðsluøkinum gongur upp. Tað er sum við teldunum; eigur tú

eina, eru móguleikar tínir nærum markleysir, verður sagt, men hevur tú onga teldu, skalt tú ikki rokna við at sleppa upp í part. Við øðrum orðum eru treytir, tú fyrst skal lúka, áðrenn tú kanst fáa ágóðan av nýggjum tænastrum.

Tá ótrúliga frælsið hjá bileigarum verður lýst í almennum kjaki, minnir hetta ofta um eina hvørvisjón. Sum fyrr nevnt er bilurin eitt frælsissúmbol, vit hevja høgt, men sum samstundis avmarkar okkara valmøguleikar. Bileigarin hevur sera nógvar lógir og reglugerðir at hugsa um, sera nógvar útreiðslur at fígga, og ein serligan, avmarkaðan, fysiskan karm – bilin – at laga seg til. Bileigarin er fangaður í einum netverki, sigur Segerstad, beint ímóti øllum »vanligum« frágreiðingum:

»Tann, sum í dag situr í bili og heldur seg vera »frælsan«, tá ið hann ella hon koyrir út á stóru vegirnar, er í veruleikanum fangi í einum ógvuliga fløktum ferðslukervi, har hann hevur móguleikan ikki at gera, sum hann vil, men bara at velja ímillum teir fastløgdu valmøguleikarnar, strangar áleggingar ella boð fyri eitt avmarkað tal av móguligum atgerðum, sum henda skipan loyvir.«<sup>18</sup>

Hetta merkir ikki, at gongufólk eru fríari enn bilfólk, tí tey billeysu í Føroyum eru meira avbyrgd og hjálparleys enn onnur; haraftrat hoyra hesi fólk í hvuðsheitum til landsins lægstu sosialu stætt. Tað er at rokna sum okkurt slag av »breki« at ganga billeysur í regninum, meðan onnur errin og smílandi rulla framvið í sínum snøggum bilum. Men dreymarnir hjá bileigarum eru nógv prýðiligari enn tað, bilurin heilt ítøkiliga merkir fyri tilveruna og vælveruna.

### Sundurlyndi og miðsavning

Í Føroyum eru sera nógv mál uppi og vanda, tá samferðslan verður umrødd. Eitt sera týðandi evni í føroyskum høpi er útjaðaramenning. Tað ber illa til at tosa um vegir og samferðslu uttan at hyggja nærri at útjaðaranum og miðdeplinum í landinum. Lokalpolitikkur ávirkar næstan allar verkætlanir, ið hava við fysiska undirstøðukervi okkara at gera, og hvør einasti vegastubbi úr Sumba til Viðareiðis hevur eitt sindur av lokalpolitiskum grúsi at seta føtur sínar á.

Bygdir og oyggjar kappast um vegir, og her, serliga her, verða hugtøk sum »mentan« og »samleiki« brúkt at verja serlig lokal ynski og krøv um nýggjar vegir og tunlar. »Um vit ikki fáa veg nú, so doyr bygdin út.« Hetta hoyrist mangan. Viðhvørt er hald í søguni, men ikki altíð. »Uttan fast samband doyr vinnulívið í oynni út.« Eisini hetta verður javnan endurtikið í miðlunum, ofta uttan nakra veruliga grundgeving. Nógvastaðni í landinum verður bíðað í spenningi eftir nýggjum tunli ella vegi, ið skal bjarga teimum síðstu, ið eru eftir í bygdini. Fast samband er nú eitt ófrávikiligt krav, ið ongin við góðari samvitsku skal vísa frá sær. Tá fleiri stórar oyggjar eru bundnar saman í eitt »meginland«, so kenna hini økini seg meira avskorin enn nakrantíð áður. Myndirnar av útjaðara og miðdepli eru relativar og broytast tískil hvørja ferð, ein broyting er í undirstøðukervinum í landinum.

Sundurlyndi hevur, sigur politikarin Poul Michelsen úr Havn (2007), alt ov leingi forðað fyri einum neyðugum kjaki um, hvat er best fyri landið sum heild. Aðrir politikarar meina, at Havnin er alt ov ráðandi sum miðdepil og høvuðsstaður, og at fleiri íløgur mugu gerast á bygd og í útjaðaranum. Politiska kjakið um miðsavning og miðspjalding í Føroyum er gamalt og hevur fleiri ferðir skift navn. Bygdamenning, økismenning, útjaðaramenning o.s.fr. Men tað er ikki longur bara ein spurningur um at menna útjaðaran í Føroyum, sigur Poul Michelsen, men um at menna Føroyar og yvirliva sum tjóð. Poul er kendur havnar-patriotur, so tað eru ikki øll, ið taka undir við spádómum hansara. Tó er ongin ivi um, at gongdin í Føroyum og í úrheiminum hevur gjørt, at vit noyðast at standa sterkari saman fyri at klára okkum á altjóða pallinum. Kappingin innanlands kann vera ein forðing fyri kappingar-førinum í altjóðagerðini. Poul Michelsen verjir høvuðsstaðin í kjakinum og sigur, at Havnin er drívmeigin í samfelagnum, og hetta eiga vit at gagnnýta og stimbra heldur enn at royna at forða tí.

Ein nýggjur vegur ella tunnil kann, sum nevnt, broyta støðuna hjá nógvum bygdum í nógvum ymiskum landslutum. Í sambandi við at fyrireikingarnar til sonevnda Eysturoyartunnilin eru farnar í gongd, so hevur *Sosialurin*<sup>19</sup> hugt gjøllari at framtíðini hjá bygdunum í Sundalagnum. Eysturoyartunnilin skal binda høvuðsstaðin og eystaru síðu á Skálafjørðinum saman. Í dag er Sundalagið eitt miðøki í Føroyum, men hvussu verður í framtíðini? Øll ferðslan til og frá Eysturoynni

gongur gjøgnum hetta økið í dag. Nógv virkseimi er í økinum kring Sundalagið. *Sosialurin* skrivur:

»Spurningurin, sum fólk eru upptikin av, er, hvussu leingi hetta fer at vara aftrat. Sunda kommuna hevur lagt eitt stórt arbeiði í at útbyggja og samansjóða tær mongu bygdinar í teirri samanløgdu kommununi, og líkt er til, at hetta hevur eydnast væl.

Tann dagin, tunnilin til Skálafjørðin gerst veruleiki, fer hetta økið at missa sín týdning. Tí er av størsta týdningi, at tað verður væl útbyggt NÚ, sigur ein kvinna.«

Her sæst, hvussu eitt øki beint við Havnina knappiga kann kenna seg sum útjaðari! Hvør skuldi trúð tí? Og eisini sæst, hvussu fólk tosa um støðuna: Okkurt má henda nú – annars? Annars detta vit afturúr? Tíðin rennur undan. Lokalsamfelagið má straks byggjast út. Vegurin til Havnar er tó lutfalsiga stuttur og tað er í Havn, at fólk flest longu arbeiða og fara til handils. Skilligt er, at Sunda kommuna vil verja sína støðu, men vandin er kanska ikki so stórur, sum ført verður fram. Føroyar skulu vera ein býur, sigur Samferðsluætlanin fyri Føroyar, so Sundalagið kemur framvegis at liggja væl fyri, millum norður og suður, eystur og vestur.

### Modernisering og mentan

Føroyskur mentanarligur samleiki hevur altíð verið sera knýttur at lokalsamfelagnum. Heimstaðurin hevur staðið í brennideplinum, ikki landið sum heild, og stríðið fyri at yvirliva, ið farnu ættarliðini førdu á sjógv og fjalli, varð í tjúgundu øld, tá moderniseringin tók ferð, í alt størri mun knýtt at vegum og havnum. Sambandið úteftir varð alneyðugt fyri at hava nakra vón fyri at yvirliva sum bygdarsamfelag, serliga hjá fólki í útoyggj, og fólkatalið minkaði nógv í útjaðaranum. Smáar bygdir mistu fólk til størri pláss, størri pláss til høvuðsstaðin, og vend er ongantíð komin í gongdina, hóast miðsavningin í Føroyum ikki er eins stór og í til dæmis Íslandi. Føroyingar lögdu stóran dent á samferðslu, serliga eftir seinna heimsbardaga, og hava eitt ótrúliga gott veganet, ið fá onnur lond kunnu liva upp til, anno 2008. Vit hava byggt land sum fá og, sær tað út til, ætla okkum ikki at steðga her. Fleiri

klettur skulu kloyvast, fleiri hol spreingjast og fleiri havnir byggjast út.

Nógv av tí, ið er lýst sum verkætlanir, ið »byggja land«, er partur av sonevndu modernaðu verkætlanini í mentan og samfelag. Í modernaða tíðarskeiðnum verður stórt tak tikið fyri at ríva seg leysan frá gomlum siðbundnum arvi, ið verður mettur at vera ótíðarhóskandi. Leivdirnar av bóndasamfelagnum skulu burtur og á sama stað skal modernað hátøkniligt land reisast, samansjóðað av undirstøðukervi av altjóða góðsku. Náttúra skal umskapast til mentan, tá menniskjahendur lyfta og grava, slætta og flyta undirlendi, ið hevur verið órørt í túsund ár.

Pátrúgv um íbygdar steinar og gandafjöll skal ikki forða fyri framgongd og vøkstri, tí nú skulu rationellar, vísindaligar ætlanir seta dagsskránna. Verkfrøðingar skulu ikki hava miðaldarligar, mýtiskar forðingar at berjast við. Nýggjar tíðir eru fyri framman. Føroyingar skulu av øllum alvi stríða seg inn í modernaðu öldina við øllum sínum gyldu móguleikum fyri menning. Landslagið broytist og fyri hvønn dag styttist leiðin millum búplássini í landinum. Slóðbróttarar standa á odda, bróta mørk og flyta fjøll, og hava ein vilja sum fáur at binda saman oyggjalandið.

Tað má nevast, at til eru fólk, ikki heilt fá enntá, ið framvegis ræðast íbygdar steinar og trúgva søgunum, ið ganga um tær ræðuligu avleiðingar, tað kann fáa at órógva huldufólk og onnur, ið búleikast undir tí gráa grótinum í grønu oyggjum okkara. Søgurnar eru bæði óhugnaligar og skemtingarsamar, og helst rúnarbindandi, men tær flyta ikki lastbilarnar og gravkúrnar, ið skulu spreingja klettur og fjøll. Tørvurin á ævintýrum sæst illa aftur í mynstrinum í landslagnum við tunlum og landsvegum.

Ein atfinningarsamur danskur eygleiðari, Jørgen Poulsen nevndur, heldur, at føroyingar gera alt ov skjótt av, tá teir taka modernað tól og virði til sín. Vit gloyma at hugsa um tað, vit missa í hesum stóra lopi fram í tíð:

»Fyri einhvønn prís vil man føra seg fram sum verandi ikki afturúrsglidan og innflytur við rúkandi ferð bilar, sjónvarp, handilskjarnar uttan at hugleiða um, hvørjar avleiðingar hetta fer at hava í seinna enda. Búndin skapur at útlandinum, niðurmáan av tjóðarmentanini og burturtøka av lívsgrundarlagnum hjá bygdum, tá ið nærhandlarnir hvørva.«<sup>20</sup>

Moderniseringin er sum heild góð fyri landið, men hon broytir mentanina, virðini og lívsstíllarnar í Føroyum, og hetta er við til at gera av við gomlu bygdasamfeløgini, ið okkara mentanarligi arvir annars er so knýttur at.

### Seinmodernitetur og yngri ættarliðini

Í dag liva vit í sonevndum seinmodernaðum tíðarskeiði við vitanarsamfelagi, ið hevur onnur mál at styðja seg til. Framgongd og menning hevur broytt týðning. Samferðsla og vegaverkætlanir eru framvegis ein týðandi táttur í samfelagnum, heilt avgjørt, men vit trúgva ikki longur, at hesar verkætlanir kunnu loysa stórar samfelagstrupulleikar í sær sjálvum. Tað er ongin víska fyri, at bygdin fara at fáa nýtt lív og blóma, hóast tær fáa fast samband við høvuðsstaðin. Ein vegur hevur tvær endastøðir, ið fólk kunnu velja sær.

Hvørt ættarlið av ungdómi er øðrvísi enn tað farna; samfelagið broytist, tíðirnar skifta, og serliga í nýggjari tíð hava samfelagsbroytingarnar verið umfangandi og grundleggjandi í Føroyum.<sup>21</sup> Í Evropa verður skiftið til tað seinmodernaða samfelagið oftast tíðarfest til sekstíárin, hóast tað er torført at seta árstal á slíkt; tað veldst nógv um, hvørji viðurskifti ein velur at hyggja at. Sernhede<sup>22</sup> sigur um Svøríki, at

»møguliga kann endin av 1950-árunum og byrjanin av 1960-árunum roknast sum ein »broytingar-« ella »reimingartíð«, tá ið tann mentanarliga moderniseringin við framvøkstri av miðla- og kunningartøkni-samfelagnum av álvara kemur fram og umskapar menniskjunnar gerandislív.«

Nógvar aðrar broytingar kunnu nevast; sonevnda útbúgvingarkollveltingin og stóra fráflytingin úr útjaðaraøkjum verða ofta nevnd í hesum viðfangi, umframt broytingar í bústaðar- og familjumynstrinum, ið fáa virðini og mentanina úr gamla bóndasamfelagnum at vikna. Sjálvandi eru munir landanna millum, og Føroyar hava eina aðra søgu enn til dømis Svøríki. Búskapurin mentist eisini av seinkapitalistisku strukturbroytingunum, meðan tað eru serliga mentanarlig viðurskifti, ið seta karmin um seinmodernitetin.

Samleiki er í dag ikki nakað, tú einferð ognar tær og sum síðan liggur fast; í tí seinmodernaða samfelagnum verður samleikin áhald-



andi royndur.<sup>23</sup> Tað, sum fyrr varð roknað sum óbroytandi, sum partur av persónmenskuni, kann nú broytast eftir egnum ynski.

Siðvenja og mentanarlig barlast er ikki altavgerandi fyri sosialiseringina av ungdóminum longur, tí hann skapar sín egna persónliga samleika út frá úrvali av sýmbolum, teknum, tulkningarhættum og virðum úr veruleikanum. Tey ungu skulu so at siga skapa sín egna samleika. Nógvar strukturellar girðingar eru tó, ið kunnu forða tær í at náa lívs-málunum, men í prinsippinum er ungdómurin púra fríur at velja sær lívsverkætlan. Og at vera fríur er bæði krevjandi og avbjóðandi, tí tú noyðist áhaldandi at taka avgerðir, at velja kós, og tað er ikki bara sum at siga tað, tá ein er ungur og sveimandi.

Hugsjónir, skikkir og siðvenja missa so hvørt virði, sigur týski granskarin Thomas Ziehe, tá fólk verða frígjörð frá bindingum, ið plagdu at stýra tilveruni.<sup>24</sup> Individualiseringin, eyðkenni fyri seinmodernitetin, hevur gjørt tað til persónliga, refleksiva verkætlan at skapa sær ein mentanarligan samleika. Ábyrgdina eigur ein sjálvur – sama hvørji val ein tekur. Tað eru fá, ið vænta, at hin einstaki skal leggja dent á gamlar livihættir, ið fyrr góvu lívinum meining og innihald, men um onkur kortini velur sær eitt lív, ið minnir um lívið í farnum tíðum, so er talan ikki um nakað »natúrligt« val longur.<sup>25</sup> Talan er bara um eitt av mongum valum, sum vit eru noydd at velja.

Seinmodernaða samfelagið setur onnur krøv til bæði ung og gomul enn tað, vit vóru von við. Vitan er týðandi tilfeingi í nútíðarsamfelagnum; vitan er alneyðug, tí menniskju stöðugt skulu taka avgerðir, og veik ella támut vitan kann lætt føra ein í óføri. Nýggj vitan og nýggjar royndir broyta stöðu tína í samfelagnum, og meðan framhald og stabilitetur vóru eyðkenni fyri modernaða samfelagið, so eru ivi og broytingar eyðkenni fyri seinmodernaðu tíðirnar. At koyra í toki er gott myndamál fyri ungdómslívið í tí modernaða samfelagnum: bara ein breyt er at fylgja, henni fylgir tú, og tú veitst alla tíðina, hvar tú endar. At koyra bil er betri myndamál fyri ung í nútíðarsamfelagnum: tú fert frameftir, men tú velur sjálvur, hvørja leið tú skalt fara.

### Mynstur og netverk

Vit hava lyndi til at gloyma, at mentan er nakað, ið hevur tilknýti til stöð, vit kenna og virða. Tá vit byggja land fyri at menna samferðslukervið, so offra vit sum oftast eisini okkurt, ið var frammanundan –

ein gøta, ein fløta, eitt landslag. Vit eru til reiðar at offra rættiliga nógv fyri at modernisera okkara samferðslukervi. Men hvønn prís eru vit til reiðar at gjalda? Hvussu nógv náttúru skulu vit temja? Hvar gongur markið? Hvønn týðning hevur listfrøði, tá vegir, bygningar o.s.fr. skulu byggjast? Fyri at skapa ein trivnað í einum samfelagi er neyðugt at hugsa seg sera væl um, tá støða skal takast til stödd, snið og stað á nýggjum bygningverkum. Um fólk skulu trívast og kenna seg heima í einum umhvørvi, so má tað virða kenslur, søgu og fagurfrøði, umframt at bygningar mugu vera tryggir og praktiskir. Bygningverkið má hava »sál« og samleika og fella væl inn umhvørvið.

Samleiki okkara er knýttur at tí fysiska umhvørvinum, náttúruni og mentanini, ið vit flyta okkum í. Trivnaðurin er ávirkaður av byggilistini ella fagurfrøðini. Gera vit okkum ikki ómak, kunnu vit gera okkum sjálvum og komandi ættarliðum óbótaligan skaða. Vit mugu seta nógv størri krøv til tað, ið verður bygt í Føroyum. Vit mugu orða og skipa ein byggipolitikk fyri landið, ið kann verja tað menniskjaskapta landslagið ímóti vánaligum, misprýðandi bygningverkum, ið tíverri eru alt ov nógv í tali, sum nú er. Byggiharrar mugu hugsa meira um brúkarán, ið skal trívast og kenna seg væl í umhvørvinum. Eitt bygningverk skal kennast sum eitt gott stað at vera, og tað krevur umfatandi ráðleggingararbeiði við luttøku av fólki, ið hevur servitan um byggisnið, ljós, ljóð, litir, tilfar og mangt annað, ið ávirkar okkara sansir og sostatt eisini okkara kenslur.

Samfelagið hevur nógv mynstur, ið skapa netverk og samskipti millum fólk. Samferðslumynstur og samfelagsmynstur hava eitt sínámillum samband. Vit hava ítøkilig mynstur í landslagnum og abstrakt mentanarlig mynstur í sinninum. Í grundini hava tey øll við samskipti, sambond og strukturar at gera. Mynstur skapa skipanir, ið skapa integratióin í samfelagnum. Sínámillum ávirkan og sínámillum bundinskapur sæst aftur í landslagnum og sameinir fólk og landið. Skipanir og mynstur broytast og skifta skap, men tey halda fram við at sameina og styrkja heildina. Í hesi myndini er Landsverk ein sera týðandi stovnur fyri landið, tí at hann er við til at skapa og menna nýggj mynstur og nýggjar skipanir í landslagnum í Føroyum. Tá Landsverk byggir land, so ávirkar tað okkum øll á fleiri ymiskum stigum. Í hesum kapitli hevur verið roynt at lýsa, hvussu mentan og vegakervi kunnu lýsast sum ómakað par, ið ongantíð heilt kann skiljast sundur. Sokallað



bleyt og hörð virði í samfelagnum, ið politikarar tosa nógv um, kunnu í grundini ikki skiljast uttan at hugt verður at báðum þørtunum.

Undirstøðukervi merkir samlaða mongdin av skipanum, ið sam-einast í størri skipan. Sum oftast verður hugtakið sett í samband við flutnings- og samskiptisskipanir í einum landsluti ella landi. Infra-strukturur kann tó eisini hava breiðari merking, til dæmis um hugtakið verður brúkt at lýsa bygnaðin í fyrítøku, ella verður brúkt um almennar og privatar tænastrætur.

Infrastruktururin í einum landi ella býi kann hava ein avgerandi leiklut, hvar ein fyrítøka velur at fáa sær nýggja skrivstovu ella virkisbygning. Tað kann til dæmis vera áhugavert at hava virkisbygningin tætt við ein høvuðsveg ella eina altjóða floghavn.

Marx og Engels brúktu hugtøkini infrastruktur (basis) um framleiðsluviðurskipti og -kreftir, og suprastruktur ella yvirbygningur um samfelagsliga tilvitan – politiska, lögfrøðiliga, mentanarliga – í teirra kommunistiska ástøði.

### Rúm og tómrúm

Eitt serligt kervi, ið er áhugavert at kanna, er býarskipanir. Øll hava sæð býarkort av stórum býum, har strikur í ymsum litum merkja gøta, høvuðsvegur, jarnbreyt, torg, bussleið o.s.fr. Sagt verður, at býirnir seinnu árin hava vunnið sín miðaldarliga status aftur.<sup>26</sup> Tað eru býir, og ikki lond, ið samstarva búskaparliga og skapa netverk. Kanska hetta eisini ávirkar okkum. Í *Samferðsluætlanini fyri Føroyar* verður sagt, at Føroyar skulu vera ein býur. So kann kanska eisini sigast, at alt tað, ið ikki liggur í Havn, er útbýlingar ella satelittbýir, ið hoyra til høvuðsstaðin. Sostatt verður landið alt sum ein stórbýur á evropeiska meginlandinum. Alt fleiri fólk liva í ella beint við býir. Øll hava býir sum fortreyt í dag, uttan mun til um tey eru býarbúgvar ella ei. Onki kann verða óávirkað av býum. Menniskju, vørur, ferðsla, náttúra, vøxtur og entropi, alt er býarviðkomandi.

Ber yvirhøvur til at tosa um nakað so staðarbundið, so lokalt, sum býir í dag? Hetta spyr danski antropologurin Perle Møhl<sup>27</sup> í grein um París. Støð eru, sigur hon, farin í gloymibókina. Tað eru fleiri áratíggju síðan. Býir eru sum svørt hol, sigur hon, og hugleiðir um tað serkenda í einum býi:

»Býarnavnið sjálvt vísir jú til staðið sum eitt ting, eitt undantak, nakað, ið altíð er umgyrt av múrum, ringvegum, útbýlingum og fjarskotnum postnummørum. Og eg eri samd í tí, at hvør býur er eyðvitað nakað serligt. Tað er næstan sum hava teir egið lív, óheft av teimum menniskjum, ið búgva har, av málum og mentanarligum sereyðkennum, av sosialum skipanum og mynstrum, kanska júst tí at teir umboða okkurt slag av 'kondensering' av túsundtals frávikum. Tí býirnir eins og svørt hol sýgja fjølbroytni at sær og liva av hesum heldur enn at skava ymisleikan burtur. Sostatt eru teir heldur ikki 'isolat'. Og sostatt fáa teir júst skapt síni sereyðkenni, tað, ið ger, at teir skilja seg frá øðrum býum ... «<sup>28</sup>

Vit uppliva býir og vegir og bygningar á ein persónligan hátt, ið skapar okkara egnu mynd av rúminum, vit ferðast í í gerandislívinum. Hvat síggja vit í grundini á okkara heimleið? Hvussu lýsa vit tað, vit síggja, lukta, hoyra og merkja? Eru evnini at síggja øvugt proportional við árin, ið eru farin til at ganga oman og niðan, aftur og aftur, eftir gøtunum í bygd ella býi okkara? Eru sansir okkara doyvdur ella meira opnar, tá vit uppliva okkara egna heimstað? Hesir spurningar hava við mentan, kenslur og virði at gera, og alt ávirkar okkara fatan av fysiska og menniskjaskapta umhvørvinum. Italski høvundurin Italo Calvino sigur um býir: »Ongin veit betur enn tú, vísi Kublai, at tú ongantíð mást blanda saman býin við útsagnir, ið lýsa hann. Og tó er eitt samband millum teirra.«

### Útjaðari og miðdepil

Heini Olsen, fyrrverandi verkfrøðingur hjá Landsverkfrøðinginum, veit, hvussu ómetaliga týðandi veganetið hefur verið og framvegis er fyri tey, ið eru longst burturi frá høvuðsstaðarkommununi. Útvarp Føroya hefur eisini viðhvørt havt sendingar um arbeiðið hjá Landsverkfrøðinginum kring landið. Fyri tjúgu árum síðani var til dæmis útvarpssending um Funning og Gjógv, ið Sigmar Bláberg<sup>29</sup> legði til rættis. Her er eitt brot úr sendingini:

»Tað skuldu ganga yvir 60 ár, frá tí at vegurin millum Funning og Funningsfjørð á fyrsta sinni varð stungin út í kortið og til høvið var at koyra millum bygdinar. Hetta hendi átjanda desember í ár.  
[...]

Vegurin [Funningur–Funningsfjørður] varð stungin út fyrstu ferð í 1926–27, og arbeiðið byrjaði í 1930. Ein av teimum, sum var við frá byrjan, var Steingrímur Funding.

Sigmar: Steingrím, hvussu byrjaðu tit arbeiðið?

Mann hevði ein spaka, og mann hevði hakkara, tað var tað heila ... tað royndi mann at keypa sær sjálvur, og tað, sum mann hevði av boring, tað var hamari og ein lítill borur. Kommunan, haldi eg, betalti børurnar ... jarnbørurnar, ja ...

Vit begyntu heilt heima í Funningsbygd – frá brúnni og inneftir, sum hann liggur nú, veitst tú ... nógv at grava ... tað var tað.

Tað gekk ikki so skjótt ... ja, eg haldi hetta og inn ímóti húsunum tað varð grivið undir einum. Men seinni bleiv tað útstykkjað í stykkir ... mann kundi biðja um eitt stykki, mann fekk meira burtur úr tí.

Lønin var ikki nógv. Eg haldi, eg begynti við sjei oyrum um tíman ... Og tá ið tað var útstykkjað, tá bleiv eitt sindur meiri ... eg haldi eini 10–12 oyru um tíman.

Sigmar: Og 10–12 oyru tá, hvat fekst tú fyrri tað?

Á, eg veit ikki ... tað var ikki nógv, mann fekk fyrri tað. Tað var biligari tá at liva enn í dag.

[...]

Andor Sivertsen er bygdarráðsformaður í Funningi. Hvønn týdning heldur hann, at vegurin hevur havt fyrri bygdina.

