

Indbyggere. Det vil med andre Ord sige, at i 1870 levede knap $\frac{1}{3}$ af Befolkningen af Fiskeri og Søfart, i 1901 $\frac{2}{5}$ og i 1911 over Halvdelen. Paa samme Tid voksede Antallet af dem, der ernærede sig som Daglejere og Arbejdere, sikkert for en væsentlig Del beskæftigede med Tilvirkning, Losning og Ladning af Fisk, fra 318 i 1870 til 519 i 1901 og 959 i 1911, og Antallet af dem, der levede af Handel og Omsætning, voksede fra 479 i 1870 til 1,412 i 1901 og 1,435 i 1911. Derimod er Antallet af dem, der lever af Jordbrug, som endnu i 1870 var Befolkningens Hovednæringsvej, gaaet ned fra 4,684 i nævnte Aar til 4,393 i 1901 og 3,315 i 1911. Det vil heraf ses, i hvor høj en Grad Fiskeriet udvikler sig til mere og mere at være Hovednæringsvej for den stærkt voksende Befolkning paa Færøerne. Det giver sig selvfølgelig ogsaa Udtryk i, hvor mange Fartøjer der bruges, og hvor meget der kan udføres af Fisk; den aarlige Klipfiskeudførsel er vokset til ca. 2 Millioner i de sidste Aar.

Det er under disse Omstændigheder let at forstaa, at man paa Færøerne gør alt, hvad man kan, for at betrygge og sikre den fiskeridrivende Del af Befolkningen dens Næringsvej og støtte den i Kampen imod Havet; thi det er en Selvfølge, at uden Anstrengelser og Farer lader Havet sig ikke fravriste noget af sine Rigdomme. I de senere Aar har man nu, dels for at forøge Fangstudbyttet, dels for at spare paa den mandlige Arbejdskraft og tillige ogsaa for at undgaa en Del af de Farer, der er forbundne med at drive Fiskeri med Robaadene, begyndt at drive Fiskeri ved Hjælp af Motorbaade, og disses Antal er steget stærkt i de allersidste Aar, saaledes at der i 1911 var et Antal af 120 Motorbaade paa Færøerne. Disse Baade har ganske sikkert en hel Del Fortrin fremfor Robaadene, men en Mangel har de, og det er den, at de ikke kan trækkes paa Land, saaledes som Robaadene kan det. Robaadene er let byggede, og naar Mandskabet vender hjem fra Fangsten, kaster de denne paa Land og trækker saa Baadene op og gemmer dem i deres Baadehuse, til de næste Gang skal ud paa Fangst. Anderledes med Motorbaadene. De maa blive liggende paa Søen, og der risikeres selvfølgelig overmaade meget, hvis de ikke kan have en tryk og sikker Liggeplads. Og det er det, der mangler paa flere Steder paa Færøerne, hvor der jo er et stort Hav udenfor, saaledes at alle de Bugter, som ikke gaar i Krinkelkroge, vil med

visse Vinde faa Havet lige ind, og den Uro, der derved opstaar, kan blive skæbnesvanger for Baade, som ligger ubeskyttede.

I hvad jeg her har nævnt, maa Grundene søges til, at man har fremsat Ønske om at faa et saa stort Bidrag, som der her er Tale om, fra den danske Statskasse for at skaffe Fiskerihavne. De fleste af de Havne, som her nævnes, hvad enten man nu kalder dem Havne eller Dækmoler eller Piere, er hovedsagelig beregnede til i en eller anden Form at være til Beskyttelse for Baade, Motorbaade eller mindre Skibe til Fiskeribrug. To af dem og de største er noget mere. De er tillige Trafikhavne; thi det er givet, at med Fiskeriets Udvikling maa Handelens Udvikling følge. De største Trafikhavne paa Færøerne er Thorshavn og Trangisvaag, og det er da ogsaa her foreslaaet, at netop de to Havne skal blive virkelige Havne, hvor Skibe kan lægge til og losse og lade under rolige Forhold. Ellers maa Skibene paa Færøerne gennemgaaende losse og lade ved Hjælp af Baade. Varerne kommer fra Skibene ned i Baade og bringes saa i Land og kommer fra Land i Baade og bringes ud til Skibene. Men at dette er en Ulempe, og at det vil være en ganske overordentlig stor Fordel for Færøerne at kunne i væsentlig Grad fremskynde Losning og Ladning, vil enhver kunne indse, naar det erindres, at der paa Færøerne er 280 Regndage om Aaret. De gode regnfri Dage skal man altsaa helst benytte til at faa udført saa meget som muligt af det Arbejde, der kræver Tørvejr. Det er ikke nogen billig Historie at have Skibe liggende, der skal vente paa en Ladning Klipfisk. Det regner den ene Dag, og det regner den anden Dag, og naar det saa er klart Vejr en Dag, kan der udføres en lille Smule ved, at Baadene bringer Varer ud til Skibet, men saa kommer igen Regnvejrsdage, og saa maa man igen holde op. Ganske anderledes vil det gaa, naar Skibene kan lægge til inde ved Kajen, og Varerne i Forvejen kan være anbragt i et Pakhus lige ved Kajen. Saa kan der paa en Time udrettes lige saa meget, som der nu tidt udrettes i Løbet af et Døgn. Det vil derfor have overordentlig stor Betydning for Trafikken paa Færøerne og derigennem for Forretningsforholdene, at der ikke alene kommer smaa Havne, hvor Fiskeribaadene kan ligge, men ogsaa Havne, hvor store Skibe kan lægge til og losse og lade, saaledes som man gør paa andre civiliserede Steder.