Eg meti tað hava stóran týdning fyrri bygdina. Vit eru komnir nærri kyrruhavnini sum er Funningsfjørður. Tað hevur verið eitt ynski hjá funningsmonnum gjøgnum langar tíðir. Og vit eru komin nærri størri økjunum í Eysturoynni. At vit eru slopnir av við fjallavegin, meti eg sum tað størsta ... tað meti eg.

Eg haldi, at tað fer at verða ein útviklingur her í Funningi ... fólk fer at fáa hug at byggja her, og tað vísir seg eisini ... tað eru fleiri, sum hava biðið um byggigrund.

So haldi eg eisini, at vit fáa nógv meira burtur úr sáttmálanum, sum vit hava við Elduvíkar kommunu, um útbyggingina av havnarlagnum har.

Vit hava eitt byggibúgvíð øki har inni, so nú er bara, hvør kemur at seta virki har.«

Útvarpssendingin, ið Heini Olsen hevur skrivað út, vísir okkum, hvussu nógv ein broyting í vegakervinum kann hava at siga fyrri lokal-samfelagið. Hjá gjáarmonnum gerst nú nógv lættari og tryggari at koyra til Skálafjørðin ella Havnina á hávetri, tí nú er ikki neyðugt at koyra eftir tiltikna fjallavegnum um Eiðisskarð. Nýggja vegastrekið er 6.600 metrar til longdar og kostaði umleið 30 milliónir krónur í alt. Fólk við Gjógv noyðast tó framvegis at koyra um Gjáarskarð, og Jóhan Hammer, bygdarráðsformaður í Elduvíkar/Funningsfjarðar kommunu, sigur í somu útvarpssending frá 1987, at:

» ... fyrri Gjógv er tað ein treyt, at teir fáa berghol gjøgnum Gjáarskarð. Og tað meini eg, má verða eitt tað fyrsta, sum Landsverkfrøðingurin fer undir, tað er at fáa berghol til Gjáar, tí teir eru næstan líka illa fyrri enn, sjálvt um Funningur hevur fingið veg inn í Funningsfjørð. Fólk duga illa at skilja tað, at enn fleiri fólk, ið verða [verandi í bygdunum], enn sterkari verða vit – enn betri eru móguleikarnir.«

Eisini her kemur, síggja vit, ein tunnil inn í myndina. Fólk við Gjógv høvdu hesa tíðina, stutt fyrri búskaparkreppuna í landinum, stórar vónir at fáa tunnil til Funnings. Fólkatálið í bygdini minkaði alsamt og tosað varð um at hon fór at avtoftast heilt. Í 1987 vóru fyra skúlabørn í bygdini. »Vit stríðast við at fáa bygdina at yvirliva,« sigur Jógvan Nónsgjógv, næstformaður í Gjáar kommunu, »meðan vit bíða eftir móguleikanum frá landinum at fáa eitt berghol.«<sup>30</sup> Tunnilin til Gjáar kom ongantíð. Og spurningurin um, hvussu nógv ein tunnilverkætlan fyrri tjúgu árum síðani hevði hjálpt bygdini, stendur opin. Tað vita vit ikki reiðiliga. Møguliga høvdu nakrar familjur aftrat búð í bygdini.

### Miðstaðarmening

Vegirnir og bilarnir ávirka eisini sambandið millum bygd og bý, útjara og miðstað, tí tað verður lættari og skjótari at ferðast kring landið. Nógvar stórar broytingar í høvuðsstaðnum hava neyvt samband við økta bilatalið og vaksandi ferðsluna. Tó er Havn ein býur, ið liggur mitt í náttúruni. Hjá okkum er náttúran altíð hjástødd. Náttúra og veðurlag seta síni dóm á lívið í Havn; litir og ljós broytast; brimið brýtur;



Nólsoyggjin hvørvur bráðliga í mjørkanum. Gunnar Hoydal<sup>31</sup> sigur í grein um høvuðsstaðin, at náttúrunnar vald fær allar støddir at hvørva, og »eftir er bara rørsla í stóru rúmdini av havsins serstaka gandi.« Í øðrum stórbýum liva fólk, sum ongantíð hava sæð havið. Har er býarlandslagið menniskjaskapt úr enda í annan. Høvuðsstaðurin er broyttur nógv farnu øldina. Tann gamla Havnin, sum William Heinesen lýsti í bókum sínum, er næstan horvin ídag. Býarmyndin við Havnará, trongum skotum og gomlum pakkhúsum, er avloyst av eini mynd av stórum strætum við nýggjum sethúsum, so langt eygað sær.<sup>32</sup>

Stendur tú á Viðargøtu á Hamrinum á Argjum og hyggur út yvir høvuðsstaðin á kvøldi, so er tað sum at skoða út yvir ein milliónbý. Teir nýggju býarpartarnir liggja langt burturi, í haganum, og bundin er billeysur havnarmaður! Um ein byggi eitt sindur tættari, hevði verið pláss fyri í minsta lagi fimmti túsund íbúgvum í Havn. Í 1801 búðu einans 554 fólk í Havn, umleið tíggju prosent av fólkinum í landinum. Nú búgva fleiri enn 19.000 fólk í Tórshavnar Kommunu. Vegalongdin í kommununi er 258 kilometrar, harav 88 kilometrar eru landsvegir (2007). Sethúsaekið í býnum telur sjey ferkilometrar. Kommunan fevnir um umleið 173 km<sup>2</sup> í alt. Onki bendir á, at fólkavøksturinn í høvuðsstaðnum fer at steðga á í næstu framtíð. Havnin er vaksin og Føroyar eru minkaðar.

Vanligt er at siga, at Havnin hevur ábyrgdina av fráflytingini av útoyggjunum, men tað eru altíð fleiri faktorar, sum fáa fólk at flyta. Okkurt í Havn lokkar. Okkurt á bygd styggir. Til dømis kann tað hjá ungdómi vera meira at fara til um kvøldarnar í Havn. Tað kann eisini vera trupult at fáa arbeiði í heimbygdini. Havnin er einasta pláss í Føroyum, hvar ein kann krógva seg í fjøldini – í ávísan mun. Fólkaflytingin til og frá høvuðsstaðnum hevur verið alstór seinastu fimmti árin, og tað munnu vera sera fá, sum ikki hava tilknýti til onkra bygd, hóast tey liva og arbeiða í høvuðsstaðnum.

Havnin veksur og veksur, røkkur longur og longur norður og upp, og fólk búgva alt longur burturi frá sjálvari havnini – sjónum. Húsini fara skjótt at liggja heilt uppi í 200 metra hædd. Í 1709 búðu ikki nógv fólk í Havn, og neyðin var stór. Hans Jacob Debes, sáli,<sup>33</sup> skrivur um »smákopparnar« í 1709 í bók síni um lærda skúlan í Havn:

» ... um trýggir fjórðingar av øllum fólkinum í Havn, til samans 250 fólk, doyðu, og fá vóru til at grava tey deyðu, sum vóru fylt í hópgravir. Av teimum umleið 300 fólkunum, sum búðu í Havn, livdu bara eini 80 eftir.«

### Almenn og privat rúm

Í dag eru, sum sagt, fleiri enn 19.000 íbúgvar í Tórshavnar Kommunu, og heilir býlingar verða reistir uppi í haganum. Nógv fólk búgva og arbeiða uttan fyri miðbýin og hava sostatt onki veruligt samband við gomlu Havnina. Fyrr var Havnin ein lítil býur, nú minnir hon kanska meira um stóra bygd. Byggilistarfrøðiliga gongur í hvussu er tann vegin. Tættbygda býarumhvøvið við lívi og larmi er ikki at hóma. Nógvur gøtur og býlingar eru sum bygdir, ið hava sín egna hugna. Utan bil ert tú avbyrgdur, antin staddur langt úti í haganum ella øvugt, inni í miðbýnum. Avbjóðingarnar hjá kommununi eru risastórar, nú fólkatalið er farið so nógv upp og heldur á at vaksa. Spurningurin er, hvussu skal býarlandslagið verða í framtíðini? Og hvussu skal byggjast? Tað má vera ein javnstøða ímillum nýtt og gamalt og millum handils-, ídnaðar- og íbúðarøki.<sup>34</sup> Bilarnir eru í fokus í Havn. Alt verður lagað eftir bilinum. Billeysir íbúgvar mugu brynja seg við toli.

Býarmynstrið broytist, tá fólk flyta út til nýggjar býlingar í høvuðsstaðnum. Tey nostalgisku finnast at gongdini og sakna gamlar býarmyndir við meira fjølbroyttari byggilist. Ein atfinnandi rødd er Oddvør Johansen, ið tosar um einsrættan av bústaðar- og arbeiðsmynstrinum í Havn:

»Um vit førka okkum hálvthundrað ár aftur í tíðina, var miðbýurin á tremur við búgvandi fólki og virkseimi. Heilt av Kongabrunni, Kílarkanalini, Krókabrekkuni ýddi í fólki. Á Gamla apoteki búði fólk, í Gamla bókhandli, hjá Hans Joensen, á Meiarinum, Frants Restorff, hjá Vág-Heina, Anton Degn, Heinesen, Sloan, Ziska, Lamba-Jóannes, Demmus, Ísak sómakaranum, á posthúsinum o.s.fr. Allastaðni búðu fólk, og tey livdu í sátt og semju við virki av ymsum slag. Her vóru slaktarar, barberar, jarnsmiðir, margarinfabrick, meiarí, apotek, kemisk reinsarí, bommvirki, skræddarar, snikkarar, blikkin-sláarar, modistar (hattasniðgevar), bakarar og grótsmiðir.

Hetta skuldi nú broytast. Ein einsrættan av bústaðarmynstrinum og arbeiðsmynstrinum tók seg upp. Nú skuldi arbeiði og fólk skiljast

sundur – eins og gjørt varð í býunum uttanlands (har ein í dag sær heilar oyðimerkur av sama slag parcelhúsum standa) – og strangar restriktiónir sóu dagsins ljós, sum dømi kann nevast, at allar tekjur í einum ávísium býarparti nú skuldu antin vera flagtaktar ella málaðar svartar.

Men eyðvitað, glottar vóru eisini. Vit fingur skil á kaðalnetinum og vatnleiðingini, vit fingur nýggj havnaløg, brimgarðar, nýggjar ústykkingar, og ikki eitt ónt orð um hesi. Stór nýggj bústaðarøki sóu dagsins ljós, og í flestum førum var hetta spennandi og fjølbroytt byggjarí, har hvør slapp at útfolda seg eftir egnum høvdi.«<sup>35</sup>

Markið millum privat og alment í býnum er eisini broytt seinastu árin. »Bert fyri íbúgvar« stendur á einum skelti á einum parkeringsøki uttan fyri íbúðarbygning í Vesturbýnum í Havn. Hvørjar íbúgvar? Eru øll ikki íbúgvar, kann ein spyrja seg sjálfan, men eyðvitað er skeltið sett upp fyri at verja rættindini hjá teimum, ið búgva her, at parkera framman fyri síni heim. Skelti, ið ávara aðrar bilførarar ímóti at parkera hjá fremmandum, eru ikki vanlig í Føroyum. Tílíkt hevði neyvan verið skrivað við stórum stavum á skelti fyri bara fimtan árum síðani, men áherðsla er lögð á markið millum privat og alment seinastu árin. Tað sæst eisini á hæddini á betong- og træmúrurum ímillum nýggj hús ymsastaðni í Havn. Vælkomin til stórbýin! Símun av Skarði yrkti soleiðis um Havnina í 1914:

»Og enn fer aldan um Tinganes,  
enn kúnir hon blíðliga flúri og fles,  
á hesum minniligu støðum;  
hon teskar í oyra títt vakurt ljóð,  
hon ynskir at lagnan má vera tær góð,  
tú Tórshavn í komandi døgum«

Hesi orð eru verd at leggja sær í geyma og hugsa um, tá ið fólk eru í ferð við at gloyma, hvønn bý og hvørja søgu tey hava við at gera. Havnin er fyri allar íbúgvar í Havnini.

Tá tosað verður um mentan í sambandi við vegir, havnir og bygningar í samfelagnum, so er tað listarliga og fagurfrøðiliga í mannaskaptu verkunum sum oftast í fokus. Kenslur og huglag, ið fólk lýsa í sínum

umhvørvi, verða knýtt at fagurfrøðiligum upplivingum. Byggilist er tískil eisini nakað, ið Landsverk arbeiðir við.

### Fagurfrøði og list

Landsverk skal orða eitt alment stevnumið í sambandi við byggilist.<sup>36</sup> Tað er ein royndur lutur, at eitt bygningverk ofta kann standa í fleiri hundrad ár. Hesin veruleiki undirstrikar tørvin á "burðardygd" í ráðleggingini, proportiónum, tilfarsvali, litavali o.s.fr. ella stutt sagt byggilist. Vit hava fyri ein stóran part okkara samleika í tí fysiska umhvørvinum, náttúruni og tí menniskjaskapta, sum vit flyta okkum í. Býir og bygdir, bygningar, landslag og býarinnbúgv, v.ø.o. okkara nærumhvørvi, hevur alstóran týðning, tí trivnaður er nær knýttur at byggilistini ella fagurfrøðini. Gera vit okkum ikki ómak við hesum, kunnu vit gera okkum sjálvum og komandi ættarliðum óbótaligan skaða.

Tað er umráðandi, at tað almenna er forsprákari og ein fyrmynd fyri øll onnur. Stevnumiðið má vera, at ein iløga í bygningverk er væl umhugað, eitt iskoyti til umhvørvið, og ikki eitt úrslit av tilvildarligum stuttskygdum loysnum, sum bert taka støðið í tíð og kostnaði, men eisini byggilistarligari dygd. Eitt orðað stevnumið innan byggilist, sum leggur treytir á, hvussu farast skal fram í sambandi við bygging, hevði havt við sær betri úrslit, og mett yvir eitt longri tíðarskeið, verið ein munandi betri iløga. Hetta hevði nevniliga eisini minkað um framtíðar útreiðslur av framdari bygging, tí færri iløgur skulu gerast í viðlíkahald, umvælingar og umbyggingar.

Landsverk skal vera til reiðar at gera tilmæli til landsstýrismannin í sambandi við áseting av iløgukarmi og viðlíkahaldskarmi. Tá ið heildar-yvirlitið yvir landsins bygningar og leigumál er útbyggt, verður Landsverk besta amboðið hjá Føroya landsstýri at gera tilmæli á nýggja máls-økinum.

Vit mugu leggja dent á góðsku í byggilist og byggistíli, tí annars ræður tilvildin og ongin samanhangur er at hóma. Bygningar tala bæði til tað rationella og irrationella í menniskjum, og eini hús, ið fólk taka væl ímóti og knýta seg til, útstrála altíð nakað av hesum báðum. Ofta verður sagt, at ein bygningur ikki skal misprýða, men hvat merkir tað veruliga? Hví ikki heldur siga, at bygningurin skal prýða? Hví ikki seta sær høg mál og krevja góðsku? Í Føroyum hava fólk sum heild



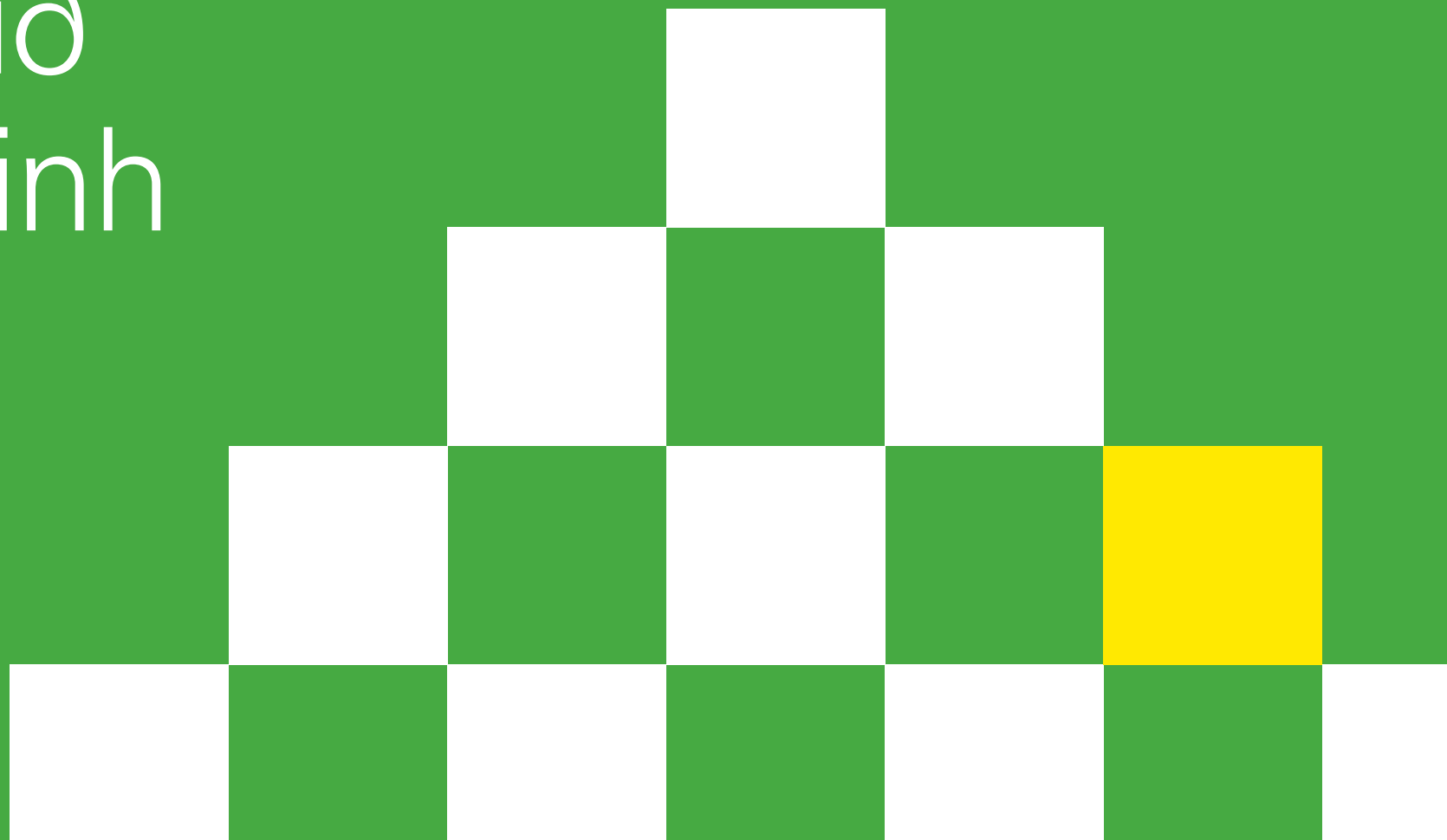
sera avgjörðar meiningar um bygningar og ynskja ofta ikki at fylgja ráðunum frá byggilistarfólki. Øll eru serfrøðingar á økinum. Fólk eru von at byggja sum teimum lystir, men tá um almennar bygningar ræður, áttu krøvini at verið hægri.

Í dag vita vit, hvussu týðandi tað er at kann, hvussu fólk taka ímóti nýggjum bygningum, hvørji virði tey hava, tí annars kann verkætlanin miseydnast fullkomiliga. Tað er ikki nóg mikið at skapa ein flottan bygning, tí hvat er tað? Er hann vakur? Ella hugtakandi? Er hann hugnaligur? Hetta er eisini at byggja land, at broyta landslagið, og her eru avbjóðingarnar fyri framman risastórar. Hetta økið er forsømt, tí tey fagurfrøðiligu sjónarmiðini eru sjáldan drigin fram. Okkum vantar eitt livandi kjak um byggilist og byggiverkætlanir, har byggilistarfrøðingar, byggifrøðingar, fagurfrøðingar, verkfrøðingar, sosiologar, søgufólk og listafólk luttaka.

Mentan og samleiki, menniskju sum kapitalur, fer at fylla alt meira í arbeiðinum hjá Landsverki í komandi tíðum. Nú fara vit víðari at hyggja at framtíðini hjá stovninum og samferðsluskipanum í Føroyum og aðrastaðni.

Varði 06 Brúgvín um Streymin

Mikkjal  
steðgaði við  
Ho-Che-Minh  
geilina





Tað var ein dagin nakað frammanundan, at brúgvín um Streymín varð tikin í brúk í 1973. Politiska málið var at fara undir Norðskálatunnilin, tá brúgvín var liðug, og Mikkjal Helmsdal, landsverkfrøðingur, og Jógvan Nolsøe, verkfrøðingur, vóru hendan dagin farnir at hyggja at umstøðunum, har tunnilin skuldi gerast.

Rímiligt hava teir tikið *Sundaferjuna* ella *Trónd* úr Havn inn á Skála-fjørðin og vóru fyrst farnir eysturum at hyggja at umstøðunum Millum Fjarða. Teir vóru so farnir til gongu upp um fjøll at kanna líkindini vestarumegin, men til alla ólukku var Mikkjal Helmsdal áhaldsin og brákaði beinið.

Støðan var ikki góð, og tað var eitt øgiligt baks hjá Jógvani at fáa Mikkjal, sum var av størstu monnum, oman móti Norðskála. Tað var blivið myrkt, tá teir komu oman, men tað eydnaðist Jógvani at fáa fatur á einum hýrúvogni, sum skuldi koyra teir yvir móti byrgingini.

Undir arbeiðinum at dýpa Streymín og at gera sjálva brúnna millum Streymoyanna og Eysturoyanna, hevði Phil & Søn gjørt eina byrging, sum gekk tvørtur um sundið. Talan var um eina arbeiðsbyrging og óviðkomandi høvdu ikki loyvi at koyra eftir henni. Eysturoyarmegin



*Sundaferjan* – sambind-  
ingarliðið millum Eysturoy  
og Streymoy áðrenn  
brúgvín kom.

gekk ein vegastubbi oman til sjálva byrgingina, og hesin vegurin hevði fingið navnið Ho-Chi-Minh geilín, sum í Vietnam var vegurin úr Hanoi í Norðurvietnam til Suðurvietnam.

Hóast tað ikki var loyvt at koyra tvørtur um sundið eftir byrgingini, sníktu nógvir bilførarar seg um kvøldarnar og næturnar yvirum. Tá Mikkjal og Jógvan í hýrúvogninum komu fram at Ho-Che-Minh geilíni, spurdi bilførarin teir báðar, um teir ikki bara skuldu koyra tvørturum.

»Ikki talan um,« segði Mikkjal Helmsdal. Landsverkfrøðingurin hevði evstu ábyrgd av arbeiðinum, og hann vildi sjálvandi ikki ganga undan at bróta reglurnar, sum vóru galdandi á staðnum.

»Ok, men so mugu vit útvega ein bil at taka tykkum hinumegin. Tað skal eg taka mær av,« segði bilførarin.

Mikkjal og Jógvan rindaðu fyri bilin og fóru so í myrkrinum baksandi oman eftir Ho-Chi-Minh geilíni. Sum støðan var við brákaða beininum hjá Mikkjali, tók hetta eina góða løtu, men umsíðir komu teir oman á slætt og fóru tvassandi víðari eftir sjálvari byrgingini.

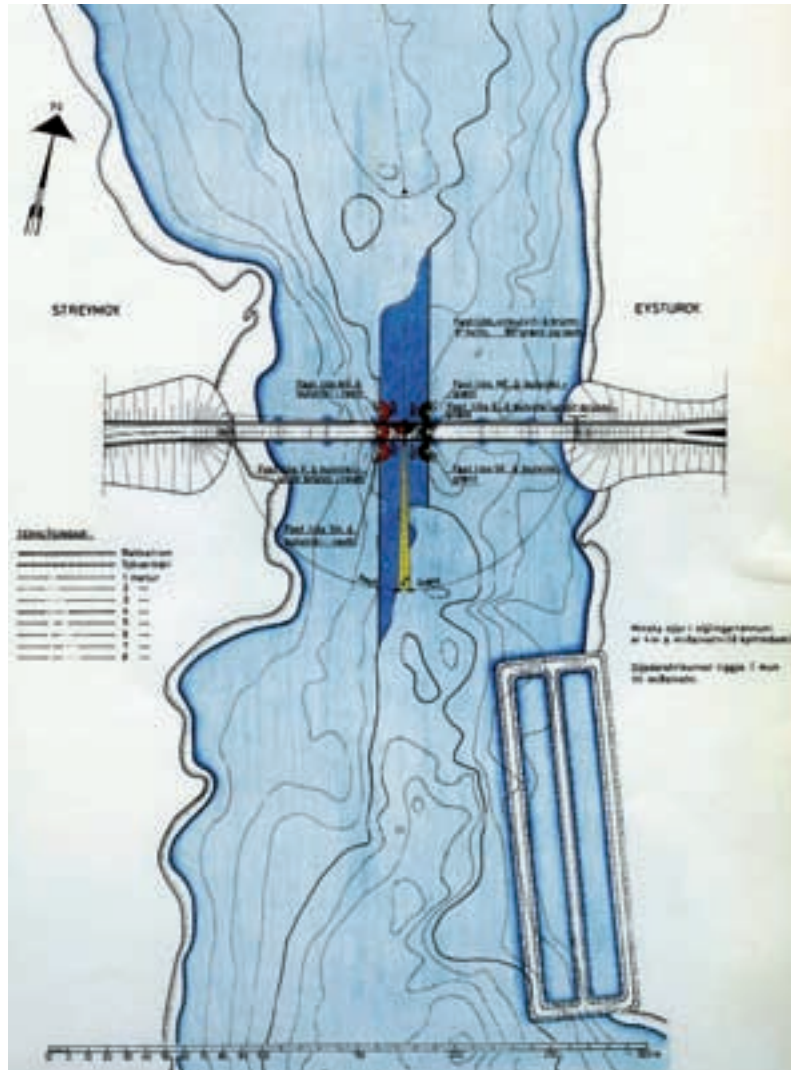
Tá teir koma yvirum, stendur ein bilur fyri teimum, og teir seta seg inn í bilin. Men tá letur í Mikkjali: »Hetta er akkurat sami bilur sum tann, vit koyrdu við hinumegin!«

Tá hevði bilførarin skundisliga í myrkrinum koyrt undan teimum oman eftir geilíni við sløktum lyktum og smekkað seg yvirum, so hann eisini fekk túrin til Havnar. Mikkjal hevði ivaleyst ein illgruna, men hann lætst sum einki og hevði helst nóg mikið við at hugsa um seg sjálván.<sup>1</sup>

120 ár fyri hesa hending, í 1853, varð fyrstu ferð alment borið upp á mál at gera brúgv um Streymín. Tá tóku 146 mans úr øllum byggunum báðumegin Sundalagið seg saman og buðu sær til at gera eina steinbrúgv um Streymín. H.C. Müller, sýslumaður, handaði lögtinginum umsóknina.

Í umsóknini segði Müller, at fólk í Sundalagnum leingi høvdu tosað um at fáa eina brúgv um sundið, tí harði streymurin gjørdi tað mangan tvørligt hjá fólki at sleppa yvirum. Teir 146 bjóðaðu seg sjálvbodnar til at gera arbeiðið, men av tí at tað fór at vera neyðugt at hava ein løntan arbeiðsformann og av tí at nakað av tilfari skuldi keypast, so fingur teir sýslumannin at skriva eina umsókn til lögtingið um stuðul úr Føroya Amts Peningagrunni ella Økonomisk Fond.<sup>2</sup>

Men eingin brúgv kom í 1853, og tað skuldu ganga stórthundrað ár,



Siglingardýpið á kyrrindum er 4 metrar. Kostnaður av dýping og trygging av siglingarleið var umleið 2 mió. kr.

til fast samband kom millum Streymoy og Eysturoy. Í 1969 vóru menn úr øllum kommununum í Sundalagnum á fundi við lögtingsins vega- og havnarnevnd við einari umbøn um at dýpa sundið við Streymin. Nú varð málið samtykt. Í lógini um at veita heimild at játta 500.000 krónur til hetta arbeiðið bleiv fyrst og fremst tosað um at gera eina nýtiliga siglingarrennu, tí har sundið var smalast, var tað samstundis so grunt, at siglandi var ikki við deksførum ella skipum.

Sum tað skilst, roknaðu menn ikki við, at brúgvín um Streymin fór at koma so skjótt, sum hon kom, eftir at dýpingin fór í gongd. Til tess

at gera eina siglingarrennu var neyðugt at gera eina byrging fyri at steðga sterka streyminum. Landfast var fyrstu ferð í mai í 1970, og hetta var í sær sjálvum ein stórhending. Tá seinastu grótlastirnar knýttu Streymoynna og Eysturoynna saman, kappaðust menn um at verða tann fyrsti, sum gekk millum oyggjarnar. Um hetta mundið vóru røddir frammi um at lata byrgingin vera og tippa sundið í allar ævir, men hetta sjónarmiðið vann ikki frama.

Ikki øll vóru líka feigin um hesa grótbyrging. Júst í Túni var í 1969 farin undir at ala síl á sjónum beint sunnan fyri Streymin. Fyritreytin fyri ætlanini var, at streymur alla tíðina var við sjálvt aliðkið. Tað vísti seg eisini, at fellid í alibrúkinum var stórt, eftir at byrgingin var komin.

Tað var kanska meira av tilvild, enn at tað var tilvitað, at brúgvín kom í 1973. Tá Phil & Søn fóru at dýpa sundið í 1970, var einki lógaruppskot lagt fyri lögtingið um at veita pengar til eina brúgv. Ikki fyrr enn byrgingin var komin, sóu menn móguleikarnar at gera brúnna beinanvegin.

Mikkjal Helmsdal hevur sagt, at hevði tað ikki lagað seg soleiðis, at byggifelagið, ið dýpti Streymin, fann uppá at byrgja sundið, longu meðan arbeiðið fór fram, hevði brúgvín kanska ikki verið komin tá. Og Mikkjal Helmsdal segði, tá brúgvín var liðug, at politiska vælvildin, ikki

Arbeiðið upp á at gera yvirbyggingin á brúnni byrjaði í apríl mánaði í 1972.



minst frá Atla Dam, løgmanni, hevði gjørt, at samlaða arbeiðið gjørdist væl bíligari, enn tað hevði verið at gjørt brúnna nøkur ár seinni.<sup>3</sup>

Siglingarrennan var slakar 250 metrar long og 25 metrar breið og 7000 rúmmetrar av gróti vórðu sprongdir og tiknir upp. Siglingardýpið var fýra metrar á kyrrindum. Tá dýpingin var liðug, varð beinanvegin farið undir at gera brúnna. Nú varð ein onnur bygging lögð á linjuna, har brúgvín skuldi vera, til tess at gera tað høgligari at gera brúnna. Arbeiðið tók hálvtriðja ár, og 30. oktober stóð brúgvín liðug. Hon er 220 metrar long, níggju og hálfvan metur breið og 17 metrar høg. Brúgvín kostaði 13 mió. kr. og dýpingin og siglingarrennan góðar tvær mió. kr.

Brúgvín um Streymín knýtti tær báðar størstu føroysku oyggjarnar saman, har einir 20.000 føroyingar búðu tá. Hjá Landsverkfrøðinginum fingur tey ta kenslu, at bæði Eysturoyggin og Streymoyggin blivu dupult so stórar, tá brúgvín knýtti Atlantshavið saman.

Sama dag, sum snórunin varð kliptur á brúnni um Streymín hin 30. oktober 1973, bleiv brúgvín um Bosporossundið tikin í nýtslu. Hendan brúgvín knýtti europeiska og asiatiska partin av Turkalandi saman í býnum Istanbul, har 30 kilometra langa Bosporossundið er bindilið millum Svartahavið og Marmarahavið.

Brúgvín um Bosporossundið var ein heingibrúgv og var 1074 metrar long. Hon kostaði 200 mió. dollarar at byggja. Í 1988 kom ein brúgv afturat og nú er ein 14 kilometra langur jarnbreytartunnil lagdur undir Istanbul og Bosporossundið.

Brúgvín um Streymín var í 1973 nevnt størsta byggiverk í Føroya søgu. Sum verkfrøðingur av yrki var Atli Dam sera áhugaður fyri brúnni og teimum tunnilsætlanum, sum vóru um hetta mundið. Í løgmannsrøðuni í 1972 vísir Atli Dam á, hvussu Mao Tse Tung einaferð tók til um politiska vantrúgv og afturhaldslyndi:

»Fyrndargomul kinesisk søgn er um mann, sum búði í norðasta Kína. Hann var róptur Tápuligi Gamli Maðurin. Hús hansara vendu suðureftir og beint uttan fyri dyrnar vóru tvey risastór fjøll, sum stongdu honum útsýnið suðureftir. Men gamli maðurin var ágrýtin, so saman við synunum fór hann at grava fjøllini burtur við spaka.

Ein annar maður nærhendis, kendur sum Hin Klóki Maðurin, sá teir og flenti at teimum og helt fyri: »Sum tað er býtt av tykkum at fara í holt við hatta – tað er jú ógjørligt hjá nøkrum manstandrum at grava hasi øgiligu fjøllini burtur!«



Arbeiðið at gera undirstøðið byrjaði í mars mánaði í 1971.

Tann Tápuligi Gamli Maðurin svaraði: »Tá eg doyggi, vilja synir mínir halda fram, og tá teir doyggja, eru abbasynir mínir fúsir at taka við og síðani synir og abbasynir og soleiðis víðari. Hvussu høg, tey enn eru, so kunnu fjøllini ikki gerast hægri, og fyri hvørt sindur, vit grava burtur, verða tey so mikið lægri. Hví skulu vit ikki kunna flyta tey?«

#### Og gamli maðurin helt fram við at grava.

Jú, fjøll kunnu flytast – um bara vilji er til tess, og við naivu frásøgu síni lýsir Mao, hvat eldhugi og hugsjónir kunnu fáa eitt fólk at gera.


Eisini hjá okkum hava verið nakrir tápuligir gamlir menn, sum við haka, spaka og hjólbøru fóru undir at byggja vegir, grava fyri telefonsteyrum og laða brýr, bygja orkuna inni, sum áirnar goymdu, og verja móti brimi, og soleiðis vórðu Føroyar bygdar til eitt nútímans samfelag, hóast sonevndir skilamenn úr nærum øllum flokkum vóru ræddir og speirekandi um tað at fáa slíkt at bera til í Føroyum.<sup>4</sup>



Kapittul 07

# Framtíðin

Fólkið velur, hvørja  
leið tað vil halda



Í hesum kapitli verður hugt nærri at avbjóðingum, ið liggja fyrri framman. Hvussu fer landslagið at broytast komandi árin? Hvørji mynstur fara vit at síggja? Teksturin hugleiðir um hesi viðurskifti, og nýggjar kanningar úr Danmark og Evropa verða drignar inn fyrri at fáa ein varhuga av, hvørja leið menningin fer á samferðsluøkinum.

### Utopi og dystopi

Framtíðin kemur ikki av sær sjálvari, sigur Jóanes Dalsgaard<sup>1</sup> í yrking við sama heiti. Eisini kundi verið sagt, at hon uttan iva kemur, men at vit mugu gera av, hvussu hon skal síggja út. Vit mugu skapa framtíðina. Vit mugu velja, hvørja leið vit skulu taka. Hvat er best fyrri samfelagið? Hvat er best fyrri feroyingar? Hvat er best fyrri landið? Vit mugu raðfesta, seta eina tíðarætlan, semjast um útreiðslur og hugsa um viðbrekna náttúruumhvørið rundan um okkum. Vit mugu seta okkum greið mál og mið og semjast um kós og ferð. Hvussu skjótt skulu vit byggja land? Vit noyðast at hugsa um framtíðar ættarliðini, ið skulu liva og trívast í hesum landi. Vit mugu hugsa holistiskt, taka støði í samfelagnum sum heild, fyrri ikki koma í syrgiligu støðuna, at hava heimsins besta undirstøðukervi og prýðiligastu bygningar, men onki fólk, tí tey eru flutt burtur í onnur lond at búgva. Tað er ringasta marran.

Tað eru nógv dømi um samfeløg, ið hava reist glæsilig, hugtakandi bygningverk, stutt áðrenn tey eru farin í upploysn og horvin. Bygningarnir standa eftir sum deyð minnismerki um stolt farin ár. Eisini eru lond, ið hava sera framkomin vegakervi uttan bilar og brúkarar, tí livistøðið í landinum sum heild er ov vánaligt. Á Páskaoyggi í Kyrrahavinum standa risastórar standmyndir av menniskjahøvdum, har eitt samfelag við blómandi mentan einaferð virkaði. Ongin veit reiðiliga, hvussu fólkid megnaði at reisa so stórar og tungar standmyndir, ei heldur, hvat tær sýmbolisera, og enn minni vita vit hví, fólkid á oyggi hvarv. Men okkurt er gingið heilt galið. Tíbetur er lítið sannlíkt, at vit skulu uppliva tað sama í Føroyum, men í marrudreymsi kann ein ímynda sær átjan vakrar oyggjar við 25–30 mannaskaptum holum undir sjónum og í fjøllum, ið sambinda alt landið, ið tó er fólkátomt, eftir at síðstu íbúgvarnir fluttu burtur ...

Modernað menniskju hugsa oftast beint øvugt. Tey trúgva, at samfelagið kann mennast og mennast til tann fullkomna eindin at

enda er skapt. Ynskidreymar verða veruleiki, og vegurin til Utopia er skjótur og vandaleysur. Framtíðin er bjørt og kemur at ríka okkum øll. Optimisman tykist viðhvørt næstan markleys. Allar forðingar á ferð til Utopia skulu knúsast. Øll skulu draga somu línu, so at menniskjuni sleppa til Utopia, har hitt besta av teimum bestu samfeløgnum verður okkum øllum til æviga fragd. Men er tað Utopia, vit ynskja?

»Utopiir tykjast nógv lættari at gjøgnumføra, enn hildið varð fyrr. Og beint nú er ein nógv meira ræðandi spurningur fyrri framman: Hvussu sleppa vit frá at gjøgnumføra tey endaliga? ... Utopiir kunnu gjøgnumføra. Lívið gongur fram ímóti utopium. Og kanska byrjar ein nýggj øld, ein øld, har tey vitbornu og mentaða stættin fara at droyma um at megna at sleppa undan utopium og at venda aftur til eitt ikki-utopiskt samfelag, minni 'fullkomið' og meira frælst.«<sup>2</sup>

Kanska vit, sigur Nicolas Berdiaeff, vilja hava minni av tí utopiska og meira av frælsi? Hetta eru rættiliga stórir og ótøkiligir spurningar, ið vit ikki skulu fara at grava longur niður í her, men onkursvegna liggur spurningurin undir nógvum av tí, ið hevur við framtíðarætlanir, eisini hjá Landsverki, at gera. Vit síggja tað mesta av tí, ið hevur verið prosjekterað og bygt í landinum seinastu 60 árin, sum fet frameftir. Stig fyrri stig verður landið bygt. Eitt framstig fylgir øðrum.

### Nýhugsan í samferðsluni

Sum nakað nýtt og skilagott er Landsverk farið at hugsa longur fram í tíð, enn stovnurin vanliga gjørði fyrr. Landsverk granskar framtíðina, til dømis í áhugaverdu *Samferðsluætlanini fyrri Føroyar*, ið eisini hevur verið umrødd í øðrum kapitlum í hesi bók. *Samferðsluætlanin fyrri Føroyar* er eitt gott dømi um, hvussu farið verður til verka nú og hon vísir, at nógv ymisk viðurskifti eru drigin inn í ráðleggingina. Tá stovnurin fyrri nøkrum árum síðani endurnýggjaði seg, millum annað við at fáa nýtt og styttri navn og búmerki, fór Landsverk at hyggja meira fram eftir og at arbeiða meira holistiskt – har bæði menniskju og náttúra eru partur av einhvørjari byggiverkætlan. Ætlanin fyrri samferðslukervið 2008–2020 kundi tó saktans verið meira nýskapandi, tí hon fylgir í stóran mun sama mynstri, vit hava sæð í allari tjúgundu øld. Tað snýr seg framvegis fyrst og fremst um at byggja stórri og breiðari, skjótari og tryggari vegir, heldur enn at finna aðrar samferðsluloytnir.

Strategiska *Samferðsluætlanin* *fyrí Føroyar* er konkret og realistisk, heldur enn sveimandi og futuristisk.

Fíggjarligur vøkstur hevur við sær vaksandi vælferð og tørv á flutningi, stendur í *Samferðsluætlanini* *fyrí Føroyar*. Tað er rætt, men tað er onki nýtt í hesum. Hetta hevur verið galdandi í hálva öld. Ferðsla á súkklu er eitt evni í *Samferðsluætlanini* *fyrí Føroyar*, og sagt verður, at nýggjar súkkklubreytir eiga at verða gjørdar. Hví hava vit ikki gjørt fleiri súkkklubreytir í Føroyum? Bilaferðslan hevur fyllt tað mesta av strategisku ætlanunum fram til í dag. Støðan í landinum er merkt av, at nógv øki í samfelagskervinum ikki eru vorðin raðfest, og tað tekur meira enn tólv ár at rætta ójavnna. Kjakið um samferðslu hevur í Føroyum verið merkt av vanabundnum loysnum, har ov lítið hevur verið gjørt við at finna nýggjar, øðrvísi loysnir, ið kanska í veruleikanum hóska betur til samfelagið og mentanina.

#### Heildarætlan 2008–2020

Seinni partur av *Samferðsluætlanini* *fyrí Føroyar 2008–2020* ber heitið heildarætlan 2008–2020.

Heildarætlanin byggir á nærri kanningar av verandi støðu í samferðslukervinum umframt av teimum málum, ið eru sett í strategiskjalið. Heildarætlanin er ein iløguætlan, har iløgur í samferðslukervið eru viðgjørdar. Játtanin til vegakervið er býtt sundur í fyra yvirskipaðar partar, eftir bítislyklinum:

- 58 prosent til iløgur,
- 28 prosent til viðlíkahald,
- 8 prosent til umvæling vegna vantandi viðlíkahald og
- 6 prosent til ymisk ferðslu- og trygdartiltøk.

Nýiløgur verða gjørdar í landsvegakervið grundað á eina støðumeting av kervinum, eina uppmáting av kervinum og annars kanningar av ferðslumynstri og ferðsluóhappum. Tær verkætlanir, sum eru valdar við støði í hesum kanningum, eru viðgjørdar í eini kostnyttukanning og greiðing av avleiðingum. Niðurstøðan er, at undantikið Eysturoyar-tunlinum loysir tað seg ikki at gera nakra av verkætlanunum, um bert verður hugt at kostnyttukanningini. Onnur atlit gera tó, til dømis at verandi farleið er ein forðing fyri trivnaði og menning í økjum, at

mælt verður til at gera hesar verkætlanir. Kostnyttukanningin og greiningin av avleiðingunum verða nýtt til at meta um, hvør loysn eigur at verða vald í hvørjum einstøkum føri.

Ein iløga er, at høvuðsvegakervið verður stovnað. Hetta umfatar, at høvuðsvegirnir verða stikaðir av fyrí kúratúrum, og seyðasmogur verða gjørdar, har hetta er neyðugt. Høvuðsvegakervið verður stovnað fyrí at knýta landið saman við eini tryggari og smidligari farleið við sera góðum framkomuleika.

Viðlíkahaldið er sett at vera 28 prosent av samlaða fíggjarkarminum. Fyrr hevur viðlíkahald ikki verið raðfest nógv frammarlaga, tí er flutningskervið afturúrsigt, og tørvur er á stórum umvælingum vegna vantandi viðlíkahald. Hetta er nógv kostnaðarmiklari fyrí samfelagið enn eitt skipað viðlíkahald. Eitt atlit frá strategiskjalinum er, at viðlíkahaldið altíð verður hugsað inn í alla ráðlegging sum ein fastur partur av øllum verkætlanum.

Av tí at viðlíkahaldið ikki hevur verið raðfest nógv ovarlaga, er neyðugt at gera ávísar umvælingar og dagføringar, serliga av brúm og tunlum, men eisini av restini av flutningskervinum.

Ferðslan og ferðslumynstrið broytist allatíðina, soleiðis at neyðugt er við ymiskum tiltøkum, ábótum, tillagingum ella umbyggingum av flutningskervinum, fyrí at tað skal kunna nøkta tørvin á tryggum og virknum flutningi. Talan er vanliga um minni tiltøk og umbyggingar, sum verða raðfest út frá metingum av tørvi og trupulleikum. Kanningar av, hvar á vegakervinum óhapp henda, er ein partur av hesi tørvskanning. Ferðafólkaleiðir og gøtur verða so líðandi útbygdar sum partur av hesum ferðslutiltøkum.

#### Tiltøk og iløgur fyrí framtíðina

Felagsferðsla á landi er viðgjørd, og mælt verður til at gera nøkur ávís stórri og smærri ferðsluknútapunkt, harumframt eru nevndar iløgur í til dømis busslummar og skýli.

Sjóleiðirnar eru viðgjørdar, og mælt verður til nýiløgur í ferjur. Dentur verður lagdur á ferðatíð, komfort og fleksibilitet. Harumframt verður mælt til at skilja ferðafólka- og farmaflutning. Iløgur verða gjørdar í nýggjar havnir og tillagingar gjørdar á verandi havnir, har tørvur er á tí, serliga í sambandi við at nýggjar ferjur verða tiknar í nýtslu á farleiðini.



Flogvallarkanningarnar umfata kanningar av möguligum alternativum flogvøllum. Undir serligum ílögum er útbyggingin av flogvøllum í Vágum. Tyrlopallarnir verða útbygdir eftir tørvi, serliga í sambandi við at gera tað gjørligt at lenda í myrkri. Fleiri kanningar hava longu verið gjørdar viðvíkjandi floghavnum fyri framtíðina.

Endamálið við samferðslukervinum er at knýta landið saman, so flutningur kann fara fram millum ymisku økini í landinum á ein tryggan og effektivan hátt, soleiðis at samferðslukervið til eina og hvørja tíð nøktar samtíðarinnar krøv og tørv. Til tess at røkka hesum máli er neyðugt at kenna búsetingarmynstrið, ferðslumynstrið og støðuna hjá samferðslukervinum.

Vaksandi ferðslan og krøvini um flytføri og framkomuleika hava við sær eina røð av krøvum um út- og umbyggingar av samferðslukervinum. Av tí at talan aloftast er um stórar íløgur, tá samferðslukervið skal útbyggjast, er umráðandi, at røttu loysnirnar vera valdar, so størst møgulig nytta fæst fyri íløgurnar.

Íløgur í útbygging av undirstøðukervinum eru tí gjørdar eftir fyrstreingjaðu skipanini, ið er lýst í strategiskjalinum. Soleiðis verða møgulig tiltøk raðfest:

- 1 Tiltøk, ið kunnu ávirka flutningstørv og flutningshátt. Til dømis skipan av fjarferðing, menning av felagsferðsluni og staðfesting av ferðsluknútapunktum.
- 2 Tiltøk, sum á virknan hátt nýta verandi vegakerfi og verkløg. Til dømis at økja framkomuleika og trygd við millum annað broyttari vegamerking og skelting. Eisini kann hetta gerast við til dømis at økja túratalið við ferjum.
- 3 Avmarkað umbyggingartiltøk. Til dømis at byggja rundkoyringar og krúpispor, at umbyggja ferjur og líknandi minni inntriv.
- 4 Nýggjar íløgur og størri broytingartiltøk. Til dømis nýggjar vegir, tunlar, havnir og ferjur.

Tá ið ein trupulleiki á eini farleið verður lýstur, verður fyrst kannað, um flutningshátturin ella –tørvurin kann broytast. Um hetta ikki loysir trupulleikan, so verður farið til næsta stig, sum er at kanna, um verandi kervi kann nýtast á meiri virknan hátt. Um hetta heldur ikki ber til, so verður farið til avmarkað umbyggingartiltøk og at enda, um einki av

omanfyrenevndu tiltøkum kunnu loysa trupulleikan, verða nýggjar, størri íløgur gjørdar.

Á henda hátt fæst sum mest fyri pengarnar, og lýsti trupulleikin verður loystur fyri minst møguligar útreiðslur. Í summum førum kann ein størri íløga tó geva størri samfelagsnyttu.

### Soleiðis gera tey aðrastaðni

Í grannalondum okkara verða samferðsluavbjóðingarnar, ið liggja fyri framman, tiknar í størsta álvara. Vælfærdin í vælfærdarsamfelagnum kann bara tryggjast fyri framtíðina, um samferðslukervið er vælvirandi. Í Danmark er infrastrukturkommissión sett at kanna, hvørji tiltøk skulu setast í verk fyri at samferðsluskipanin skal tæna borgarunum, vinnulívinum og samfelagnum best møguligt. Infrastrukturkommissiónin skal í fyrstu atløgu hyggja fram til ár 2030. Tað eru serliga hesi viðurskipti, ið danska nevndin metir skapar nýggjan tørv á samferðslukervinum: búskaparligur vøkstur, vaksandi altjóða handilssamstarv, fólkatalfrøðilig menning, menning á bústaðarmarknaðinum og nýggir flutningsmøguleikar. Alt hetta inniber, sambært donsku nevndini, at ferðslunøgd og –tættleiki fara at vaksa munandi komandi áratíggju.

Tó skal viðmerkjast, at Danmark og Føroyar eru sera ymisk samfeløg, tá hugt verður at samferðslukervinum og almenna politikkinum á vegaøkinum. Donsku viðurskiptini, ið her verða lýst, umboða ein part av einum størri evropeiskum kjaki um framtíðar avbjóðingar á samferðsluøkinum. Mynstur broytast, landslagið fær nýggja meining, og vit í Føroyum fylgja væl við í gongdini í grannalondunum.

Umhvørvi og veðurlag eru evni, ið danska nevndin viðger nágreiniliga, og breið semja er um, at allar nýggjar verkætlanir í danska vegakervinum skulu hava ein »grønan« profil. Tó valdi Gunver Bennekou, limur í infrastrukturkommissiónini og stjóri í náttúrufriðingarfelagnum í Danmark, at taka seg úr kommissiónini í 2006. Gunver meinti, at nevndin einans hugsaði um motorvegir, ikki um náttúruvernd.

Danmark skal knýttast tættari saman við høvudsstaðnum í miðdeplinum. Keyptannahavn, landsins einasti stórbýur, skal hava tætt og skjótt samband til allar danskar landslutir. Men er Danmark ikki væl samansjóðað, sum er? Samferðslukervið kann, sjálvandi, altíð gerast betri, um ynski og fígging fæst til endamálið. Øll í Danmark



skulu, sigur nevndin, hava sera stutt til næsta motorveg. Men er tað serliga »náttúruvinnarligt«? Tað er ivasamt. Færri ferðsluproppar í og kring býrnar sigur nevndin eisini vera eitt týðandi ynski, ið skal hava høga raðfesting í komandi tíðum. Áhugavert hevði tó eisini verið at hoyrt serfrøðingar fortalt landsins borgarum, hvussu til ber at avmarka ovurstóru motorferðsluna í Danmark.

Í Danmark verður kjakast dúgliga um altjóðagerð og altjóða samskipti. Hetta sær út til at vera mitt í fokus fyri tíðina, ikki vælferðarsamfelagið. Sagt verður, at serligar nýggjar, stórar verkætlanir skulu gerast til veruleika skjótast gjørligt. Annars verður Danmark afturúrsgilt og missir sína sterku støðu í heimssamfelagnum. Er hetta ikki tað sama, sum verður sagt um útjaðaran í Føroyum? Tað minnir nógv um tað sama, bara tað at talan er um aðrar støddir.

Um vit ikki fáa brúgv til Týsklands, siga danir, so verður okkara vinnulív taparin í kappingini í Evropa og vit verða útjaðari uttan menning. Er tað so galið stutt? Brúgvin um Femern Belt er samtykt á Fólkatíngi, og arbeiðið fer í gongd í 2009. Málið um Femernbrúna minnir ikki sørt um kjakið her heima í 2007 um Sandoyartunnilin. Men danska verkætlanin er ófatiliga stór samanborin við okkara føroysku: Femernbrúgvin fer at kosta umleið 42 milliardir krónur (!) og taka tíggju ár at byggja. Tað eru ikki bara vit, ið koyra stórar upphæddir í samferðsluverkætlanir. Um hugsað verður um prís í mun til fólkatal, so er danska verkætlanin tó nógv biligari enn okkara.

Tá náttúra og vinnulívsvøkstur eru mótpólar, so er lætt at síggja, hvørja síðu infrastrukturkommissiónin velur. Týskir granskarar siga, at Femernbrúgvin kann skapa umhvørvisvanlukku í Eystursjónum.<sup>3</sup> Brúgvin skapar súrevnistrot í Eystursjónum og órógv saltbalansuna, men hetta verður als ikki nevnt í frágreiðingunum hjá Infrastrukturkommissiónini. Danska náttúrufrøðingafelagið hevur vent sær til ES í Bruxelles fyri at fáa meiri at vita, um ES-lógir verja serligu náttúruna í Eystursjónum. Men onki greitt svar er givið felagnum. Femernbrúgvin, ið Danmark byggir uttan stuðul úr Týsklandi, verður 19 kilometrar long og skal knýta saman Rødby á Lollandi og Puttgarden, á týsku oynni Femern. Brúgvin skal avlasta aðrar farleiðir, tí ferðslan í Evropa veksur ár undan ári. Brúgvin verður eitt høvuðsportur inn til Danmarkar, tá hon eftir ætlan stendur klár í 2018.

Alt Evropa verður skjótt ein trafikkproppur, um ikki okkurt verður

gjørt, sigur Birgitte Marfelt<sup>4</sup> í danskari grein um veganet og farmaflutning. Hvørja ferð, ein knútur í samferðslukervinum verður loystur, koma tríggar nýggjar, av tí at ferðslan innanlands og millum lond veksur skjótari enn tey, ið skulu skipa samferðsluna, ímynda sær. Góðsflutningurin á evropeisku vegunum økist av alheimsgerðini. Politikarar sita ørkymlaðir og hyggja at vegakortum og vita ikki heilt, hvat gerast skal. Ferðslumynstrið, propparnir á vegunum kring Evropa, kann elva til – eisini her! – minni samhandil, minni flytføri. Tað er júst tað sama, vit tosa um í Føroyum. Viðvíkjandi farmaflutningi í ES stendur í frágreiðing:

» ... vansin er tó trupulleikin við samantrunkan og harav fylgjandi seinkingar eins væl og dálking. Samantrunkan ger seg serliga galdandi á motorveganetum og í floghavnum, men eisini viðvíkjandi flutningi á sjónum [...] Og trupulleikarnir verða ikki minni, tí flutningurin hjá ES veksur alsamt. Góðsflutningurin er síðstu tíggju árin vaksin skjótari enn BTÚ [...] Góðsflutningur á vegum stóð í 2001 fyri umleið 44 prosent av samlaða góðsflutninginum hjá ES.«<sup>5</sup>

Spurningurin er alla tíðina, hvussu vit kunnu økja um ferðina og flytføri, ikki um, hvussu ferðslan á vegunum kann avmarkast. Infrastrukturkommissiónin sigur í frágreiðing, at ES eigur at gera meira fyri at skapa umhvørvisvinnarlig akfør og at innføra umhvørvisvinnarliga skattaskipan til bileigarar. Eitt annað nógv umtalað evni er alternativar orkukeldur, ið skulu geva okkum »reinari« bilar og ferðslu. Hetta eru avgjørt stórar avbjóðingar, ið komandi tíggjuárin fara at verða merkt av.

### Kollveltandi kunningartøkni

Tøkniliga fer nógv at henda í samferðsluni komandi tíðina. Sjálvandi er trupult at siga akkurat, hvussu støðan verður, tí nýggjar uppfinningar koma á hvørjum ári. Tøkniliga menningin fer óivað at ávirka ferðsluna, eins og hon hevur gjørt síðstu hundrað árin. ITS (Intelligent Transport System) er eitt øki, har stór framstig hava verið at sæð síðstu árin. ITS-skipanir kunnu skapa størri ferðslutrygd og gera, at verandi undirstøðukervið verður gagnnýtt á best hugsandi hátt. ITS-skipanir kunnu brúkast til at samskipa ferðsluna og kann økja um framkomu-

leikan hjá bilfóranum. ITS kann sigast at bota um stöðuna í ferðsluni uttan at broyta vegakerivið fysiskt.

ITS og ferðsluleiðsla kunnu í framtíðini skapa samfelagsbúskaparligar loysnir, so at bilførarar til dømis sleppa undan seinkingum og bíðirøðum, eftirsum ferðslan gongur betur. ITS er í stóran mun ein spurningur um samskipti og kunning til tey, ið ferðast á vegunum. ITS-skipanir verða meira og meira framkomnar og knýta tækni í akførum saman við stórar samferðsluskipanir. ITS er bæði til ferðandi, bilfórarar og flutningsfyrirtekur – umframt til felagsflutning: bussar og tok. ITS-skipanir, ið knýta seg til bilarnar, eru:

- Førarastuðulsskipan. Skipanir monteraðar í akførum, ið eru skaptar at hjálpa fòranum – til dømis ABS-bremsur, ESP, frástøðusensorar og bakkisensorar.
- Førarastýringsskipan. Skipanir, ið eru ætlaðar at kanna, um fòrarin er fòrur fyri at koyra bilin á lógligan og tryggan hátt – til dømis alko-lás og svøvn-sensorar.
- Koyristýringsskipan. Skipanir, ið fylgja við, hvussu koyrt verður – til dømis intelligent ferðatillaging (ISA) og svartar dósir.
- Rutuvegleiðingsskipan. GPS-skipanir (Geographic Position System) og aðrar skipanir, ið hjálpa tí ferðandi at finna veg. Her eru eisini skipanir, ið á ymsan hátt kunnu verða drignar inn og tiknar fram í mun til ferðslustøðuna.
- Sjálvvirkandi neyðaruppkall (eCall). Skipanir, ið av sær sjálvum ringja til alarmstøð í sambandi við hendingar, og tær senda upplýsingar um vanlukustaðið avstað.

ITS-skipanir, ið knýta seg til samspælið millum undirstøðukervi og akfar, eru:

- Dynamisk rutuvegleiðingsskipan. Skipanir, ið við samspæli millum kunningarskipanir, knýttar at undirstøðukervinum, kunnu vegleiða í ferðsluni í lötuni.
- Akfør við mátiútgerð. Eindir lagdar í akførini, ið kunnu hjálpa til at savna ferðsludata inn til miðsavnaðar kunningartænastur og aðrar tænastr – til dømis gjøgnum GPS-eindir og fartelesonir.
- Intelligent ferðtillaging. Akfarið stýrir ferðini ella ávarar um ov høga ferð

í mun til upplýsingar um loyvdu ferðina, ið skrásetir gjøgnum intelligent skelti fram við vegnum ella gjøgnum talgild vegkort.

- Dataumbýti millum akfør. Kunning um veg- ella ferðsluviðurskipti, ið eru skrásett í einum akfari, kunnu sendast til onnur akfør, ið hava somu ella líknandi tækniligu eindir innbygdar.

ITS-skipanir til borgararnar, ið eru knýttar at felagsflutningi, kunnu vera:

- Ferðaráðlegging. Danska heimasíðan rejseplanen.dk er eitt dømi um hetta. Ein heimasíða har ferðafólk kunnu leggja til rættis ferðatíð, rutu, prís og mangt annað.
- Dynamisk ferðafólkakunning. Kunning til ferðafólk um bíðitíðir til næstu fráferð, næstu støð og líknandi á alnetinum, í útvarpinum og aðrastaðni.
- Ferðakort. Klippikort, mánaðarkort og líknandi verður avloyst av einum gjaldshátti, ið kann brúkast til allar flutningshættirnar í øllum landinum. Hetta økir um fleksibilitetin hjá brúkarunum.

Í Føroyum verður eisini roynt at fyrireika seg til hátækniligu framtíðina á samferðsluøkinum. Landsverk ger kanningar, ið skulu vísa, hvussu nýggj tækni kann elva til tryggari og betri ferðslu í Føroyum. Arbeitt verður við at skráseta føroyska undirstøðukervið til GPS-skipanina. Hetta arbeiðið stendur felagið Munin fyri. Roknast kann við, at GPS-skipanir til akfør fara at kunna brúkast í Føroyum um nøkur fá ár.

Nýtslan av kunningar- og samskiptistækni er vaksandi á samferðsluøkinum í Evropa. Roknað verður við at GPS og Galileo-fylgisveinurin fara at hava stóra ávirkan á ferðslumynstrið og –stýringina í Evropa í komandi tíðum. Bæði undirstøðukervið og akførini skulu verða intelligent. Tað er ikki bara á vegunum, at intelligentar skipanir fara at gera seg galdandi. Gerandisdagurin hjá borgarum í Evropa verður á tremur við intelligentum tólum og skipanum, siga serfrøðingar. Fólk fara at hava »intelligent heim«, har teldur og fartelesonir verða knýttar saman og skapa samskipti við umheimin. Ein virtuellur – ímyndaður – heimur fer at lata seg upp, ið ávirkar allar røslur í rúmi, sostatt eisini alla samferðslu á landi, sjógví og lofti.

Nanotækni er tækni, ið serfrøðingar meina fer at kollvelta heim.



Nanotækni fer at skapa broytingar á øllum økjum í samfelagnum. Tó er sera torført at spáa um teknilig viðurskifti, ið eru longur frammi enn 20–30 ár. Her eru dømi um rák, ið kunnu fara at spæla ein stóran leiklut í samferðsluni í framtíðini:

#### Tøkni í nýtslu nú ella innan tíggu ár:

- Sjálvstýrandi parkering.
- Raddarstýringartøkni.
- Partvís sjálvstýring av til dømis halum av bilum, ið koyra í býum.
- Skipanir lagaðar til eldri bilførarar.
- Fráboðan um fólk til gongu.
- Kostnaðaravmarkandi rutu- og koyristýring.
- Elektronisk eyðmerking av akførum.
- eCall.

#### Tøkni í nýtslu í framtíðini, t.e. 10–25 ár frammi í tíð:

- Intelligent ferðtillaging.
- »Autopilotar«.
- Kompensatiósskipanir ímóti menniskjansligum mistøkum.
- 50 prosent niðurgongd í vanlukkum orsakað av møði.
- Samspæl millum undirstøðukervi og akfør.
- Størri nýtsla av ferðsluleiðslu.

#### Umhvørvisvinarlig ferðsla

Serliga áhugavert er ITS í mun til umhvørvisviðurskifti. ITS-skipanir, ið kunnu avmarka umhvørvisdálking í ferðsluni, verða skaptar, har bilførarar fáa upplýsingar um stytstu farleið og ferðsluproppar. Haraftrat verður granskað í orkusparandi bilum. Nógv verður, sum sagt, eisini gjørt fyri at fáa tøluni á ferðsluvanlukkum niður.

Nýggir bilar á marknaðinum verða alt meira orkusparandi, og sera nógvar royndir eru gjørdar at finna alternativar orkukeldur til akfør. Vónandi vera bilarnir í framtíðini meira umhvørvisvinarligir og orkusparandi. ITS-skipanir, ið gera tað lættari at velja at taka buss heldur enn at koyra bil, eru eisini til gagns fyri umhvørvið. ITS kann gera, at tilfeingið verður brúkt á skilagóðan hátt. Samanumtikið kann sigast, at nógv góð hugskot eru til, hvussu ferðslan kann dálka minst møguligtuttan at forða fyri samfelagsmenning.

*Samferðsluætlanin fyri Føroyar 2008–2020* hevur eisini umhvørvisvinarliga ferðslu sum mál. Undirstøðukervið skal skipast soleiðis, at ferðsla fær ikki óynskar avleiðingar fyri náttúruna. Her verður hugsað um bæði um larm, dálking, barrierumyndan og fagurfrøði (estetikk). Ferðsla í bústaðarøkjum skapar mangan barrierur, avmarkað rørslufrælsi og ótryggleika. Málið er tí at leggja ta gjøgnumgangandi ferðsluna uttan fyri bygd øki.

Viðurkendi norski stovnurin, Trafikøkonomisk Institutt, hevur gjørt fleiri stórar kanningar, ið skulu menna framtíðarinnar samferðslukervi við fyrbrigdi sum náttúr, trygd og trivnaður í hásæti.

Avmarking av ferðslumongdini í bústaðarøkjum er ein umhvørvisfyrimumur, ið er nógv eftirspurdur og sum ikki bara hevur lítlan larm og lítla dálking við sær í nærumhvørvinum, men eisini økta trygd og øktan trivnað í breiðari merking.<sup>6</sup> Nógv vegagerð hevur árin á umhvørvið. Í Noregi hava hesi mál verið sett fyri umhvørvisábotum:

1. Vega- og ferjuferðslan skal bera sín lutfalsliga part av málinum, ið landið hevur sett sær fyri at minka um heilsuskaðilig og umhvørvisoyðileggjandi útlát av útlátsgassum.
2. Vegaferðslan skal taka sína lutfalsligu ábyrgd av, at tann staðbundna luftdálkingin ikki fer upp um marknavirðini fyri heilsuvanda.
3. Bústaðir fram við landsvegum skulu ikki verða órógvadur av larmi yvir 65dBA uttandura og 35dBA innandura.
4. Virði knýtt at náttúru, uttandura ítrivum, mentanarminnum, byggilist og landslagi skulu varðveitast ella endurskapast í tann mun, tað er gjørligt.<sup>7</sup>

Í ES hava flutningsráðharrarnir úr limalondunum í 2007 serliga lagt seg eftir hesum viðurskiftum í arbeiðinum fyri at avmarka dálking í ferðsluni:

- At fáa meira effektivitet burtur úr brúktu orkuni.
- At minka um bundinskap at kolvetni.
- At flyta flutningin yvir til náttúruvinarligar flutningshættir.
- At minka um tørvin á flutningi.

Og tá hugt verður at amboðunum, ið skulu fáa minka um dálkingina, eru hesi raðfest:

- Skattir og avgjöld.
- Íløgur.
- Regulering og fysisk ráðlegging.
- Kunning og útbúgving.
- Gransking og menning.

Samskiftistøkni er kjarnin í sera nógvum av tí, vit seta í samband við vitanarsamfelagið og telduøldina. Samskiftistøkni setur síni spor á øllum samfelagsøkjum í dag. Men politisk, búskaparlig og mentanarlig viðurskifti eru eisini avgerandi fyri, hvussu framtíðin fer at síggja út frá einum samferðslusjónarmiði. Onkrastaðni millum science fiction og turrar fundarfrásagnir er nógv rúm fyri øðrum hugskotum fyri framtíðini, ið kunnu dragast fram.

Ferðsluskipanin umfatar bæði motorakfør og fólk á súkklu og til gongu. Akfør, serliga bilar, vekja nógvar kenslur í fólk. Bilurin er meira enn eitt flutningstól. Bilurin plagdi eisini, sum nevnt aðrastaðni, at vera sterkt sýmbol fyri frælsi. Men í dag, ella í framtíðini, er bilurin í størri mun nakað, vit seta í samband við flytferi, trygd og komfort.<sup>8</sup> Bilurin er eisini lykilin til veldugar møguleikar at fáa samband við umheimin. Soleiðis sær bilurin út nú. Sambandið millum menniskjað og maskinu, ið hugtekur fólk flest, hevur eisini við sonevndu koyrigleðina at gera – at kenna, at tú hevur tamarhald á maskinuni, gevur eyka styrki á vegunum. Hetta er ein kensla, ið hvørt ættarlið endurtekur. Onnur fólk hugsa mest um trygd; trygd í maskinu, ið verjir ímóti villari náttúru. Bilurin er eitt eyka rúm, ið fólk kunnu fáa gleði av. Í bilinum kann bilførarin kanska fáa frið og hvíld, tí húsini eru full av fólk. Bilurin er, sum sagt áður, ein týðandi partur av samleikanum hjá nógvum borgarum í landinum. Men bilurin verður í dag ofta lýstur í neiligum vendingum. Fokus er flutt, og fólk eru sum heild meira tilvitað um vandarnar, ið akførini eisini sýmbolisera.

### Bilurin í framtíðini

Ferðsluskipanin kann sigast at snúgva seg um fyra aktørar: bilur, vegur, ferðslu og fólk. Men tað eru serliga tey trý fyrst nevndu, ikki

menniskju, ið vit royna at broyta og skipa. Menniskju ávirka ferðsluskipanina við at virka í ferðsluni og við at ávirka politiska myndugleikan í landinum. Broytingarnar seinastu hundrað árin hava serliga rakt bilarnar og vegirnar. Ferðslugongdin er næstan ikki broytt, síðan Henry Ford byrjaði sína starvsleið sum bilframleiðari. Vit sita enn aftan fyri rattið og stýra maskinuni manuelt við hondum og fótum. Framvegis brúka vit eyguni at lesa skelti, ið síggjast handan rútin. Spakuliga broytist samskiftið og kunningin, tá bilførarar fara at brúka fartelesfonir og útvarp at fáa feska ferðslutíðindi. Men hetta er alt sera nýtt. Og tað er her, at størstu framstiginu fara at síggjast í framtíðini – samskiftistøkni og dynamiskar, teldustýrdar skipanir fara at seta dagsskránna.

Samferðslukervið verður í framtíðini nógv meira savnað enn áður. Samferðsluskipanin verður ein heild, har allir partar hava eitt pláss og ein leiklut, ið tænar borgaranum. Eisini verður í størri mun hugsað um, at vegakervið skal knýta øll lokalsamfeløg til miðdeplar í landinum: høvuðsbýir, havnir, altjóða havnir, ídnaðarøki o.s.fr. Og kappingin millum høvuðsbýirnar og høvuðsøkini fer at herðast munandi. Tað sæst longu týðiliga í Føroyum, har Klaksvík, Runavík, Fuglafjørður/Gøta og onnur stórpláss kappast sínámillum, samstundis sum tey verja seg ímóti høvuðsstaðnum. Bilurin fer framhaldandi at vera eitt týðandi flutningstól, og eginleikarnir hjá bilinum fara, teldutøknin í akfarinum undantikin, ikki at broytast serliga nógv. Ferðslunøggin á vegunum fer tó, sum *Samferðsluætlanin fyri Føroyar* eisini vísir á, at vaksa komandi árin. Í stórum londum fer bilurin helst at missa status, tí at fólk taka nýggj flutningstól, ið eru skjótari og »reinari«, til sín, meðan bilurin verður eitt »nostalgiskt« og eitt sindur avmarkandi tól, ið fólk leiga heldur enn at eiga.

### Talgildað samferðslukervið

Føroyingar er væl við í nýtsluni av nýggjari tøkni á serligum økjum í samferðslumenningini. Eitt sera áhugavert øki, har føroyingar eru heilt frammarlaga í heiminum, er innan GPS-skipanir til asfalting.<sup>9</sup>

Við neyvari upplýsingum um eitt nú hall, hædd og longd á vegum er tað sjálvsagt lættari at staðfesta trupulleikar á verandi vegakervi, sum ikki samsvara við nýggju orkusparandi og umhvørvisvinarligu visjón-

ina hjá arbeiðsbólkinum at leggja vegir lágt og við so fáum brekkum (vertikalum variasjónum) sum yvirhøvdur til ber.

Farið varð tí í 2006 undir at gera 3D-talgildar uppmátingar av øllum landsvegakervinum. Ein bilur við GPS'ara hevur koyrt spakuliga úti á landsvegum og skrásett eitt punkt fyri hvønn fimta metur. Við hesum tilfari sum grundarlagi ber nú til á telduni at fáa greitt yvirlit yvir vegastrekkir, ið hava fingið ymsar litir alt eftir, hvussu brattir vegirnir eru og hvussu høgt teir liggja. Málið er at fáa fleiri upplýsingar til vega, ið vísa, hvar vegir liggja í mun til hall, hædd, kurvatur, breidd og longd.

Landsverk lýsir GPS í tíðindaskrivi<sup>10</sup> soleiðis:

«GPS tøkni kann nýtast til mangt og hvat. Bara innan arbeiðsøkið hjá Landsverki eru fleiri aðrir spennandi móguleikar, sum ætlanir eru um at kanna nærri. Tað hevði eitt nú verið ein stór hjálp hjá arbeiðsfólkunum hjá Landsverki í kavarruddingini um veturin, um maskinurnar vóru útgjøgdar við GPS'ara, ið vísti vegin. Um tú ikki er staðkendur í einum øki, kann tað nevnliga vera sera torført at vita, hvar vegurin er í øllum kavanum. Ein staðkendur kann altíð meta seg nøkulunda eftir onkrum í umhvørvinum, og á tann hátt finna vegin. Við GPS'ara í maskinuni fáa øll nakað at halda seg til. Hinvegin hevði tað eisini verið ein góð trygd hjá arbeiðsfólkunum í kavarruddingini, sum ikki er heilt vandaleyst arbeiði, um tey inni á stovninum hjá Landsverki altíð kunnu síggja á telduni, hvar maskinurnar eru.

#### Asfaltera eftir GPS'ara:

Tað er somuleiðis ætlanin longu í ár at royna GPS-tøkni í sambandi við asfalt- og málingaarbeiði hjá Landsverki. Við GPS'ara í maskinuni í sambandi við fresing, asfaltering og stríping av vegum fær tú neyvari upplýst júst, hvussu nógv skal fresast og málast. Á tann hátt sparir tú nógv um bæði asfaltnýtslu og tað umfatandi uppmátingararbeiðið, sum í dag fer fram manuelt. Um hetta roynist væl, eru vit í Føroyum helst tey fyrstu í heiminum, sum nýta eitt talgilt landsvegakervi sum grundarlag í asfaltarbeiði.

Og steðgað verður ikki her. Á Landsverki verður arbeitt við at kanna nógv onnur góð hugskot, sum kunnu menna og bøta um kunningina til bilførarar.

#### Um 500 metrar: Vandi fyri svarthálku:

Flest øll kenna eftirhondini GPS-skipanina til bilar við "road map" í, sum hjálpir bilførarum at finna frá A til B. Um vit skulu hava líknandi skipan í Føroyum, er tað sum útgangsstøði neyðugt at hava tilíkar dátur yvir vegir, sum Landsverk júst hevur latið innsavnað. Skipanin kann harumframt fódraast við øðrum viðkomandi upplýsingum til eitt nú ferðafólk í Føroyum. Hetta síggja vit í londunum rundan um okkum, har talgilda vegakortið í bilinum oftast er útbyggt við viðkomandi upplýsingum fyri tann einstaka, til dømis hvar hotell, bensinstøðir, matstovur, dvalarvikar, sølumiðstøðir ella líknandi eru. «

Talgilda vegakervið kann eisini brúkast sum grundarlag fyri framtíðar ávaringarskipan. Strembað verður eftir at kunna bjóða eina tænaðu, har bilførarar kunnu móttaka ferðsluávaringar um eitt nú háлку, nógv vind, skalvalop, ferðsluóhapp, bilarøðir og so framvegis beinleiðis inn á GPS'aran. Næstan allir nýggjar GPS'arar í bilum hava innbygdan TMC-móttakara (Traffic Message Channel), ið Landsverk tískil kann senda ferðsluávaringar til umvegis FM-sendaran.

#### Trygt veganet í Føroyum

Um vit nú hyggja eitt sindur nærri at Landsverki, so er framkomin samskiptis- og kunningartøkni partur av gerandisdegnum á flestu deildum á stovninum. Á vegadeildini er stórir partur av arbeiðinum knýttur at telduskipanum. Fráboðanarskipanin, har fólk kunnu móttaka alskyns upplýsingar um veður- og koyrilíkindi við sms-boðum um far-telefon, er eitt gott dømi um nýggjar tíðir við nýggjum móguleikum.

Landsverk hevur eisini ætlanir um í framtíðini at fáa í lag gransking um ferðsluviðurskipti í Føroyum og leggur dent á at eftirútbúgva starvsfólkið, skipa fyri skeiðum, so at tey kunnu taka ímóti slíkum avbjóðingum. Málið er at fáa eitt burðardygt ferðslukervi. Ein stór uppgáva í næstu framtíð er at halda við líka tunlar, vegir, brýr og bygningverk, ið harðliga hava brúk fyri eini hjálpanði hond. Nógvir gamlir tunlar hava ongantið verið umvældir og lúka ikki dagsins trygdarkrøv.

Ein onnur uppgáva er at halda fram við at binda landið saman – til dømis við einum Sandoyartunli. Vegakervið má útbyggjast og útjaðarin fáa høga raðfesting. Men summi halda, at aðrir áhugaverdir móguleikar eru enn at byggja undirsjóvartunlar. Til dømis sigur Heini Olsen, fyrrverandi verkfrøðingur hjá Landsverkfrøðinginum, at sam-



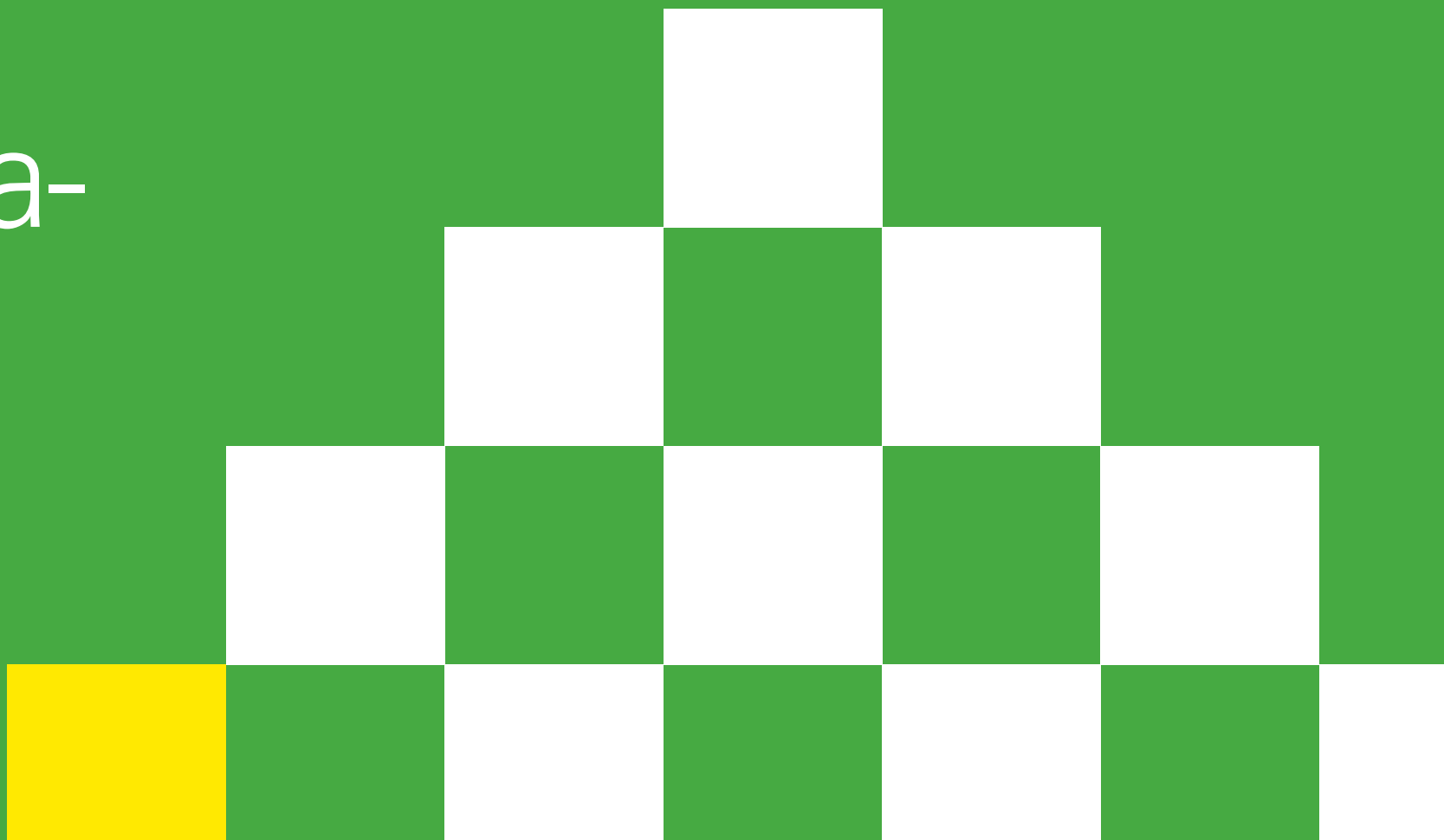
felagið eisini kundi lagt stórri dent á modernaðar, skjótar ferjur til útoyggjarnar. Tað er frálíka gott til fólkið í útoyggj og til ferðafólk. Eitt høvuðsmál er jú at gera tað lættari at búgva á bygd og í útoyggj.

Týðandi avbjóðingar fyri framman, sambært Finnleifi Durhuus, rakstrarleiðara á vegadeildini, eru at menna trygdina á landsvegnum. Veganetið skal vera trygt og tað skal vera skjótt at koma fram. Framkomuligheit, sigur hann, er eisini sera týðandi í arbeiðinum hjá Landsverki. Eitt annað, ið fyllir nógv í dag, er kunning og samskipti. Borgarin setur nógv hægri krøv til kunning í dag, enn hann gjørði fyrr. Tænastustøðið skal vera so høgt sum gjørligt, sigur Finnleif, ið staðfestir, at fólk í dag vænta sær, at vegirnir eru sum nýggir, uttan hol ella ójavnt asfalt, kring alt landið. Tøkniligu framstiginini, sigur Finnleif Durhuus, hava skapt størstu broytingarnar á stovninum síðstu árin.



Varði 07 Almenn bygging

# Lögtingshús ella pensjónista- døgurðar



Í 2005 sita tveir menn við hvør sínari roknimaskinu, nú tað er komið fram, at meirkostnaðurin av at umbyggja løgtingshúsini og telefonverksbygningin fer at liggja um 17 milliónir krónur. Annar hevur roknað út, at meirkostnaðurin svarar til 485.714 døgurðar frá Lágargarði til 150 føroyskar pensjónistar. Ókeypiss døgurðar í níggju ár.

Gitt verður, at hesin fyrri maðurin við roknimaskinuni er fullveldismaður. Tí samstundis hevur ein sambandsmaður við sínari roknimaskinu gjørt upp, at varð blokkin av fullveldisávum ikki skerdur í 2002, hevði hvør einasti pensjónistur í Føroyum kunnað fingið 213.500 krónur í part sendandi við postinum. Sambandsmaðurin leggur afturat, at teir 6000 føroysku pensjónistarnir kundu ístaðin eisini kundu valt at fingið seks døgurðar ókeypis um dagin í nógv ár.

Pensjónistadøgurðarnir vórðu tiknir fram sum eitt dømi um, hvussu nøkur fólk halda, at vit eiga ella ikki eiga at raðfesta. Sanni meirkostnaðurin fyri at umbyggja løgtingshúsini og Telefonverksbygningin varð væl meira enn 17 milliónir krónur, um vit rokna frá teimum fyrstu uppskotunum, sum lógu á borðinum. Veruligi meirkostnaðurin svarar kanska til ókeypis pensjónistadøgurðar í eini átjan ár.

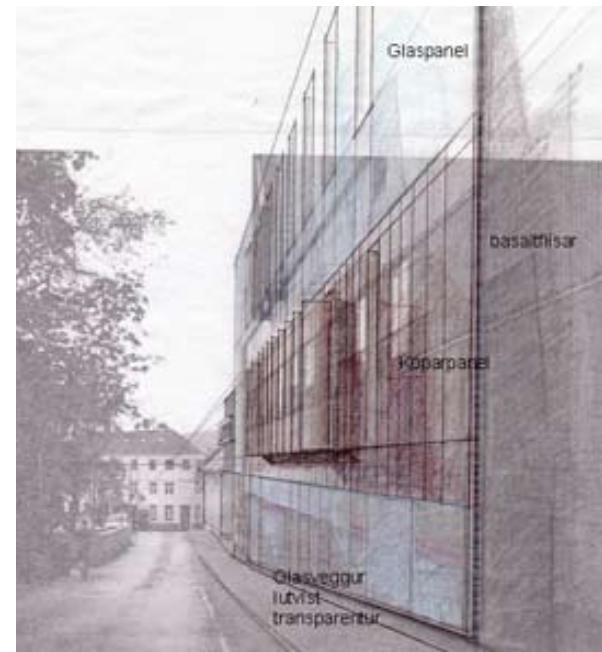
Tá hesir stuttligu menninir, sum í ramasta álvara sótu við roknimaskinurnar, í 2005 sammettu døgurðatænastuna á Lágargarði við jarn, beton og dyrt innbúgv í løgtingshúsunum, var uppskotið um eini spildurnýggj tinghús við Bursatanga á Eystaru Vág, ikki lagt fram. Tey løgtingshúsini vórðu í 2007 mett at kosta 122 milliónir krónur. Skulu vit halda fram við raðfestingarroknistykkinum, svarar tað til, at teir 150 pensjónistarnir hava nærum eina millión krónur hvør at keypa døgurðar fyri restina av sínum lívskvøldi.

Øll skulu vit hava mat í munnin og løgtinginum tørvar eitt virðiligt arbeiðspláss. Tað var helst soleiðis, formansskapurin í løgtinginum hugsaði, tá hann í 1999 legði fram eitt uppskot um at byggja eini nýggj løgtingshús á somu grund, har løgtingshúsini høvdu staðið síðani 1854.

Formansskapurin og onnur høvdu í fleiri ár kjakast um, hvar og nær eini nýggj tinghús skuldu byggjast. Ella um verandi tinghús skuldu umbyggjast ella útbyggjast. Tá løgtingið í 1971 samtykti at seta eina seks-mannanevnd, ein úr hvørjum flokki, at gera eitt tilmæli um nýggj

løgtingshús, hevði ein onnur nevnd sitið og kanna málið uttan at koma til nakað úrslit.

Í eini hugskotskapping, sum Tórshavnar býráð skipaði fyri í 1969, um hvussu gamli býarparturin í Havn kundi varðveitast, komu ítøkilig uppskot um at byggja løgtingshús og fyrisingarhús í Tinganesi, har løgtingið var sett av fyrstan tíð. Eingin loysn fekst tó á hesum málinum tey næstu 30 árin. Men tá 150-ára dagurin nærkaðist fyri at løgtingið í 1852 varð endurreist, kveikti hetta nýtt lív í orðaskiftið um løgtingshúsini.



Tekning hjá Heidi Poulsen, arkitekti, av gomlu telefonhúsunum í nýggjum hami.

Tá tað í 1997 vísti seg, at meiriluti var í løgtinginum fyri at brúka pengar til at byggja eini nýggj stóðu, fór formansskapurin miðvíst undir at fyrireika arbeiðið. Úrslitið var, at ein arkitektakapping bleiv útskrivað. Eftir viljanum hjá formansskapinum og uppskotinum tinghúsini takast niður og nýggj og stórri løgtingshús byggjast á somu grund. Kappingina vunnu Heidi Poulsen, arkitektur, og Karl Jacob Danielsen, byggifrøðingur. Sambært kostnaðarmetingini hjá teimum báðum fóru nýggju tinghúsini við fyrisingarumstøðum at kosta 100 milliónir krónur.

Men nú fóru søgulig hámeting og pensjónistadøgurðar at gera vart við seg. Tey, sum høvdu virðing fyri 150 ára gomlu søguligu tinghúsunum, kundu ikki góðtaka, at tinghúsini vórðu rivin niður. Somu fólk vildu heldur ikki vita av grundgevingini hjá tingformanninum, at Amtmansborgin var stásiligari enn løgtingshúsini, og at føroyingar skuldu hava eitt fínt parlament, sum samstundis var eitt slag av einum monumenti.

»Tað er í fínasta lagi, at ein lögtingsformaður hevur í hyggju at fáa tingmonnum frægari hølisviðurskifti. Men tað er ikki í lagi, at hann kalt og kyniskt skal sleppa at beina burtur eina hálvannað hundrað ára

gamla býarmynd í Havn, bara tí hann ikki heldur húsini vera søguliga áhugaverd,« var eitt av sjónarmiðunum í fjølmiðlunum.

Tað søguliga var eitt – pensjónistadøgurðar eitt annað. Fólk góðtóku ikki, at løgtingið brúkti so nógvar pengar til eini nýggj løgtingshús. Sambært vinnarauppskotið í arkitektakappingini vórðu løgtingshúsini við umsitingarbygningi sum nevnt mett at kosta 100 milliónir krónur. Men hetta bleiv ikki góðkent av formansskapinum, og tí varð skarvað burtur av uppskotið, til byggingin kom niður á 73 milliónir krónur. Hesa upphæddina kundi formansskapurin góðtaka. Men tá hetta uppskotið gjørdist alment, sendu 6000 fólk formansskapinum mótmælisskriv. Formansskapurin kundi ikki gera annað enn at taka mótmælina til eftirtektar.

Í løgtinginum var spurningurin, hvat nú var til ráða at taka. Formansskapurin helt, at neyðugt var at halda fram við arbeiðinum, lutvíst við grundarlagi í tekningunum hjá teimum báðum, sum høvdu vunnið kappingina. Men ístaðin fyri at byggja nýtt, tók formansskapurin avgerð um at bæta um verandi tinghús og at umbyggja gomlu húsini hjá Telefonverkinum til løgtingsfyrising.

Tað er her, at veruliga søgan um umbygd løgtingshúsini byrjar. Tað er søgan um eini tinghús, sum skuldi vera nýggj og kosta 73 milliónir

Gomlu telefonhúsini umbygd og umvæld.



krónur, men sum tá avtornaði gjørdist ein tann dýrasta, almenna, føroyska umbygging nakrantíð. Tað var ov dýrt at byggja nýtt fyri 73 milliónir, men tað bar til at umbyggja fyri somu upphædd ella meira.

Tá arbeiðið at umbyggja løgtingshúsini og telefonverksbygningin byrjaði, lá umsitingin av allari almennari bygging í Tinganesi og í øðrum aðalráðum. Og av tí at formansskapurin í løgtinginum sjálvur stóð fyri arbeiðinum, var løgtingið í veruleikanum byggiharri hjá sær sjálvum.

Løgtingið gjørdi eina politiska millumloysn við at varðveita gomlu løgtingshúsini, samstundis sum arkitektarnir royndu at sameina gamalt og nýtt. Men tá avgerðin at byggja um var tikin, visti eingin, hvat arbeiðið fór at kosta. Fyrsta byggistig var at umbyggja og gera gomlu tinghúsini í stand. Hetta varð mett til átta milliónir, men løgtingið játtaði bara seks milliónir krónur. Tá vóru vit komin fram til ár 2000, og tað visti seg, at nógvar ferðir seks milliónir skuldu koma afturat. Kavabólturinn var farin á rull, og hann var ikki til at steðga aftur.

Løgtingshúsini vóru í nógv verri standi enn væntað. Húsini vóru um at liðast sundur í tríggar partar, og tey máttu tí styrkjast við stálbjálkum. Og soleiðis rendu arbeiðsfólkini seg støðugt í trupulleikar, sum eingin visti um frammanundan.

Í 2000 fekk arkitektafelagið hjá Heidi Poulsen uppgávuna at ráðgeva í sambandi við annað byggistig, sum fevndi um at gera millumbygningin millum løgtingshúsini og telefonverksbygningin og at umbyggja triðju hædd á telefonverksbygninginum, sum løgtingið hevði keypt nakað frammanundan. Hetta varð mett at kosta 23 milliónir krónur.

Í 2001 vóru 58 milliónir krónur settar á fíggarlógina. Hetta varð tá mett at vera samlaði kostnaðurin fyri øll trý byggistigini. Í kostnaðinum var lagt uppfyri við 10 prosentum til óvæntaðar útreiðslur. 2001 var samstundis árið, tá byggiumsitingarnar í Tinganesi og øðrum ráðum vórðu lagdar undir Landsverkfrøðingin. Tískil gjørdist Landsverkfrøðingurin byggiharri, tá annað byggistig í 2001 byrjaði, men allar kostnaðarmetingarnar vóru gjørdar, áðrenn skiftið fór fram.

Fyrst í 2000 mettu sakkøn, at øll umbyggingin fór at kosta 30–35 milliónir krónur. Men sum sagt rendu arbeiðsfólkini seg í nógvar trupulleikar. Fyrst í sjálvum løgtingshúsunum, síðani í millumbygninginum og ikki minst í gamla Telefonverksbygninginum. Tá alt arbeiðið

var liðugt, hevði tað almenna rindað gott og væl 80 milliónir krónur til eina umbygging.

Í 2000 hildu floksformenninir ikki, at tað var ráðiligt at byggja nýggj løgtingshús fyri 75 milliónir krónur. 6000 færoyingar mótmæltu ætlanini. Vit vita ikki, um politikararnir og fólkid hevði góðkent eina umbygging fyri tað sama ella ein hægri kostnað, enn nýggju húsini vildu kostað. Men vit vita, at tað kennist lættari at rinda í smáum gjøgnum fleiri ár og viðhvørt koma aftaná við rokningini í eini eyka-játtan.

Men roknistykkið við pensjónistadøgurðunum vísir okkum, at nøkur fylgdu væl við, og at tey ikki lótu sær alt lynda.

Av teimum, sum høvdu ábyrgdina av at umbyggja løgtingshúsini og telefonverksbygningin, heldur tó eingin, at nakað óreiðiligt nakrantíð fór fram. Bæði Finnboji Ísaksson, løgtingsformaður, sum var við at

seta umbyggingina í gongd, og Edmund Joensen, løgtingsformaður, sum arvaði verkætlanina, søgdu, at tað var ómøguligt at meta um, hvat umbyggingin fór at kosta. Húsini lógu í hjartanum í høvuðsstaðnum. Nóg avlit máttu takast, sum seinkaðu arbeiðinum. Til dømis lógu telefonkápplarnir hjá øllum færoyingunum inn í Telefonverksbygningin.

Gunnar Hoydal, arkitektur, var uttanveltaður og hevði einki við umbyggingina av tinghúsunum at gera, men hann helt ikki, at tað var so lægið, at umbyggingin bleiv nógv dýrari enn av fyrstan tíð mett. Gunnar Hoydal segði, tá arbeiðið var um at vera liðugt, at ein slík umbygging var ómetaliga trupul. Hann misundi ikki teimum, sum stóðu fyri uppgávuni, men væntaði kortini, at endaliga úrslitið ikki fór at verða so galið.

Í eini eftirmetandi rannsókn eru allir partar, sum høvdu tilknýti til umbyggingina, tó samdir um, at ov lítið var lagt uppfyri til óvæntaðar útreiðslur. 10 prosent ella 5–6 milliónir krónur av kostnaðarmetingini, sum í 2000 var góðar 50 milliónir krónur, rakk als ikki. Súsanna Danielsen, løgtingsstjóri og skrivarin hjá bygginevndini hjá løgtinginum, sum var sett at hava eftirlitið við byggingini, ásannaði, at metingin av



Modell av vinnara-uppskotinum til nýggj løgtingshús, sum Heidi Poulsen, arkitektur, teknaði.

kostnaðinum var ófullfíggað. Hon helt, at ov lítið bleiv eisini upplýst um tað, sum ikki var við. Hon sipaði bæði til innbúgv og teldubúnað og prýðingina uttan, og eisini kostaði tað nógv meira at fáa Føroya Tele endaliga út úr bygninginum enn av fyrstan tíð mett.

Tað nógva byggivirksemið í landinum átti eisini sín part av teirri dýru umbyggingini. At húsini ætlandi skuldu vera liðug til 150-ára hátíðarhaldið gjørdi ivaleyst eisini sítt til, at rokningin hækkaði. Trupult var at leggja ábyrgdina á nakran einstakan, tí fleiri partar vóru við í ráðgevingini, eisini útlendingar, og eftirmetingin var sambært teimum flestu, at størstu trupulleikarnir við verkætlanini vóru vantandi stýring og vantandi prosjektbygnaður.

At umbyggingin av løgtingshúsunum og fyrisingarbygninginum kostaði einar 30 milliónir krónur meira enn mett kom tí í fyrsta lagi av, at kostnaðarmetingin bygd á tað skerda uppskotið av nýbygninginum í 1999. Í øðrum lagi kom meirkostnaðurin av, at eingin var nóg vakin – ella erligur – at leggja nóg nóg upp fyri óvæntaðum útreiðslum.

Onkur peikifingur var eftir innbúgv og teldubúnaði. Hesin parturin, við listaverkinum í tingsalinum, kostaði um hálfarfjórdu millión krónur. Tá er atkvøðuskipanin, sum kostaði tvær milliónir, íroknað.

Innbúgv og útbúnaður var tí bara ein tíggjundapartur av meirkostnaðinum og á sama hátt, sum pensjónistar skulu hava døgurða hvønn dag, skulu løgtingsfólk hava arbeiðsumstøður og helst eisini ein rímiligan sess, so tey onkuntíð kunnu bukka beinini.

Tað er trupult at siga, um umbyggingin av løgtingshúsunum hevði verið biligari, um ein royndur stovnur sum Landsverkfrøðingurin var byggiharri við fullum ræðisrætti yvir játtanunum frá byrjan. Hinegin ber til at staðfesta, at kostnaðarmetingin av triðja byggistigi helt og at hesin parturin av umbyggingini var normaður.

Punktum varð sett fyri umbyggingini, tá stóru listaverkini í glari hjá Hansinu Iversen vórðu sett upp á niðastu hædd út móti Tinghúsvægnum í januar 2007. Við strukturi í glasi á hinum síðunum fingur samanbygdu løgtingshúsini nú eitt skap og eina útsjón, sum nærkast eini sterkari heild. Tó er tað óheppið, at so trongligt er í økinum, at tú mást upp á ovastu hædd í Havnar Klubba fyri at njóta verkið.

At húsini í 2008 longu vóru ov lítil til allan nýttíðar tørv og at onnur uppskot um nýggj løgtingshús tá lógu á tekniborðinum er bara eitt tekin um tey krøv, eitt samfelag í menning setur.<sup>1</sup>

A hand holding a red pencil is positioned in the upper right corner, pointing towards a wooden structure. The structure is composed of white rectangular blocks and thin wooden sticks, resembling a model or a construction project. The background is a light, warm-toned surface, possibly a desk or table, with a soft, out-of-focus lighting.

Kapittul 08

# Stovnurin Landsverk

Samleiki, status og  
demokratisk mentan

Nú skal stovnurin, ið fyllir 60 ár, lýsast við støði í politiskum og fyrisitingarligum viðurskiftum, ið hava ávirkað virksemla stovnsins. Landsverk verður her lýst sum skipan, mentan og arbeiðspláss, ið hevur heilt serligar uppgávur at røkja. Stovnurin hevur verið fyri nógvum broytingum, serliga síðst í 1990-árunum, ið hava givið Landsverki nýggjan samleika og støðu í samfelagnum.

### Ein stovnur í broyting

Landsverk hevur 60 ár á baki í ár og er í støðugari menning. Tað, ið er hent síðan 1948, hóast kollveltandi, er helst minni nýskapandi enn tað, ið komandi 60 árin fara at føra við sær. Ilt er at gita, hvat ritið, ið verður lagt fram á 120-áradegi stovnsins í 2068, fer at snúgvá seg um. Tað er nóg torført at spáa um støðuna bara seks-átta ár fram í tíðina. Í kapitli sjev varð tó roynt at lýsa ymisk viðurskifti, ið helst fara at seta sín dám á virksemla stovnsins komandi árin viðvíkjandi samferðslu og byggiverkætlanum. Men onki er vist. Sum sagt í kapitlinum um mentan og samleika so líva vit í eini tíð við stórum og skjótum samfelagsbroytingum. Hetta er nakað, ið ikki bara er galdandi á tøkniliga og byggilistarliga økinum. Sostatt er ein stór uppgáva – ella avbjóðing – hjá Landsverki at klára at laga seg til nýggju tíðirnar. Nógvar uppgávur í dag mugu loysast á heilt øðrvísi hátt enn í 1950- og 1960-árunum. Starvsfólk krevja eisini aðrar arbeiðsumstøður í okkara tíð. Stovnurin noyðist, nú sum fyrr, í síni heild at endurnýggja seg og brynja seg til eina spennandi framtíð við als kyns verkætlanum at fara í holt við.

Tað, Landsverk hevur gjørt seinastu árin, kanska serliga eftir at Oyvindur Brimnes varð stjóri, er at broyta sín stíl og bygnað innanífrá, so at Landsverk fær ein sterkari samleika, eina hægri støðu aftur og eina meira demokratiska mentan enn áður. Hetta er eitt stórt arbeiði, hvørs úrslit ikki reiðiliga kunnu lýsast enn, tí talan er um langtíðarætlan, ið framtíðin má fella sín dóm yvir. Tó má sigast, at nógvar broytingar á stovninum longu eyðkenna Landsverk sum stovn og arbeiðspláss. Starvsfólk hava ymsar meiningar um, hvussu stovnurin best verður rikin, so vil altíð vera á stórum stovnum við fjølbroyttum fakbólum, men tað tykist sum um »liðið« dregur eina línu. Hugt verður fram eftir heldur enn at skoða farnar tíðir. Arvurin úr fortíðini er tó sterkur, og hin stóri, sterki maðurin, Mikkjal Helmsdal, »livir« enn á stovni-

num. Øll kenna Mikkjal Helmsdal, sála. Hansara arbeiðsstyrki og ótrúliga taktiska snildi kunnu fá fólk líva upp til. Mikkjal Helmsdal var Landsverkfrøðingurin í fyra áratíggju. Men, sum sagt, tíðirnar eru broyttar, og *anno* 2008 verða aðrar dygdir kravdar av leiðarum á almennum stovnum. Mikkjal Helmsdal var eitt úrslit av sínari tíð. Og tað varð sera trupult at fylla tómrúmið, ið Mikkjal Helmsdal læt eftir seg á stovninum, av tí at hann hevði sett síni frámerki á næstan *alt* arbeiðið á stovninum.

Tá ið stovnurin skuldi hava nýggjan leiðara í 1988, var dámurin ikki serliga jaligur á stovninum, og landið var á veg inn í eina stóra kreppu. Tað var sum um ikki bara Mikkjal Helmsdal, men eitt heilt samfelag, eitt heilt ættarlið, fór frá fyri aldur síðst í 1980-árunum. Búskaparkreppan í landinum merktist væl á stovninum. Ein skipan kollsigldi, og ongin visti reiðiliga, hvønn veg leiðin gekk. Stovnurin var sárbærur hesa tíðina, um at missa fótafestið, og stríddist í fleiri ár fyri at yvirliva og varðveita sítt sjálvræði. Mikkjal Helmsdal átti í veruleikanum at farið frá fyri aldur í 1986, men slapp av ymsum orsökum at sita tvey ár aftrat. Longu í 1980-árunum vóru ymskar politiskar ætlanir um, hvussu stovnurin skuldi síggja út, tá Mikkjal Helmsdal fór frá. Ætlanir vóru frammi um at skapa ein veikari stovn, skipaður í smáum »oyggjadeildum«.

Bøkurnar *Landsverkfrøðingurin – ein lýsing av stovnsins virksemla* og *Á rationaliseringargøtum*, ið komu út í 1999, royna at lýsa melduródnina, sum Landsverkfrøðingurin kom í, tá Mikkjal Helmsdal fór frá. Bøkurnar umboða sjónarmiðini hjá deildarleiðarunum á stovninum, ið hava skrivað verkini eftir áheitan frá Vinnuálastýrinum. Sigast kann, at tað mesta av skeiðinum, frá Mikkjal Helmsdal fór frá í 1988 til Oyvindur Brimnes tók við í 2000, var merkt av óstøðugum arbeiðsviðurskiftum, ið vóru knýtt at politiskum og búskaparligum ósemjum í landinum. Tó var tað serliga árin 1998–2000, ið hóttu framtíðina hjá stovninum. Hetta merkti ikki, at leiðararnir á stovninum í 1990-árunum ikki vóru dugnaligir, men at ymisk viðurskifti í samfelagnum gjørdur teimum tað trupult at fáa Landsverkfrøðingin á rættkjøl aftur. Haraftrat kann sigast, at tað var tungt at seta seg í tann sess, har ein kempa, ið flest øll í landinum kendu væl, hevði sitið.



### Vegamót um aldarskiptið

Eftir Mikkjal Helmsdal varð Henning Jacobsen stjóri (1988), eftir hann Reidar Nónsfjall (1998), síðan Hans Biskopstø (1999), og at enda Oyvindur Brimnes (2000). Eftir at Henning Jacobsen, ið var landsverkfrøðingur í tíggju ár, á jólum í 1998 varð loystur úr starvi, skrivaðu ørkymlaðir deildarleiðarar á stovninum bókina *Á rationaliseringargøtum*, sum var eitt neyðarróp, ið skuldi fáa politikarar í landinum at bjarga hótta og politiskt misrøkta stovninum. Høvundarnir søgdu seg taka fult undir við teimum sjónarmiðum, ið peikaðu á, at stovnurin mátti »endurnýggjast« og fáa ein tíðarhóskandi bygnað. Teir vildu skapa eitt gott samskipti við politikararnar fyri at fáa sárt saknaðan arbeiðsfrið. Stríðið um stovnin hevði í 1999 longu kostað nógva orku og kundi ikki halda á. Undirskrivað frágreiðingina høvdu: Levi Hentze, Jógvan Nolsøe, Finnleif Durhuus, Arnstein Niclasen, Óli M. Petersen, Signar P. Heinesen og Petur Olsen. Á síðu nítjan í *Á rationaliseringargøtum* lýstu deildarleiðararnir støðuna við hesum orðum:

Í gjár: Landsverkfrøðingurin var eitt gott amboð í politiskum hondum.

Í dag: Landsverkfrøðingurin er, sum stovnur, hóttur.

Í morgin: Landsverkfrøðingurin er eitt enn betri amboð í politiskum hondum.

Í ovurmorgin: Tann almenni sektorurin í síni heild er eitt gott amboð í politiskum hondum.

Í næstu framtíð (kanska): Ein aktivur fyrisitingarpolitikkur er týðandi partur av karmunum fyri modernaðari vinnu í Føroyum

Tað, ið verður sagt um »rationalisering« í bókini frá 1999, minnir nógv um tað, ið varð sagt um føroyska samfelagið sum heild, tá kreppan trýsti føroyska vinnulívið niður í knæ fyrst í 1990-árunum. Nýggj mál: opin fyrisiting, sjálvsorganisering, einfaldar gongdir og leiðslugongd út til hvønn medarbeiðara, o.s.fr.<sup>1</sup>

Tá ið Henning Jacobsen varð loystur úr starvi síðst í desember 1998 var, tað ein sera pínufull hending, ið rakti Landsverkfrøðingin

sera meint. Ætlanin er ikki at viðgera hendingina í smálutum her, men nevast kann, at uppsøgnin kom í eini skiftistíð í søgu stovnsins.

Yvirskipaða politiska ætlanin í 1998 var at taka av starvið sum landsverkfrøðingur og leggja stovnin saman við Strandfaraskipum Landsins. Samanlegging av almennum stovnum er vanligur politiskur taktikkur í Føroyum og aðrastaðni, tá politiskt ynski er um at fáa umstríddan leiðara frá. Ætlanin frá 1998 var ein týðilig degradering av stovninum og innibar, at stovnurin nú skuldi vísa til ein embætismann í Vinnumálastýrinum. Sostatt skuldi ongin nýggjur landsverkfrøðingur fáa tað frælsið og vald, ið Mikkjal Helmsdal hevði notið í 40 ár. Hetta var ein politisk avgerð, ið elvdi til sera drúgt kjak í føroysku fjølmiðlunum.

Reidar Nónsfjall varð settur sum stjóri á stovnunum – Landsverkfrøðingurin og Strandfaraskip Landsins – ið skuldu leggjast saman, men hansara tíð hjá Landsverkfrøðinginum vardi einans átjan dagar. Tá ið Hans Biskopstø síðan varð settur sum fyribilsleiðari hjá Landsverkfrøðinginum, so var tað eftir tilmæli hjá starvsfólkinum á stovninum. Starvsfólk og leiðsla hjá Landsverkfrøðinginum stuðlaðu Hans Biskopstø og vildu ikki góðtaka aðra politiska setan av leiðara. Øll á stovninum stóðu saman ímóti ætlanini at leggja stovnarnar saman, og soleiðis eydnaðist at broyta politisku gongdina.

Landsverkfrøðingurin virkaði lutfalsliga væl við Mikkjali Helmsdal í førarasessinum, men hann hevði tó eina ógreiða støðu í mun til aðrar almennar stovnar og í mun til lögtingið. Tá Mikkjal Helmsdal fór frá, skuldi stovnurin hava ein greiðan status og ein nýggjan bygnað, ið hóskaði til eina modernaða samfelagsskipan. Stovnurin var fram til 1988 okkurt slag av »bastardi«, ið ongar greiðar karmar hevði at halda seg innanfyri. Nøkur ár eftir at Henning Jacobsen tók við sum landsverkfrøðingur, fingur Føroyar nýggja lóg – stýrisskipanarlógina – ið gjørði, at stovnurin skuldi vísa til embætismann í Vinnumálastýrinum. Sostatt kundi landsverkfrøðingurin ikki longur beinleiðis tala til og ávirka lögtingið. Hetta var ein sera stór broyting, ið gav Henningi Jacobsen trupulleikar. Áðrenn nýggju stýrisskipanarlógina var arbeiðið hjá landsstýrinum kollektivt, men nú var uppgávubýtið nágreiniliga lýst. Sostatt kundi nýggja stýrisskipanarlógin avgjørt sigast at vera ein høvuðsorsøk til rokið um stovnin síðst í 1990-árunum. Henning



Jacobsen fekk als ikki sama rásarúm, sum Mikkjal Helmsdal hevði havt.

Alt, ið varð sagt og skrivað í hesum máli, verður ikki endurtikið her, tí ógjørligt verður at fortelja allan »sannleikan« um gongdina, tó kann staðfestast, at stovnurin kundi fingið eina nógv verri lagnu, enn hann at enda fekk. Nógv stríð, ið setti sín dám á virksemini stovnsins síðst í 1990-árunum, bæði innanhýsis og millum stovnin og politisku umsiting landsins, varð rættiliga persónligt. Stovnurin var í kreppu og okkurt mátti gerast.

Hetta kann kallast eitt vegamót, ið sýmboliserar skiftið til nýtt tíðarskeið. Tað er ein minni útgáva av landsins búskaparkreppu. Ein kreppa hevur sínar sorgarleikir, síni offur, sínar samanstoystir, men aftaná stendur ein eftir við einum lærdómi, nøkrum hørðum royndum, ið kunnu styrkja stovnin og framtíðarvínirnar. Í dramatiskum vendingum kundi verið sagt, at eldri og yngri tíðir brustu saman, hvør við sínari mentan, og at uppgerðin var rættiliga beisk og kostnaðarmikil, men at eldra ættarliðið at enda noyddist at lúta. Búskaparkreppan í landinum var, sum kunnugt, ein høvuðsorsøk til, at stovnurin varð kroystur og misti játtan, ið elvdi til uppsagnir av góðum fólki. At Landsverkfrøðingurin sum stovnur var týðandi partur av einum politiskum spæli er onki at ivast í. Tað kemur stovnurin eisini altíð at verða. Spurningurin er, hvørji mál og virði, ynski og krøv, politikararnir knýta seg til og arbeiða fyri. Tað hevur víst seg, at stovnurin er noyddur til at virka í tøttum samstarvi við politisku umsiting landsins, sama um tað kann vera torført og kanska tykjast tyngjandi.

Áðrenn vit sleppa hesum parti av søguni og fara at hyggja nærri at Landsverki í dag, so er vert at hyggja at lesarabrevinum hjá deildarleiðaranum á stovninum, ið varð prentað fáar dagar eftir at Henning Jacobsen varð koyrdur frá. Deildarleiðararnir siga millum annað:

»Vit standa í eini støðu, sum á mangan hátt, kann nevast eitt vegamót. Fleiri stjórar eru frákoyrdir, teir flestu helst uttan nakra rímiliga grundgeving, men allir við nøkrum smávegis veikleikum, sum helst eru blástir óskapligir. Á ákærubeinkinum situr nú ein stjóri, sum als ongin skitin blettur sæst á, annað enn teir náttúrligu blettir, sum standast av at gera nakað til nyttu.

Tann stjórin, sum nú situr á ákærubeinkinum, situr har, tí hann hevur

virkað, sum sakligur leiðari og tikið ábyrgd. Tí er hetta eitt prinsippmál: ynskja vit, at føroysk leiðslumentan verður ein ja-sigaramentan ella ynskja vit eina ábyrgdarmentan í okkara leiðslu.«<sup>2</sup>

Við hesum kunnu vit siga, at deildarleiðararnir stuðla frákoyrda stjóra sín fult út. Søgugongdin kann ikki broytast. Farið er farið. Men Henning Jacobsen hevur, sæst í hesum lesarabrevi, verið høgt mettur og virður av deildarleiðarum sínum. Hann situr eftir við einum heiðurligum eftirmæli frá nógvum teirra, ið starvaðust á stovninum hesi árin. Seinni partur av tekstinum úr lesarabrevinum vísir á viðurskifti, ið mangir aðrir stovnar og leiðarar í landinum eisini stríðast við.

Hetta er kanska ikki nøkur troyst, men tað er ikki bara Landsverk, ið fær »harraboð« um, hvussu leikur skal fara fram. Hetta eru viðurskifti og spurningar, ið eyðkenna nógv samfeløg, ikki bara Føroyar, hóast ein uppsøgn av einum leiðara sjálvandi er eitt mál, ið skal takast í størsta álvara.

### Trivnaður og nýggjar visjónir

Um vit nú hyggja at tíðini eftir ár 2000, tá ið Oyvindur Brimnes tekur við sum stjóri á Landsverki, so er ongin kreppa í landinum at hótta stovnin. Vit hava góðar tíðir. Landsverk hevur eitt tætt og gott samband við landstýrismannin í Vinnuáráðnum. Fá tosa um rokið, ið fyri einans fáum árum síðani fylti alla myndina. Oyvindur Brimnes er í so máta ein heppin maður. Ongin fíggarligur niðurskurður er at hóma, og stovnurin er í stórari menning. Tó merkir hetta ikki, at stjórin ikki hevur vandasjógvar at navigera ígjøgnum. Sum vit í Føroyum vita alt ov væl, kann veðrið bráðliga skifta og tung, myrk skýggj reka yvir landið. Men í lötuni gongur alt upp á stás.

Samfelagsppgávurnar, ið Landsverk hevur høvuðsábyrgdina av, verða alt fleiri, so spurningurin er, um ikki núverandi játtan til stovnin eigar at hækka? Tað er í øllum førum ein meting, ið leiðslan á stovninum sjálf hevur gjørt. Nakrar veldugar tunnilverkætlanir eru eisini í eygsjón, ið satt at siga kunnu seta Føroyar og Landsverk á heimskortið – um hugsað verður um stóð og prís. Stutt sagt, ein góð tíð at halda 60-ára jubileum.

Men ein stórur almennur stovnur sum Landsverk broytist ikki av



sær sjálvum. Tað liggur eitt rættiliga stórt arbeiðið aftan fyri nýggja bygnaðin, ið stovnurin í dag virkar undir. Talan er um eitt miðvíst arbeiði, ið moderniserar mannagongdir á deildunum á Landsverk. Og her er ikki bara talan um búskaparliga rationalisering. Stovnurin hevur, eins og nógvar privatar fyrirkur gera í dag, sett fokus á sosiala og mentanarliga umhvørvið hjá starvsfólkunum. Trivnaður hevur høga raðfesting. Ein góður trivnaður er fortreytin fyri at fáa eitt gott og vælvirkandi arbeiðspláss, har fólk tíma at virka og arbeiða hvønn einasta dag. Hetta eru viðurskipti, ið fá hugsaðu um fyri bara tíggu-fimtan árum síðan. Ongin ábyrgdarfullur leiðari kann í dag síggja burtur frá tí, ið beinleiðis hevur við trivnað og arbeiðsumhvørvi at gera, um hann vil varðveita virðismikil starvsfólk. Ein starvsfólkapolitikkur, ið hyggur at tí sosiala trivnaðinum, kann ikki loysa allar trupulleikarnar á einum stovni, men hann kann gera tað lættari at uppdaga og tosa um trupulleikar, ið starvsfólk hava at dragast við.

Síðan ár 2000 hevur Landsverk gjørt nógv fyri, at tað skal vera meira hugaligt og áhugavert at starvast á stovninum. Málið er at fáa starvsfólk at velja at verða verandi á stovninum, tí at tey trívast og eru partur av einum fjølbroyttum umhvørvi við nógvum spennandi avbjóðingum. Hetta ljóðar kanska sum ein lokkandi, veruleikafjar starvslýsing, men er eitt ítøkiligt mál, ið hevur ført til stórar broytingar á stovninum. Starvsfólk seta heilt onnur krøv til arbeiðsplássini í dag, enn tey gjørdu í 1980- og 1990-árunum. Kappingin millum fyrirkur og stovnar at vinna sær tey bestu starvsfólkini er eisini hørð og náðileys. Tað er ikki nóg mikið at bjóða góða løn. Long frítíð er heldur ikki nóg nógv at lokka við. Fólk flest ynskja at hoyra til eitt starvpláss, ið er mennandi, skapandi og fjølbroytt. Hetta noyðast øll arbeiðspláss, eisini Landsverk, at taka hædd fyri, um tey skulu klára at draga nýggjar, ungar kreftir til sín. Og hetta tykist Landsverk at taka í størsta álvara, millum annað er stovnað eina starvsfólkadeild og eitt starv sum kunningarráðgevi.

Landsverkfrøðingurin var kanska áður mest áhugaverdur hjá monnum, ið dámar maskinur og motorar, fyri at tekna eina grova mynd, meðan Landsverk í dag stevnir ímóti at fáa bæði kvinnur og menn, ung og gomul, handverkarar og universitetsfólk, at verða partur av liðnum. Alt hetta er við til at broyta mentanina og sosiala umhvørvið á stovninum. Eitt tvørfakligt, dynamiskt umhvørvi verður

ment, har allir fakbólkar eru ómissandi fyri heildina. Stovnurin var meira »maskulinur« og »harður« fyrr, og tað var óivað ein styrki í sínari tíð. Stovnurin var meira stál og grót og asfalt, minni teldur og kjak og opinleiki. Stovnurin hevði sínar siðvenjur, sínar mannagongdir og sínar leiðarar. Tingini fungeraðu og arbeiðið, ið skuldi gerast, varð gjørt. Starvsfólkakrøkt og trivnaðarpolitikkur o.s.fr. vóru ikki serliga ovarlaga á dagsskránni, og tað var ikki nakað, fólk kendu nakað serligt til. Nógvar deildir vóru á stovninum og ofta var hørð kapping millum fakbólkararnar. Og hóast dúgliga varð arbeitt, so var samskiptið millum bólkararnar á stovninum kanska ikki altíð tað besta. Tað ber ikki til beinleiðis at siga, at Landsverk í dag er eitt betri arbeiðspláss enn fyri tjúgu árum síðani, tað mugu onnur taka støðu til.

### Nýggjur samleiki

Tá Oyvindur Brimnes tók við sum stjóri hjá Landsverkfrøðinginum, var hann eitt ókent navn á stovninum. Fá høvdu roknað við, at nýggi stjórin fór at eita Oyvindur Brimnes. Hann var ongin tungvektari við stórum netverki og drúgvum royndum innan samferðslu og byggi- verkætlanir í Føroyum. Tvørturímóti. Men tað, Oyvindi Brimnes vantaði her, var kanska eisini ein loyndur fyrimunur? Kanska hann harvið eisini var meira uttanveltaður ella »fríur« enn nakrir av hinum persónunum, ið vit kundu ímyndað okkum sum stjórar á stovninum í dag? Tá Oyvindur Brimnes fyrsta august 2000 hevði sín fyrsta arbeiðsdag, kom fráfarandi stjórin, Hans Biskopstø, inn á stjóraskrivstovuna at ynskja eftirmanni sínum til lukku við sessinum. Annars var rættiliga friðarligt í húsinum.

Hvør er hesin Oyvindur Brimnes? Hvat ætlar hann sær at gera? Hesir spurningar vórðu óivað reistir í tonkunum hjá mongum av teimum, ið høvdu fingið – enn eina ferð – nýggjan stjóra at arbeiða fyri. Skal hesin eisini bara sita stutta tíð, hugsaði onkur. Tá Finnboji Arge, landsstýrismaður í vinnumálum, setti nýggja stjóran, vóru nógv starvsfólk uttan iva eitt sindur ivasom um úrslitið av hesum. Nógv kendu seg ótrygg, eftir sum stovnurin hevði verið fyri so nógvum ógvusligum hendingum – uppsøgnin hjá Henningi Jacobsen liggur fremst í huganum her – seinastu tíðina. Tað var við øðrum orðum ikki nøkur móttøka við hornorkestri og reyðum leypara, ið bíðaði eftir Oyvindi Brimnes á Tinghúsvegnum í Havn.

Nýggi stjórin, útbúgvinn sivilverkfrøðingur, starvaðist hjá Tórshavnar Havn, har hann stóð fyri útbyggingum og viðlíkahaldi, tá hann fekk stjórasessin hjá fyribilssetta stjóranum Hans Biskopstø. 36-ára gamli Oyvindur Brimnes, ið hevði arbeiðsroyndir úr Føroyum og Grønlandi, fór, straks hann varð settur sum stjóri, at tosa persónliga við øll starvsfólkini á høvuðsskrivstovuni fyri at kunna seg um stovnin, ið hann nú hevði ábyrgdina av. Umleið 200 fólk starvaðust hjá Landsverkfrøðinginum summarið 2000, harav eini 130 vóru tímalønt. Stjórin hevur, sigur starvslýsingin, »ábyrgdina av at leiða, reka og menna Landsverkfrøðingsstovnin.«<sup>3</sup> Víðari stendur, at arbeitt hevur verið

»við at gera tillagingar á Landsverkfrøðingsstovninum. Hetta arbeiðið er ikki liðugt, og ein av høvuðsuppgávunum hjá stjóranum verður tí at tryggja, at arbeitt verður framhaldandi við tí, ið fyribils setti stjórin á Landsverkfrøðingsstovninum hevur sett skjøtil á«.

Oyvindur Brimnes var skjótur at koma við uppskoti til bygnaðarbroyting, har fleiri deildir verða niðurlagdar ella lagdar saman. Tað fær ikki endað á annan hátt, enn at nýggi maðurin í toppinum fær fólk ímóti sær. Deildir hvørva. Sum rímligt er, dámar teimum, sum verða rakt, hetta illa. Í 1999 hevði stovnurin hesar deildir:

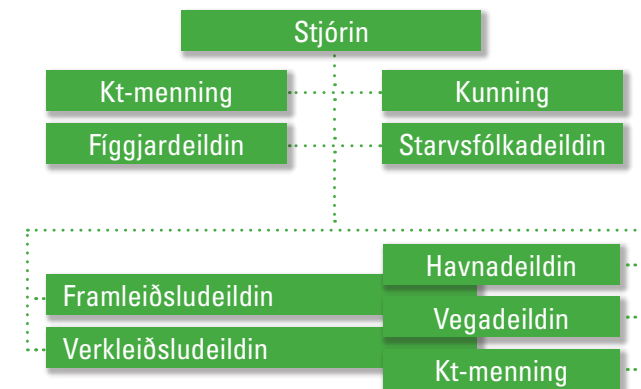
- Umsitingin
- Ferðsludeildin
- Vegaumsitingardeildin
- Plandeildin
- Projekteringsdeildin
- Maskindeildin
- Framleiðsludeildin
- Havnadeildin
- Uppmáttingardeildin
- Teldudeildin
- Brunaumsjón Landsins

Hesar deildir høvdu lutfalsliga stórt sjálvræði. Nýggi bygnaðurin elvdi til, at fleiri deildarleiðarar mistu sín status. Nakrir valdu at fara frá, aðrir hildu fram sum deildarleiðarar í nýggju skipanini. Sum heild hevði broytingin við sær, at fólk úr fleiri deildum hvurvu. Hesi høvdu myndað stovnin í fleiri ár. Nýggi bygnaðurin, ið varð settur í gildi í 2001, sá soleiðis út:

Tvær nýggjar deildir komu í 2001; verkleiðslu- og bygningadeildin. Hetta hevði við sær, at uppgávuøkið hjá stovninum varð víðkað til

eisini at fevna um bygging og viðlíkahald av bygningum. Høvuðsendamálið við bygnaðarbroytingunum var at fáa eitt tættari og betri innanhýsis samstarv millum fakbólkarar, soleiðis at færleikin varð gagnnýttur í mest møguligan mun. Í 2003 varð Brunaumsjón Landsins av geginisávum flutt frá Landsverkfrøðinginum til Fiskimálaráðið.

Landsverk hevur trýggjar fakdeildir – vegadeild, havnadeild og bygningadeild. Fakdeildirnar eiga tey verkløg, sum eru innan teirra øki. Framleiðsludeildin og verkleiðsludeildin kunnu kallast prosessdeildir, sum hava ein serkunnleika, ið fakdeildirnar gagnnýta í bygging, rakstri og viðlíkahaldi. Fakdeildirnar hava fakligu ábyrgdina í øllum byggingisdeildum, og tær reka og halda bygningar og verkløg við líka, tá ið arbeiðið er liðugt.



## Deildirnar hjá Landsverki

### Kunning

Súsanna Mc. Birnie hevur røkt starvið sum kunningarráðgevi á Landsverki síðan starvið, ið er ein týðandi partur av nýggja bygnaði stovnsins, varð stovnað í 2003. Kunningarráðgevin hevur nógvar ymiskar

uppgávur at rækja. Ráðgevin skal royna at skapa opinleika og vitan um dagliga virksemi, meiningar og úrslit á Landsverki. Høvuðsuppgávan er tí at gera Landsverk sjónligari í samfelagnum. Kunningarráðgevin arbeiðir somuleiðis fyri góðum og tøttum samstarvi við fjølmiðlarnar og er tøkur, tá ið fjølmiðlafólk søkja eftir upplýsingum um Landsverk. Ráðgevin er eisini tænastráðgevi til allar deildir hjá stovninum, tá ið upplýsandi tilfar skal framleiðast til framlögur, fundir, ráðstevnur, lýsingaráttøk o.a.

### Fíggjardeildin

Árant Andriasson rækir starvið sum leiðari á fíggjardeildini. Høvuðsuppgávan er at syrgja fyri, at fíggjarviðurskiptini á stovninum eru væl samskipað og undir kønari stýring. Fíggjardeildin hevur eftirlitið við øllum peningajáttanum á stovninum og strembar eftir at fáa innan- og uttanhýsisjáttanirnar at halda. Deildin gevur hinum deildunum fíggjarliga ráðgeving. At kanna og eftirkanna roknskaparligar skrásetingar og mannagongdir er eisini týðandi uppgáva hjá deildini. Fíggjardeildin hjálpir haraftrat deildunum á stovninum at gera rakstrarætlanir og uppgerðir yvir útreiðslur. At enda kann verða nevnt, at deildin leggur fram hagtøl og ger hagtalsvirlit til stovnin og almennar myndugleikar.

### Starvsfólkadeildin

Fanny M. Petersen hevur verið deildarleiðari á starvsfólkadeildini seinastu tveji árinum. Deildin tekur sær av starvsfólkarøkt, starvsfólkamálum, skrivstovufyrising og aðrari umsiting. Deildin hevur høvuðsábyrgdina av starvssetanum, lønarmálum og sáttmálaviðurskiptum. Eisini tekur deildin sær av øllum viðurskiptum, ið hava við eftirútbúgving og skeiðsvirksemi at gera.

Starvsfólkarøktin verður raðfest høgt. Í tøttum samstarvi við hinar deildirnar arbeiðir starvsfólkadeildin miðvíst fyri at skapa trivnað á stovninum. Deildin hevur eisini aðrar fjølbroyttar fyrisingarligar uppgávur: telefonavgreiðslu, móttøku, journalisering, skjalagoymslu, KT-umsiting og húsamál so sum viðlíkahald, leigusáttmáli o.s.fr. At enda hevur starvsfólkadeildin í samstarvi við hinar deildirnar ábyrgdina av ognartøkumálum.

### Havnadeildin

Havnadeildin við Ewaldi Kjølbro, deildarleiðara, er landshavnarmyndugleiki. Deildin er eisini myndugleiki í sambandi við verju av havnum. Havnadeildin skal ráðgeva, planleggja, kravfesta, góðkenna, reka og viðlíkahalda havnir og lendingar kring landið. Ein áhugaverdur partur av arbeiðinum á deildini í dag, ið umboðar hátæknilig framrot á altjóða støði, er veðurmátningar, ið deildin savnar saman og greinar. Deildin bjóðar vísindaliga vitan um náttúruumhvørvi okkara – til dømis aldu-, vatnstøðu-, botn-, streym- og veðurmátningar. Uppgávanar fevna um kortlegging av dýpi í sundum og firðum, botnkanningar, prosjektering og mangt annað. Deildin hevur eftirlit við og heldur við líka landshavnir, ferjuskráar, atløgupláss hjá Strandferðsluni, vitar og siglingarljós.

### Vegadeildin

Vegadeildin er landsvegamyndugleiki. Deildin við Heina Eysturoy í leiðarasessinum skal planleggja, kravfesta, góðkenna, byggja, viðlíkahalda og reka landsvegirnar í Føroyum. Eisini skal hon sýna og umvæla tunlar og brýr. Deildin fyrireikar eisini vegalinjur fyri framtíðina. Hon ger forkanningar, prosjektererar og eftirkannar arbeiðið. Haraftrat leggur deildin uppskot fram um ferðslutrygdartiltøk og dagføringar av veganetinum. Vegadeildin hevur vetrarhaldið um hendi. Hon kannar og boðar frá koyrilíkindum. Vegadeildin dagførir kunngerðir innan ferðsluøkið, framleiðir hagtøl um ferðslu, góðkennir vegamerkingar og upplýsir brúkarar um arbeiði á landsvegnum.

### Framleiðsludeildin

Leiðarin er Torkil Olsen. Framleiðsludeildin arbeiðir tvørtur um fakdeildirnar og kann kallast ein tænastráðgevi. Hon hevur ein serkunnleika innan framleiðslu og eina vøru, ið fakdeildirnar brúka í bygging, rakstri og viðlíkahaldi. Høvuðsuppgávan hjá framleiðsludeildini er at framleiða og selja grót, skerv og asfaltblandingar til kommunur, virki, einstaklingar og Landsverk. Deildin ger jarðfrøðiligar forkanningar í sambandi við til dømis nýggjar tunnilverkætlanir. Framleiðsludeildin skal saman við vegadeildini góðkenna og hava eftirlit við undirsjóvartunlunum.



Deildin tekur sær eisini av asfalting og øðrum smærri enterprise-uppgávum.

### Verkleiðsludeildin

Verkleiðsludeildin er byggiharri, tá ið nýggir vegir, bygningar og havnir skulu byggjast. Deildin við leiðaranum Kristiani Rasmussen hevur eisini ábyrgdina av størri umbyggingum og umvælingum av bygningsverkum. Deildin samstarvar við fakdeildirnar og framleiðsludeildina og hevur serkunnleika, tá tað ræður um stýring av byggitilgongdini, t.e. avtalum, loyvum, tíðarætlanum, fíggarviðurskiftum, myndugleikaviðurskiftum og samskifti. Høvuðsuppgávan hjá verkleiðsludeildini er sum byggiharri at skipa fyri, leggja til rættis og stýra byggitilgongdini frá byrjan til enda. Arbeiðið skal fremjast so, at eigararnir av byggingini fáa júst tað, ið avtalað varð, til ásettu tíðina, fyri avtalaða kostnaðin og í kravdu góðskuni. Ein annar partur av arbeiðinum hjá verkleiðsludeildini er teknistovuvirksemi. Í hesum sambandi verða veittar tænar til stovnin sum heild, bæði vanligt teknistovuarbeiði og aðrar tilknýttar tænar.

### Bygningadeildin

Bygningadeildin er áhugaverd deild, ið seinastu árin hevur fingið alt størri uppgávur og arbeiðsøki at taka sær av. Almennir bygningar kring alt landið – skúlar, sambýli, sjúkrahús o.s.fr. – skulu byggjast, umbyggjast og haldast viðlíka. Í sambandi við nýbygging er tað uppgávan hjá bygningadeildini at greina og raðfesta krøvini til byggingina við atlit at funktionaliteti, byggilistafrøði og góðskustøði, so at verkætlanin eydnast so væl sum gjørligt. Hetta arbeiðið ger bygningadeildin eisini fyri vega- og havnardeildirnar. Haraftrat tekur deildin lut í viðgerðini av nógvum øðrum málum, har bygningar, landslag og formlist eru í brennideplinum. Bygningadeildin savnar vitan um almennar bygningar saman í dátugrunn til tess at fáa framkomna stýring av viðlíkahaldsarbeiði.

### Kjak um samleika og virði

Landsverk hevur eisini skapt sær eitt nýtt *image* fyri at fáa ein nýggjan status og samleika í samfelagnum. Ætlanin er onkursvegna at fáa nýtt lív í gamalt likam. Stórir, almennir stovnar hava lyndi til at stirðna

í sínum eigna bygnaði, og tað er hesa ellistýngd, ið stovnurin hevur roynt at sleppa av við. Landsverk skal vera ein lættari, opnari og meira modernaður stovnur. Oyvindur Brimnes tók sína manning við til Eiðis, alt starvsfólkið, høg og lág, at kjakast um fyrbrigdið Landsverk. Hvat stendur stovnurin fyri? Hvør er høvuðsuppgávan hjá Landsverki? Hesir spurningar, og nógvir aftrat, vórðu reistir og umrøddir á fundinum á Eiði í 2001. Tað ljóðar sjálvsagt, men stjórin fann útav beinanvegin, at ongin semja var um hesar spurningar. Og fólk høvdu ilt við at semjast um, hvørjar sterkar síður stovnurin hevur. Vanligt hevði ikki áður verið at spyrja starvsfólk beinleiðis um viðurskifti av hesum slag.

Fundurin setti nakað í gongd, ið skuldi føra til orðingina av eini visjón fyri stovnin. Í Aberdeen hevði leiðslan nýggjan fund á einum arbeiðsvikuskifti, har farið varð til verka at skapa stovninum nýggjan samleika. Nú høvdu fólk flest vant seg við tankan um at »byggja« nakað nýtt og harvið eisini skoða fram í tíð, heldur enn at festa seg ov nógv við farnar tíðir. Stovnurin fekk síðan nýtt búmerki, nýggja navnið Landsverk og nýtt slagorð: »Landsverk byggir land.« Slagorðið er tvítýðugt og skal skiljast bæði abstrakt og konkret. Litirnir gult og grønt vórðu valdir til búmerkið og snið annars, ið hevur Landsverk sum avsendara. Grøni liturin vísir meira til náttúru enn grót, meira til tað livandi enn tað deyða. Nýggja búmerkið varð lagt fram á evnisdegi hjá stovninum í 2004. Lat okkum nú hyggja nærri at sonevndu missións- og visjónsorðingini hjá Landsverki.

## Missiónsorð

Landsverk skapar, umsitur og mennir samferðslukervið og aðrar fysiskar karmar í Føroyum.

### Skapa

Hetta orðið lýsir, at ein stórir partur av tí, Landsverk ger, er at skapa.

Landsverk byggir land og broytir samstundis landslagið í Føroyum. Arbeiðið hjá stovninum, kann sigast, umskapar náttúruna. Í farnu kapitlunum í bókini hevur hetta verið lýst við fjølbroyttum dómum úr nútíð og fortíð. Talan er um gongd, har menniskjaskapt bygningsverk





– vegir, tunlar, havnir, hús o.s.fr. – skapa «menning» í landinum. At «skapa» er hugtak, ið lýsir kjarnan í arbeiðinum hjá Landsverki. Við verkætlanum og tænastrum skapar Landsverk mynstur og sambond, trivnað og samskipti, virðisøking og framgongd, ið setur sín dóm á modernaða samfelagið. At skapa inniber allar uppgávur í eini verkætlan frá byrjan til enda: hugskot, ráðlegging, fyrireiking, útinning, úrslit og eftirmeting.

### Umsita

Umsitingin er týðandi. Landsverk umsitur, rekur og viðlíkaheldur í sambandi við byggingar, tænastrur, lógir, reglugerðir, kanningar við meira. Uppgávan hjá stovninum er eisini at ráðgeva, tá ið broytingar í karmunum eru neyðugar.

### Samferðslukervið

Hetta hugtakið lýsir, at ein stórir partur av tí, Landsverk skapar og umsitur, er knýtt at samferðslumynstrinum og -kervinum.

Samferðslukervi er eitt meira ítøkilig hugtak, ið sum reyður tráður gongur aftur í øllum kapitlum í bókini. Samferðslukervið er nakað, ið fólk flest í Føroyum, tilvitað ella ótilvitað, seta beinleiðis í samband við Landsverk. Tað er skipanin, mynstrini og rákini, ið alt annað virksema á stovninum er knýtt at. Samferðslukervið er grundin, ið alt annað verður bygt á. Tað er bæði karmur og innihald, mentan og náttúra. Samferðslukervi kann til dømis vera almennir vegir, havnir og tyrlupallar, óbeinleiðis kann tað eisini vera veðurtænasta, ferðslutrygd og líknandi.

### Fysiskir karmar

Hetta er eitt sera týðandi hugtak, ið er leysliga knýtt at samferðslukervinum. Ein stórir partur av tí, Landsverk skapar ella umsitur, hevur samband við fysisku karmarnar. Talan er um inntriv í náttúruna, so sum verkløg, bygningar og brýr. Landsverk ynskir at tryggja, at alt byggiarbeiði fylgir virðum um at skapa nakað vakurt og gott, ið fólk trívast við. Fysisku karmarnir eru tað, ið fólk síggja og uppliva. Tað er nakað, ið skapar kenslur og eitt serligt hugarensli. Tað er nakað, ið kann vigast og mátast. Fólk hava sterkar meiningar um útsjónina og stílin á fysiska, mannaskapta landslagnum.

### Menna

Menning er eitt lyklorð, ið fevnir um bæði samfelagsmenning og samferðslumenning. Málið er at skapa grundleggjandi menning, ið tænar samfelagnum sum heild. Landsverk skal eisini áhaldandi mennast í mun til rák og menning á samferðsluøkinum úti í heimi. Stovnurin má umhugsa møguligar tillagingar, ið kunnu gagna virksema tess. Sum víst í fleiri kapitlum í bókini so er »menning« nakað, ið verður fatað við støði í mentan og virði. Tað er sera subjektivt og tískil er ongin almenn semja um, hvussu hugtakið eigur at tulkast.

Harafrtat er talan um vitan og førleikamenning. Vitanarsamfelagið krevur, at stovnar og fyrítøkur regluliga dagføra sína vitan fyri at klára at loysa nýggjar trupulleikar og avbjóðingar. Landsverk má dagføra sína servitan, soleiðis at stovnurin megnar at fremja sína missión á leiðini móti visjónini.

## Visjónsorð

Landsverk skal arbeiða optimalt og veita eina tænastru, ið vissar okkum eitt gott og trygt samfelag.

### Dygd

Við hesum orði meinast, at alt tað, sum Landsverk arbeiðir við, skal hava best møguligu dygd. Dygdin skal vera í hásæti, tá tað snýr seg um tilfar, funktión, fagurfrøði, náttúru, nytta, tænastru o.a. Samanhangur eigur eisini at vera millum nytta og kostnað. »Best møguligt« merkir her, at krøvini mugu samsvara við teir fíggjarkarmar, sum eru. Viðhvørt eru karmarnir soleiðis háttaðir, at nøktandi loysn ikki fæst, og eigur Landsverk tá at mæla frá.

### Trygd

Trygdin skal vera í hásæti. Hetta er sera týðandi mál, ið stovnurin arbeiðir nógv við. Trygdin skal vera nøktandi fyri brúkararnar, men eisini fyri arbeiðsfólk, ið byggja og umvæla havnir, landsvegir og bygningar kring alt landið. Tað merkir, at alt arbeiðið, ið verður gjørt, fer fram í einum tryggum og heilsugóðum arbeiðsumhvørvi. Tann, sum ger nýtslu av virkseminum hjá Landsverki, skal vera vísur í, at trygdin er í hásæti.

### Tænasta

Stovnurin rokna allar sínar uppgávu sum tænastr til fólk. Tænastan skal vera í hástæti og øll skulu merkja, at tænastrustøði er nøktandi. Hetta er við til at skapa álit, trúvirði og nøgdsemi ímillum borgarar, ið eru brúkarar av tænastrum stovnsins. Málið hjá Landsverki er at gera samfelagnum eina tænastru. Sjálvt tá ið stovnurin setur forboð, ikki gongur umsøkjarum á mæti og annað, ið einstaklingar kanska harmast um, eigur virkseimið á stovninum at vera ein tænastr fyri heildina. Í hesum sambandi er umráðandi, at fyrisingin er fyrikomandi, hjálpsom og dugnalig. Haraftrat skal viðgerðin av umsóknum og málum vera rættvís, virðilig og væl grundað. Opinleiki er týðandi.

### Fólkið

Allar uppgávur, Landsverk røkir, eru uppgávur stovnurin vegna Vinnu-málaráðið, Landsstýrið og Løgtingið veitir borgarum landsins. Landsverk hevur nógv ymiskar áhugabólkar: Brúkarar, samstarvsfelagar, fyrirkur, myndugleikar, veitarar, fakfeløg, miðlar, jarðeigarar o.s.fr. Týðningarmiklasti bólkurin er fólk/brúkarin, meðan hinir bólkarnir hava tilknýti til arbeiðið hjá Landsverki fyri fólknum/borgaranum.

### Optimalt

Eitt sera jaligt hugtak, ið skal vísa, at Landsverk ikki slakar á nøkrum øki, tá góðskan og trygðin hjá brúkarum er í brennideplinum. Tilvild og óstøðugar umstøður skulu ikki raka brúkaran og elva til misnøgd. Landsverk leggur dent á at bjóða tað best møguliga – tað optimala – uttan mun til hvørji mál, tosað verður um. Tilvera stovnsins er grundað á játtanina, sum er fólkens peningur. Endamálið er, at so stóru partur av játtanini sum gjørligt kemur fólknum til góðar. Sostatt skal leiðslan og stýringin vera so háttáð, at maksimal nytta fæst burtur úr tí tilfeingi, stovnurin hevur. Útreiðslur til umsiting, lönir, bygningar hjá Landsverki, bilar, amboð, hjálpartól o.a. skulu vera á einum støði, har mest møgulig nytta fæst fyri peningin, soleiðis at skilja, at tað skal loysa seg fyri brúkaran.

### Trygð, dygd og tænastr

Landsverk hevur høvuðsstæti á Tinghúsvegnum í Havn. Átta vegastøðir eru kring landið. Annars eru eisini nakrar smiðjur, eitt skerv- og asfalt-

verk í Hundsarabotni, trý skervverk og ein asfaltgoymsla. Landsverk bæði framleiðir og selur asfalt og skerv. Landsverk hevur um hendi vega- og havnarmyndugleikauppgávur og byggiharrauppgávur. Síðan 2001 hevur Landsverk tikið sær av almennu byggiumsitingini, ið Tinganes og Fíggjarmálaráðið áður høvdu um hendi. Stovnurin ráðleggur og ger ætlanir, útinnir, rekur og viðlíkaheldur landsvegir, havnir, bygningar, tyrlupallar og økið kring flogvøllin. Samtykt er við lóg, at stovnurin skal hava eftirlit við almennu partafeløgnum Vágatunlinum og Norðoyatunlinum, ið hava bygt teir undirsjóvartunlar, vit hava í dag.

Síðan 1975 hevur Landsverk verið sjálvstøðugur limur í NVS (Norrøna Vegatekniska Sambandið), ið annars bara er fyri sjálvstøðug lond. Landsverkfrøðingurin hevði síðan 1969 havt tætt tilknýti til hendan felagsskapin, serliga til vegamyndugleikarnar í Noregi. Landslagið í Vestlandet í Noregi líkist okkara og hóska norsku vegareglurnar tí sera væl til okkara viðurskipti. NVS hevur fleiri enn 800 limir. Endamálið hjá NVS er at menna vega-, ferðslu- og flutningsøkið við samstarvi millum serfrøðingar úr øllum Norðurlondum.

Landsverk hevur í dag umleið 180 starvsfólk og er sostatt eitt av Føroya størstu arbeiðsplássum. Eftir at stovnurin fekk nýggjan bygnað, skuldi stovnurin hava hesi slagorð sum eyðkenni: »Trygð, dygd, tænastr, fólk og optimalt.« Roynt varð eisini at fáa størri opinleika og tætt samstarv millum deildirnar, men broytingarnar hóvaðu ikki øllum á stovninum eins væl. Fleiri á stovninum, bæði ung og gomul, trivust ikki í hesum nýggja bygnaði og fóru. Ein onnur broyting, ið eigur at verða nevnd, er at sera nógv arbeiði, ið plagdi at hoyra til stovnin, nú verður boðið út. Málið hjá Landsverki er eisini, ljóðar kanska sum útbreidd reklama, at brúka tilfeingið, ein hevur at ráða yvir so væl sum gjørligt, so at føroyski borgarin fær mest møguligt fyri pengarnar. Landsverk hevur seinastu tvey árinum eisini, sum nakað nýtt, havt ein kvinnuligan deildarleiðara. At hava kvinnur í týðandi sessum á stovnum vísir seg at geva sera góð úrslit. Hetta kann kallast ein demokratisk gongd, har fleiri nýggir bólkur, millum annað kvinnur, sleppa frammat. Stovnurin verður samansjóðaður, tá øll starvsfólkini sleppa at hava eina ávirkan, at siga sína meining, og hetta er týðandi partur av trivnaðarpolitikkinum á Landsverki.

Stovnurin hevur havt sínar aldudalar og -ryggir, vakstrar- og aftur-

gongdstíðir. Í ár hefur stovnurin 60 ár á baki og vónandi framhaldandi nógv góð ár í eygsjón, tí tær størstu avbjóðingarnar liggja fyri framman, tað gera tær altíð, og føroyska samfelagið hefur brúk fyri Landsverki við tess tøkni, vitan og royndum. Markið fyri, hvat ið *kann* lata seg gera, flytist ár undan ári. Ongin torir reiðiliga at spáa um, hvussu samfelagið sær út á 100-ára degi stovnsins í 2048. Tað snýr seg um at byggja land, at skapa mentan burtur úr náttúruni.

Varði 08 Havn í Svínø

# Tøknin flytur alduna inn í telduna



Tað var ein stórir dagur, tá hjólbøran avloysti grótleypin. Og landvegis flutningur gjørdist ómakaleysari, tá traðkaðar gøtur vórðu avloystar av smølum vegum, so rossavognurin kundi avloysa hjólbøruna. Tað var ein kollvelting, tá fyrsti bilurin avloysti rossavognin. Og móguleikarnir gjørdust næstan ótømandi, tá tunlar gjøgnum fjøll og undir havbotninum knýttu býir, bygdir og fólk saman.

Grundarlagið undir framburðinum í samskiftisútbyggingini var tøknilig nýhugsan. Í kjalarvørrinum av ídnaðarmenningini í 19. øld fann tøknilig land í Føroyum og legði sum frá leið lunnar undir eitt framkomið samfelag, sum ikki stendur aftan fyri ídnaðarlond, sum vit vanligu sammeta okkum við.

Við støðugt batnandi samskifti og samstarvi, sum almennir stovnar og privatar fyrirkætur hava við samstarvsfelagar í grannalondunum, kemur nýggj tøkni nógv skjótari til Føroya í dag enn áður. Í dag eru tað helst bara vilji, fígging og neyðugur kunnleiki, sum eru orsøkin til, at hentleikar, sum onnur lond nýta, ikki enn gagna føroyska samskiftiskerwinum.

Eitt av stóru tøkniligu framstigunum hjá Landsverki er talgild eftirgerð av kyrruvánunum á einum stað, har ætlanin er at leggja eina nýggja havn ella har havnir skulu útbyggjast. Tíðin er farin, tá 20 til 30 umboð fyri Landsverkfrøðingin, kommunur, politikarar og byggifeløg fleiri ferðir árliga fóru at hyggja at eftirgjørdum havnum á Danmarks Hydraulisk Institut. Nú ger nýggj tøkni tað móguligt at flyta eftirgerð av streymi, aldu og kyrruviðurskiftum inn í telduna. Men í sambandi við stórar verkætlanir verður tað tó framvegis neyðugt við ferðing til Danmarkar at hyggja at modellroyndum.

Forritið, sum verður brúkt til talgilda eftirgerð ella numeriska aldu-simulering, hevur verið brúkt aðrastaðni síðani einaferð í nítiárunum, men seinni fekst neyðugur kunnleiki og orka í Føroyum soleiðis, at alt fyrireikandi arbeiðið kundi gerast her.

Talgild eftirgerð hevur stóran týdning fyri, hvussu ein havn skal byggjast ella víðkast. Ístaðin fyri at gera tvær til tríggjar kostnaðarmiklar modelroyndir á Danmarks Hydraulisk Institut ber til við talgildari eftirgerð á teldu at finna best hugsandi havna- og atløgumóguleikarnar. Grundað á talgildu eftirgerðina ber eisini til at gera nokk so neyvar kostnaðarmetingar. Modellroyndir í royndarhyli verða nú mest brúktar



Nissan, AWI 570, sum Landsverk hevur latið bygt og útgjørt til dýpdarmátningar.

fyri at staðfesta fyribils talgildu niðurstøðurnar og tá neyðugt er við neyvum upplýsingum um kyrruvánirnar í einari havn.

Í 2005 bað landsstýrismaðurin í vinnumálum Landsverk um at gera forkanningar í sambandi við umrøðuna av at gera eina nýggja samferðsluhavn vestantil á Svínøynni á staðnum, sum svínøyingar kalla Yviri í Havn. Skuldi atløgupláss og verjugarður gerast Yviri í Havn, fór samstundis at verða neyðugt at gera ein tunnil frá bygdini og vestur gjøgnum fjallið. Tunnilin varð í 2007 mettur at kosta einar 300 mió. kr., og landsstýrismaðurin vildi tí hava vissu fyri, at tað bar til at gera eina tryggja havn á umrødda staðnum ella ikki.

Um hetta mundið var forritið til talgilda eftirgerð ella numeriska aldu-simulering tikið í nýtslu á Landsverki, og havnarviðurskifti í Svínøynni gjørdist tí fyrsta stóra verkætlanin hjá Landsverki í Føroyum, har teldan varð fóðrað við upplýsingum um dýpd, aldu og streym til tess at fáa upplýsingar útaftur um, hvussu kyrruvánirnar í veruleikanum fóru at verða.

Leiðari á havnardeildini hjá Landsverki, Ewald Kjølbro, sigur, at til tess at fáa svar upp á spurningarnar, var neyðugt við eini arbeiðsætlan í fimm stigum. Umframt aldu- og streymkanningar, sum Landsverk síðan 1978 hevur gjørt kring Føroyar, var í fyrsta lagi neyðugt at leggja nýggjar aldu- og streymmátarar, sum lýstu hesi viðurskifti við beinleiðis atlit til tann partin av Svínøynni, har ætlanin var at leggja havnina.

Í øðrum lagi skuldu dýpdarkanningar gerast. Í triðja lagi skuldu

allar upplýsingarnar leggjast til grund fyrir eini hagtalsligari greining. Tástaðni var stöðid lagt fyrir eini talgildari eftirgerð við ymsum modellum. Seinasta og fimta stigið var at gera eina niðurstöðu og at taka stöðu til, um neyðugt fór at verða við modellroyndum til tess at staðfesta talgildu eftirgerðina.

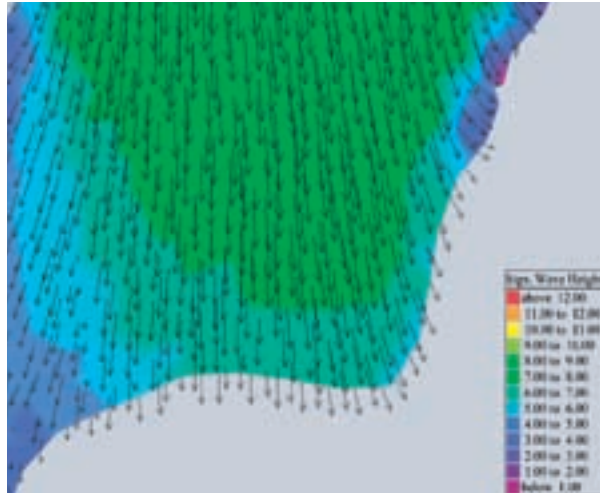
Tá grundarlagið undir aldu- og streymmátungum í eini slíkari verkætlan er fingið til vega, verða upplýsingarnar lagdar inn í telduna. Talan er um eitt drúgt arbeiði, tí túsundtals töl skulu viðgerast inni í tí forritaða modellinum, sum síðan eftirgera vaksandi og avtakandi aldu og streym og flóð og fjöru.

Eisini verða forsagnir um ringasta veður í 100 ár lagdar inn, so spurningurinn kann svarast, hvussu til dæmis ein 12 metra høg alda ein fjórðing norður úr Svínöynni leggur seg, tá hon er komin inn millum oyggjarnar.

Allar ættir verða somuleiðis lagdar inn í forritið. Á summum ættum er næstan altíð kyrt, og tí verður mest gjørt burturúr at kanna tær ættirnar, har aldurnar mugu temjast við einum verjugarði. Tað vísir seg, at tey eftirgjördu alduviðurskiftini samsvara rættiliga væl við tær umstøður, sum eru máldar í økinum, og tað styrkir um trúvirðið av modellinum. Kanningin hjá Landsverki vísir til dæmis, at aldan Yviri í Havn í 90 prosent av tíðini er undir ein metur og at aldan í einum 50 ára skeiði fer ikki upp um fyra metrar.

Men tað er ikki bara alda, sum avger, hvussu kyrruvánirnar eru. Ewald Kjølbro sigur, at botnurin hevur sera stóran týdning, bæði fyri hvussu tað rekur og hvussu móguleikarnir eru at gera eina havn. Landsverk gjørði tí í 2006 dýpdarmátungar av øllum Svínöyafirði við einum nýggjum fleistráluக்கoloddi, sum avmyndar botnin trídimensionalt, og í litum vísir hann bæði í longd, breidd og hædd.

Tá upplýsingar frá bæði havaldi, streymi, dýpd og vindi verða lagdar saman og lagt er upp fyri ringastu ættunum, fæst umsíðir ein heildarmynd av viðurskiftunum í teimum økjum, sum myndugleikarnir vilja



Talgild modell verða nýtt til at dygdartryggja prosjektuppskot soleiðis, at ein brimgarður t.d. hevur røttu hæddina, rætta skapið og legu.

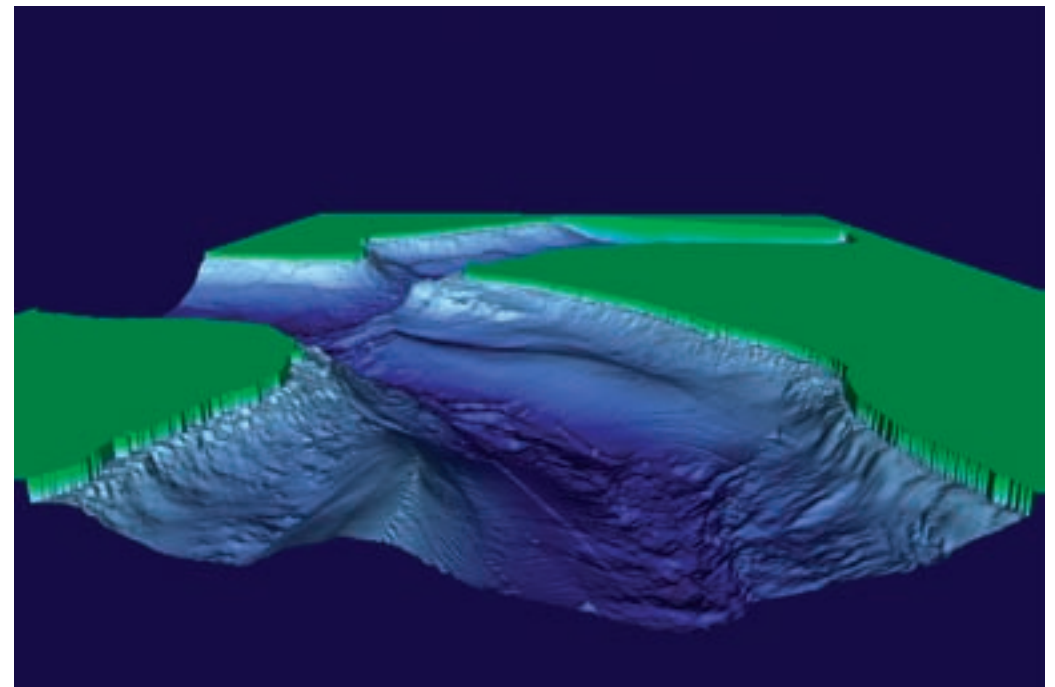
hava upplýsingar um. Royndir útróðrarmenn vita, hvussu stóran týdning streymur og vindur hava fyri kyrruviðurskiftini, men tað vísir seg, at botnviðurskiftini eisini hava nógv at siga fyri kyrruna.

Samanlagt vísti talgilda eftirgerðin, at kyrruviðurskiftini Yviri í Havn mest verða ávirkað av aldu norðaneftir. Við verjugarði skuldi alda tí ikki verið nøkur beinleiðis forðing fyri at gera eina nýtiliga atløguhavn. Men kanningin vísti eisini, at streymviðurskiftini Yviri í Havn eru sera trupul. Eystfallið rakar havnina beinleiðis, og streymurin í dýpinum uttan fyri havnina er sera harður. Eisini rekur vestfallið hart í Svínöyafirði.

Harumframt vísu talgildu mátingarnar, at botnviðurskiftini Yviri í Havn eru sera trupul. Í eini ávegis niðurstöðu í 2007 varð sagt, at botn- og streymviðurskiftini sum heild gera, at tað fer at verða trupult at gera eina ferjuhavn í økinum, sum kann nýtast til fulnar. Lagt varð afturat, at skuldi ein ferjuhavn byggjast Yviri í Havn, fór at verða neyðugt at gera eina loysn, ið verjir fyri streyminum, og hetta varð mettt at vera ógjørligt orsakað av dýpinum á leiðini.

Høvuðsorsøkin til at gera so neyvar kanningar av havnarviðurskiftunum Yviri í Havn vóru, at fyrirtreytin fyri havnini var ein tunnil, sum

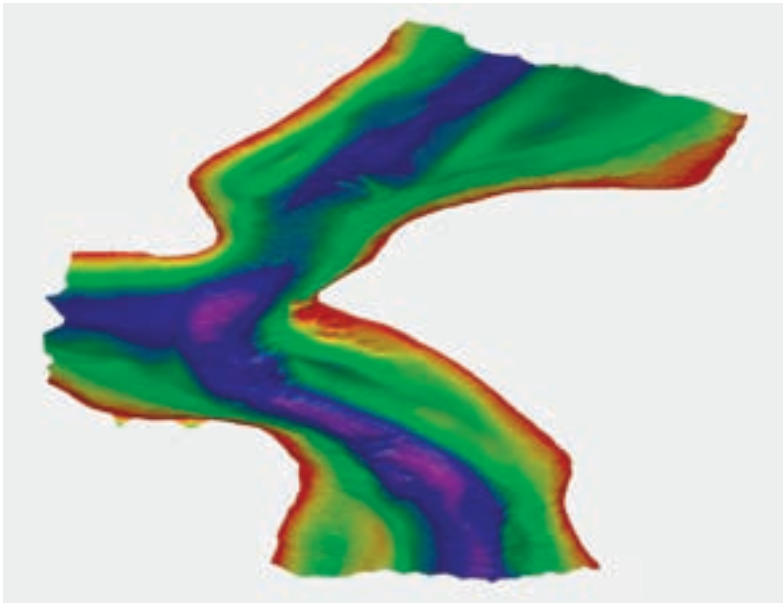
Trídimensionell mynd av havbotninum í Svínöyafirði.



fór at kosta einar 300 mió. kr. Kostnaðurin fyri sjálva havnina varð í 2007 mettur til 40 mió. kr.

Tí valdi Landsverk eisini at kanna kyrru- og atløgviðurskiftini á Eiðinum norðanvert bygdina í Svínoy. Ein greining av hesum hagtølunum vísti, at í 80 prosentum av tíðini eru kyrruvánirnar har nóg góðar til ferðafólkaflutning. Botn- og streymviðurskiftini eru eisini betri at gera eina havn á Eiðinum enn Yviri í Havn. Nýggj ferjuhavn á Eiðinum varð í 2007 leysliga mettt at kosta til 35 mió. kr.

Harumframt er ein lending frá gamlari tíð nakað vestari enn á Eiðinum. Hagar skal helst ein stuttur tunnil gerast, og Landsverk mælti í 2007 til eisini at gera forkanningar av havnarviðurskiftunum á hesum økinum.<sup>1</sup>



Landsverk hevur í nógv ár kannað dýpið í firðum og sundum kring Føroyar

## Kelduávísingar

### Søga

#### – frá leypti og spaka til hátøkniliga menning

- 1 Heini Olsen. Óprentað tilfar um vegir, havnir og tunlar í Føroyum.
- 2 Løgtingstíðindi 1899.
- 3 Heini Olsen. Óprentað tilfar um vegir, havnir og tunlar í Føroyum.
- 4 Atli Jensen. Samrøða 2007.
- 5 Atli Jensen. Samrøða 2007.
- 6 Mikkjal Helmsdal, 1998. Landsverkfrøðingsstovnurin 50 ár. Tórshavn 1998.
- 7 Løgtingstíðindi 1905.
- 8 Mikkjal Helmsdal, 1998. Landsverkfrøðingsstovnurin 50 ár. Tórshavn 1998.
- 9 Løgtingstíðindi 1905.
- 10 Løgtingstíðindi 1910.
- 11 Heini Olsen. Óprentað tilfar um vegir, havnir og tunlar í Føroyum.
- 12 Atli Jensen. Samrøða 2007.
- 13 Løgtingstíðindi 1946. Skriv frá verkfrøðingsskrivstovuni til lögtingið 29. august 1946.
- 14 Løgtingstíðindi 1947. Skriv frá verkfrøðingsskrivstovu til lögtingið 1. mars 1947.
- 15 Heini Olsen. Óprentað tilfar um vegir, havnir og tunlar í Føroyum.
- 16 Heini Olsen. Óprentað tilfar um vegir, havnir og tunlar í Føroyum.
- 17 Heini Olsen. Samrøða 2007.
- 18 Landsverkfrøðingurin. 1999. Landsverkfrøðingurin – ein lýsing av stovnsins virksemini.

### Trúgv flytur vegir

#### – søgur um pátrúgv í føroyskari vegagerð

- 1 Samrøða við Joen Paula Thomasen í Vági í 1968 og við Johan Thomasen í Vági 1971. Mortan Nolsøe, Føroyamálsdeildin.
- 2 Samrøður við Jógvan Ósá, Klaksvík, og Kára Poulsen, Klaksvík, 2008.
- 3 Heini Olsen. Óprentað tilfar um vegir, havnir og tunlar í Føroyum

### Broytingar í landslagnum

#### – viljin at skapa mentan úr náttúruni

- 1 Tórshavnar býaratlas 2007
- 2 Joensen 1987
- 3 Helmsdal 1988: 15
- 4 Olsen (»Grímur«) 1992: 16

- 5 Debes 2000
- 6 Joensen 2006: 204
- 7 Taylor 1997: 135 & 138
- 8 Norgate 1943
- 9 Jørgensen 2001: 200
- 10 Helmsdal 1998: 59
- 11 Helmsdal 1998: 58
- 12 Jørgensen 2001: 211
- 13 Löfgren 1991: 163
- 14 Helmsdal 1998: 50–51
- 15 Jørgensen 2001: 23
- 16 Lisa í Leikalandi, Carroll 1865
- 17 Löfgren 1991: 165–167
- 18 Strindberg 1909
- 19 Helmsdal 1998: 185–186
- 20 Joensen 2006: 205
- 21 www.sev.fo
- 22 Súsanna Dam, í Joensen 2006: 209
- 23 Sølvará 2006: 160
- 24 Sølvará 2006: 160
- 25 Sølvará 2006: 165
- 26 Charcot 1994: 27 & 68–69
- 27 Mitens 1969: 221–222
- 28 Sølvará 2006: 173
- 29 Sølvará 2006: 173
- 30 www.ft.fo
- 31 Gaffin 1996: 215–219
- 32 Gaffin 1996: 224
- 33 S. Joensen 1987: 15
- 34 Krook 1991: 97

### Hvalvíkskúgvín

#### – gravkúgvín, sum avloysti spaka og hjólbæru

- 1 Keldur: Óprentað tilfar hjá Heina Olsen og samrøður, sum Heini Olsen gjørdi við Magnus Joensen og Herluf Joensen umframt Løgtingstíðindi 1949 og 1950.

### Vegir og tunlar

#### – Landsverk byggir land við dynamitti og asfalti

- 1 Rasmussen 1981: 119–120
- 2 Joensen 2006: 216
- 3 www.akstovan.fo
- 4 Landsverkfrøðingurin – ein lýsing av stovnsins virksemini, 1999: 100
- 5 Löfgren 1991: 171
- 6 Gaini 2005
- 7 Dimmalætting, 19/9 2000
- 8 Samferðsluætlanini fyri Føroyar 2008–2020
- 9 MAGN, mars 1979
- 10 Helmsdal 1998: 196
- 11 Sosialurin 6/1 1993
- 12 Sosialurin 6/1 1993

- 13 Johansen 2006: 50
- 14 Norðlýsið, 3/10 1997
- 15 Sosialurin 5/1 1993
- 16 Sosialurin 14/5 1993
- 17 Sosialinum 30/5 1993
- 18 Dimmalætting 13/7 2001
- 19 Sosialurin 14/3 1997
- 20 Sosialurin, 16/8 1997
- 21 Sosialurin 1/7 1997
- 22 Dimmalætting 11/12 2002
- 23 Dimmalætting 10/12 2002
- 24 Dimmalætting 27/6 2005
- 25 Sosialurin 8/5 2006
- 26 Sosialurin 8/5 2006
- 27 Dimmalætting, 12/12 1997
- 28 FF-blaðið, 12/10 2000
- 29 Dimmalætting, 22/9 2000
- 30 Sosialurin, 24/1 2006
- 31 Landsverk, upprit 2005
- 32 Heini Olsen
- 33 Heini Olsen
- 34 www.landsverk.fo
- 35 www.landsverk.fo
- 36 Landsverkfrøðingurin 1999
- 37 www.landsverk.fo

### Hvalbiartunnilin

#### – formaðurin noktaði gandakonu gjøgnum tunnilin

- 1 Keldur: Samrøða við Páll Sigurjónsson 2007. Óprentað tilfar hjá Heina Olsen. Løgtingstíðindi 1948, 1957 og 1959. Dimmalætting 3. januar 1963.

### Trygg ferð

#### – mynstur hómast í samfelaga og ferðslu

- 1 Holm 2004
- 2 Holm 2004
- 3 Finnsson & Kristiansen 2006
- 4 Finnsson & Kristiansen 2006
- 5 Finnsson & Kristiansen 2006
- 6 Finnsson & Kristiansen 2006
- 7 Steinhólm 2007: 13
- 8 Steinhólm 2007: 14
- 9 Jönsson 1991: 51
- 10 Sosialurin oktober 1982, serblað um vetrarferðslu
- 11 Dagur og Vika SvF 18/8 2005
- 12 Dimmalætting 5/2 1999
- 13 Sosialurin 12/2 1999
- 14 Sosialurin 11/7 2002

## Oyggjarvegurin

#### – líðingjarvegur og hýruvognavegur í trý ár

- 1 Keldur: Samrøða við Lars Larsen, 2007. Óprentað tilfar hjá Heina Olsen. Samrøða við Heina Olsen. 2007. Magnus Gunnarsson, P/F Auto. Løgtingstíðindi 1966.

## Havnir og lendingar

#### – týðandi menning í fiski- og oyggjalandi

- 1 Heini Olsen
- 2 J-F Jacobsen 2000: 57
- 3 J-F Jacobsen 2000: 57
- 4 Heini Olsen
- 5 Helmsdal 1998: 198–199
- 6 Helmsdal 1994: 115)
- 7 Helmsdal 1994: 117
- 8 Helmsdal 1998: 201
- 9 Helmsdal 1998: 203
- 10 Helmsdal 1994: 150
- 11 Tórshavnar Havn 50 ár, Müller 1979: 4–5
- 12 Helmsdal 1998: 204
- 13 Muller 1979: 11
- 14 Helmsdal 1998: 209
- 15 Heini Olsen
- 16 Joensen 2006: 215
- 17 Joensen 2003: 40
- 18 Joensen 2003: 60
- 19 Joensen 2006: 219
- 20 Heini Olsen
- 21 Sosialinum, 30/4 1993
- 22 Dimmalætting, 24/2 1999
- 23 Sosialurin, 8/12 1993
- 24 Dimmalætting, 12/4 2000
- 25 Sosialurin, 30/8 2001
- 26 Johansen 2006: 96
- 27 Dimmalætting, 6/12 2003
- 28 Dimmalætting, 23/12 2004
- 29 Dimmalætting, 27/12 2004
- 30 Sosialurin, 28/12 2004
- 31 Dimmalætting, 20/4 2005
- 32 Dimmalætting, 20/4 2005
- 33 Sosialurin, 21/4 2005
- 34 Úr røðu hjá Bjarna Djurholm, Norðlýsið, 22/4 2005
- 35 www.landsverk.fo
- 36 www.landsverk.fo



## Gamlarætt

– tá lögtingið varð ríkið í politiska rætt

- 1 Keldur: Sjóntvarp Føroya 14/4 1992. Sjóntvarpssending hjá Øssuri Winthereig og Dagmar Joensen-Næs um Gamlarætt. Løgtingstíðindi 1981 og 1982.
- 2 Lasse Klein, landsstýrismaður, 6. mars 1986

## Mentan og samleiki

– at minnst barn dómsins gandakenda heim

- 1 Hamsun 1993
- 2 Biörnstad 1991: 209
- 3 Biörnstad 1991: 208–209
- 4 Johansen 2006: 50–52
- 5 Brú 1979: 41–43
- 6 Gaini 2004: 78
- 7 Gaini 2004: 41
- 8 Ingmarsson 2004: 19
- 9 Ingmarsson 2004: 19
- 10 Pirsig í Segerstad 1991: 213
- 11 Volti 2004: 156
- 12 Best 2006: 5
- 13 Best 2006: 4
- 14 M. Joensen, Vestmenn
- 15 Gaini 2006
- 16 Löfgren 2005: 161
- 17 Löfgren 2005: 167
- 18 Segerstad 1991: 212
- 19 Sosialurin 14/1 2008
- 20 Poulsen 1980: 25
- 21 Gaini 2007
- 22 Sernhede 1996
- 23 Sernhede 1996: 137
- 24 Illeris et al 2002: 22
- 25 Sernhede 1996: 134
- 26 Raahauge 2005: 5
- 27 Møhl 2005: 201
- 28 Møhl 2005: 201
- 29 Bláberg, ÚF 18/12 1987
- 30 Bláberg, ÚF 18/12 1987
- 31 Gunnar Hoydal 1995
- 32 Gaini 2004
- 33 Debes 2000
- 34 Gaini 2004
- 35 Johansen 2006: 94–95
- 36 www.landsverk.fo

## Brúgvín um Streymin

– Mikkjal steðgaði við Ho-Che-Minh geilina

- 1 Samrøða við Heina Olsen. 2007.
- 2 Óprentað tilfar hjá Heina Olsen.
- 3 Útvarp Føroya. Sending um brúnna um Streymin. 30/10 1973.
- 4 Atli Dam, løgmansrøðan. 1972.

## Framtíðin

– fólkíð velur hvørja leið tað vil halda

- 1 Dalsgaard 1987
- 2 Berdiaeff í Huxley 1932
- 3 Pedersen 2008
- 4 Marfelt 2006
- 5 Marfelt 2006
- 6 Elvik et al 1997: 73
- 7 Elvik et al 1997: 106
- 8 Sjøstedt 1991: 272
- 9 www.landsverk.fo
- 10 www.landsverk.fo

## Almenn bygging

– lögtingshús ella pensjónistadagurðar

- 1 Keldur: Útvarp Føroya, 23/9 2003. Sending hjá Leif Láadal um lögtingshúsin. Løgtingið 150 ár: Anja Andreassen: Hølisumstøður Lögtingsins, Løgtingið 150 ár. Løgtingstíðindi, 1971. Dimmalætting, 18/5 2005, 1/7 2005, 4/7 2005, 11/7 2005, 15/7 2005, 22/7 2005, 2/8 2005, 13/11 2006, 25/1 2007, 4/6 2007 og 5/6 2007. Sosialurin, 10/2 1999, 27/10 1999, 3/11 1999, 10/6 2003, 17/8 2005 og 18/7 2007.

## Stovnurin Landsverk

– samleika, status og demokratisk mentan

- 1 Á rationaliseringargøtum 1999: 15
- 2 Sosialurin 30/12 1998
- 3 Sosialurin 30/3 2000

## Havn í Svínø

– tøkni flytur alduna inn í telduna

- 1 Keldur: Samrøða við Ewald Kjølbro. 2008. Klæmint Østerø: Svínø, nýggj ferjuhavn Yviri í Havn. Frágreiðing. Landsverk 2007.

## Bókmentir

Best, A.L. 2006. Fast Cars, Cool Rides. New York & London: University of New York Press

Biörnstad, Margareta. 1991. Vägen, fritiden och kulturen. In Vågar. Stockholm & Borlänge: Vägverket

Brú, Heðin. 1979. Purkhús. 3. útgáva. Tórshavn: Emil Thomsen

Calvino, Italo. 1979. De usynlige bye.. Keyptmannahavn: Rhodos

Carroll, L. Alice's Adventures in Wonderland [1865] In Vågar. Stockholm & Borlänge: Vägverket

Charcot, Jean. 1994. Ferðir til Føroya. Vestmanna: Sprotin

Dalsgaard, Jóannes. 1987. Framtíðin kemur ikki av sær sjálvari. Keyptmannahavn: Mentunargrunnur studentafelagsins

Debes, Hans Jacob. 2000. Føroya søga 3. Tórshavn: Føroya Skúlabókgarunur

Debes, Hans Jacob. 2000. Hin lærði skúlin í Havn. Tórshavn: Vestmanna: Sprotin

Elvik, Rune, Anne Borger Mysen & Truls Vaa. 1997. Trafiksikkerhetshåndbok (3. útgáva). Oslo: Transportøkonomisk institutt

Finnsson, Bergmann og Sámal Matras Kristiansen. 2006. Bygðin – Fyrr, nú og í framtíðini. Námsrit 7. Klaksvík: Granskingardepilin fyri Økismenning

Gaffin, Dennis. 1996. In Place. Spatial and social order in a Faeroe islands community. Prospect Heights (Illinois): Waveland Press

Gaini, Firouz. 2004. Urbscriptum. Fimtan tekstir. Keyptmannahavn: Underskoven

Gaini, Firouz. 2005. Gávur skulu rindast aftur. Søgur og greinir. Keyptmannahavn: Mentunargrunnur Studentafelagsins

Gaini, Firouz. 2006. Atlantiskir cowboyar. In FRØÐI. Tórshavn: Fróðskapur

Gaini, Firouz. 2007. Ungdómur – miðlar, mentan og seinmodernitetur í Føroyum. PhD ritgerð. Tórshavn: Fróðskaparsetur Føroya

Hamsun, Knut. 1993. På gjengrodde stier. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag

Heddelin, Bertil (ritstj.) 1991. Vågar. Stockholm & Borlänge: Vägverket

Helmsdal, Mikkjal. 1994. ... verjir fyri Havnarvág. Tórshavn Havn í søguni. Tórshavn

Helmsdal, Mikkjal. 1998. Landsverkfrøðingsstovnurin 50 ár. Tórshavn: Landsverkfrøðingurin

Holm, Dennis. 2004. Fjarferðing í Føroyum. Arbeidsrit 8. Klaksvík: Granskingardepilin fyri Økismenning

Hoydal, Gunnar 1995. Tinganes og gamla Havnin. Í Andreassen, P. (ritstj.) Tórshavn: meira enn ein høvuðsstaður. Hugleiðingar og søguligir snoklar úr gomlu og nýggju Havnini. Tórshavn: Ritprent

Huxley, Aldous. 1932. Brave New World. Harmondsworth: Penguin Books

Illeris, Knut, Naomi Katznelson, Birgitte Simonsen og Lars Ulriksen. 2002. Ungdom, identitet og uddannelse. Roskilde: Roskilde Universitetsforlag

Ingmarsson, Niklas. 2004. Bilkultur i Malmö. Hur en bilstad blir till. Möklinta: Gidlunds

Jacobsen, J-F. 2000. (grein úr Tingakrossi 1927) In: Vit skulu sjálvir. Greinir úr Tingakrossi. Tórshavn: Fannir

Johansen, Oddvør. 2006. Úr koksvindeyganum. Keyptmannahavn: Mentunargrunnur Studentafelagsins

Joensen, Erland Viberg. 2003. Lossingarmenn í Havn. Tórshavn: Føroya Fróðskaparfelag

Joensen, Jóan Pauli & Jørn Astrup Hansen. 2006. Føroyar og bankarnir í 100 ár. Tórshavn

Joensen, Sigurð. 1987. Norðhavið. In Eg stoyti heitt. Keyptmannahavn: Mentunargrunnur Studentafelagsins

Jönsson, Bengt-Göran. 1991. Vägen till bättre vägar. In Vågar. Stockholm & Borlänge: Vägverket

Jørgensen, Steffen Elmer. 2001. Fra chaussé til motorvej. Odense: Odense Universitetsforlag

Krook, Hans. 1991. Med Linné på svenska vägar. In Vågar. Stockholm & Borlänge: Vägverket

Landsverk. 2005. Upprit um fast samband millum Streymoyinna og Sandoyinna (mars 2005)

Landsverkfrøðingurin. 1999. Landsverkfrøðingurin – Ein lýsing av stovnsins virksemin. Tórshavn

Landsverkfrøðingurin. 1999. Á rationaliseringargøtum. Tórshavn

Landsverkfrøðingurin. 2008. Samferðsluætlan 2008–2020. Tórshavn

Löfgren, Örvar. 1991. Vægen in i bilsamhället. In Vægar. Stockholm & Borlänge: Vägverket

Löfgren, Örvar. 2005. Ultramare. In Mortensen, Andras (ritstj.) Fólkalætur. Heiðursrit til Jóan Paula Joensen. Tórshavn: Føroya Fróðskaparfelag

MAGN nr. 3, mars 1979. Tórshavn

Marfelt, Birgitte. 2006. Der kommer dobbelt så meget gods på vejene. Alnetið: <http://ing.dk/artikel/69450?highlight=road pricing>

Michelsen, Poul. 2008. Vallýsing. Tórshavn

Mitens, Edward. 1969. Eg minnst. Skrivstovustjóri Løgtingsins. Tórshavn

Müller, Eiden (ritstj.) 1979. Tórshavnar havn 50 ár. Tórshavn

Møhl, Perle. 2005. Paris. In Byer II (Tidsskriftet Antropologi Nr 48). Keyptannahavn

Norgate, S. 1943. 'Kanska' or the Land of Maybe. Tórshavn: H.N. Jacobsen

Olsen, Heini. Óprentað tilfar um vegir, havnir og tunlar í Føroyum

Olsen, Tróndur. 1992. Havið (yrking). In Her er dámligt í Føroyum um krossmessutið. Keyptannahavn: Mentunargrunnur Studentafelagsins

Pedersen, Mikkel Meister. 2008. Miljø-bombe. Femern-bro kan braklægge Østersøen. Alnetið: <http://ing.dk/artikel/84470?bund>

Poulsen, Jørgen. 1980. TV – og den færøske kulturs fremtid. Tórshavn: Føroya Fróðskaparfelag & Aalborg Universitetsforlag

Raahauge, Kirsten Marie. 2005. Antropolis. In Byer I (Tidsskriftet Antropologi Nr 47). Keyptannahavn

Rasmussen, Jóannes. 1981. Øldir og upphav. Tórshavn: Emil Thomsen (Bókagarður)

Samferðsluætlan fyri Føroyar 2008–2020. 2007. Tórshavn: Landsverk, Strandfaraskip Landsins & Vinnumálaráðið

Segerstad, Ulf Hård af. 1991. Vægen som rum för resande. In Vægar. Stockholm & Borlänge: Vägverket

Sernhede, Ove. 1996. Ungdomskulturen och de Andra. Sex essäer om ungas skapande och fascinationen inför svart kultur. Göteborg: Daidalos

Sjøsted, Lars. 1991. Morgondagens vägtrafiksystem. In Vægar. Stockholm & Borlänge: Vägverket

Skarði, Símun av. 1914. Tórshavnar kvæði. Tórshavn: Ungu Føroyar

Steinhólm, Armgard. 2007. Færøerne – en by i verdenssamfundet. In Dansk Vejtidskrift – (august 2007)

Strindberg, August. 1991. Stora landsvägen [1909] In Vægar. Stockholm & Borlänge: Vägverket

Sølvará, Hans Andrias. 2006. Ósjónliga valdið. Um fjarskiftisávirkan í søguligum og samfelagsligum ljósi. In Durhuus, Kári (ritstj.) Halló! Brot úr einum fjarskiftandi alheimi. Tórshavn: Føroya Tele

Taylor, Elizabeth. 1997. The Far Islands and other Cold Places. Travel Essays of a Victorian Lady [James Tylor, ritstj.] Pogo Press

Tórshavnar Kommuna. 2007. Tórshavnar býaratlas. Tórshavn

Tryggingarfelagið Føroyar. 2001. Lit (blað). Tórshavn

Volti, Rudi. 2004. Cars and Culture. The Life Story of a Technology. Baltimore: The Johns Hopkins University Press

[www.infrastrukturkommissionen.dk](http://www.infrastrukturkommissionen.dk)

## Úr føroyskum miðlum:

(blaðgreinar eru í flestu forum heintaðar av alnetinum og dagfestingin er sostatt tann dagin greinin varð lögð út á netið)

Dimmalætting 12/12 1997

Dimmalætting 5/2 1999

Dimmalætting 24/2 1999

Dimmalætting 12/4 2000

Dimmalætting 16/8 2000

Dimmalætting 19/9 2000

Dimmalætting 22/9 2000

Dimmalætting 13/7 2001

Dimmalætting 10/12 2002

Dimmalætting 11/12 2002

Dimmalætting 6/12 2003

Dimmalætting 23/12 2004

Dimmalætting 27/12 2004

Dimmalætting 20/4 2005

Dimmalætting 27/6 2005

FF-blaðið 12/10 2000

Norðlýsið 3/10 1997

Norðlýsið 22/4 2005

Sosialurin oktober 1982 (serblað um ferðslu)

Sosialurin 5/1 1993

Sosialurin 6/1 1993

Sosialurin 30/4 1993

Sosialurin 14/5 1993

Sosialurin 30/5 1993

Sosialurin 8/12 1993

Sosialurin 24/10 1997

Sosialurin 14/3 1997

Sosialurin 16/8 1997

Sosialurin 1/7 1997

Sosialurin 30/12 1998

Sosialurin 12/2 1999

Sosialurin 30/3 2000

Sosialurin 30/8 2001

Sosialurin 11/7 2002

Sosialurin 28/12 2004

Sosialurin 21/4 2005

Sosialurin 24/1 2006

Sosialurin 8/5 2006

Sosialurin 14/1 2008

Sjónvarp Føroya 18/8 2005 (Dagur og Víka)

Útvarp Føroya 18/12 1987 (sending hjá Sigmar Bláberg, um vegin til Funnings)

[www.landsverk.fo](http://www.landsverk.fo)

[www.ft.fo](http://www.ft.fo)

[www.sev.fo](http://www.sev.fo)

[www.akstovan.fo](http://www.akstovan.fo)

Samrøður við fólk, ið eru knýtt at Landsverki, hava verið eisini gjørdar.