

[Johan Poulsen.]

ærede medlemmer af det høje ting har den fulde forståelse af, at den foreliggende sag kræver en efter omstændighederne hurtig løsning. Selve problemet er af en sådan natur, forekommer det mig, at det vil være forkert at reducere det til et lokalt færøsk problem; dets rette løsning bør appellere til enhver, der har et politisk ansvar såvel på Færøerne som i selve kongeriget.

Som almindelig bekendt har fornyelsen af vor fiskerflåde stået på dagsordenen i en række år og står der fremdeles. Det var i 1955, at man på Færøerne fik etableret et realkreditinstitut, som i første række skulle tage sig af fornyelsen af fiskerflåden. Som et led i den finansieringsordning, man havde tænkt sig, blev der for finansårene 1955-56 og 1956-57 vedtaget en lov, hvorefter staten for hvert af de nævnte finansår kunne yde lån op til 800 000 kr. I 1957 blev denne lovgivning forlænget til at omfatte finansårene 1957-58, 1958-59 og 1959-60, og der stilledes for disse tre finansår i alt 2,5 mill. kr. til rådighed for formålet.

Finansieringen er i de forløbne år tilvejebragt på følgende måde: 50 pct. som lån fra realkreditinstituttet, 15 pct. som lån fra staten og 15 pct. som tilskud fra lagtinget; de resterende 20 pct. må kontrahenten selv skaffe som egenkapital. Der blev straks fra færøsk side hævdet, at kravet om egenkapital var så stort, at det bortset fra enkelte tilfælde ville være umuligt at honorere, og at det derfor ville komme til at virke som en hæmsko for fornyelsen af flåden. For at omsætte de nævnte procent i konkrete tal skal jeg nævne, at 20 pct. af vurderingssummen for en nybygget dieseltrawler er ca. 1 mill. kr., og 20 pct. af et nybygget langlineskib er noget over 200 000 kr., hvilket i de allerfleste tilfælde ligger langt over, hvad en enkelt fisker eller en sammenslutning af fiskere er i stand til at præstere. Hertil kommer så udrustning, der for en trawler for en enkelt tur ligger over 100 000 kr., noget lavere for et lineskib; også disse penge skal skaffes til veje af ejeren. Kravet om den store egenkapital har bevirket, at folk har holdt sig tilbage uanset det store behov, der er for nye skibe.

Som en illustration af den tilstand, vor fiskerflåde befinder sig i for tiden, kan jeg fra bemærkningerne til lovforslaget citere:

„Den færøske fiskerflåde består af 186 fartøjer, fordelt således efter størrelse: trawlere 21, motortrawlere 11 og kuttere 154. Af kutterne er ca. 70 bygget i 1875-1900. Af disse fartøjer er for tiden 20 oplagt, idet det er økonomisk uoverkommeligt for rederne at bekoste de nødvendige reparationer, og yderligere 35-40 af fartøjerne er dels på grund af deres alder, dels på grund af den intensive benyttelse ved de senere års sildefiskeri i en sådan forfatning, at skibstilsynet anser en udskiftning for nødvendig.“

For at fuldstændiggøre billedet af den herskende erhvervssituation skal jeg oplyse, at i 1955 var i alt ca. 1 100 færøske fiskere beskæftigede i andre landes fiskerflåder, deraf 660 i Island, 260 i Storbritannien og 180 i Norge. For 1956 var tallet i alt ca. 1 200, heraf 1 000 i Island og 200 i Norge og for 1957 i alt ca. 1 670, heraf 1 350 i Island, 120 i Tyskland og 200 i Norge. Sætter vi det samlede antal aktive fiskere på Færøerne til ca. 3 300, vil det sige, at i 1957 var over halvdelen af samtlige færøske fiskere med andre landes fiskerflåder.

Det er formentlig indlysende og kræver ikke nærmere begrundelse, at opretholdelse af en sådan tilstand er intet mindre end en katastrofe for det færøske fiskerierhverv og derved også for det færøske samfund, hvilket alene fremgår deraf, at ca. 95 pct. af vor samlede eksport består af fisk og fiskeriprodukter. Det er særlig til anvendelse i saltfiskeriet, at de fremmede nationer ønsker bistand af færing, da det er en kendsgerning, at den færøsk bearbejdede salt- og klipfisk med hensyn til kvalitet er i særklasse. At dette betyder, at vi samtidig ved hjælp af vore egne folk hjælper vore konkurrenter ind på de markeder, som indtil nu i betydeligt omfang har været vore, kræver heller ingen nærmere begrundelse. Der er kun én vej at gå, hvis vi skal gøre os noget håb om at standse denne udvikling, nemlig at bygge nye skibe til erstatning for de mange gamle, der er modne til oplæg.

Hvordan kan det gå til, at Færøerne trods denne voldsomme aftapning af arbejdskraft har været i stand til at opretholde en forholdsvis konstant produktion, er der måske nogen der vil spørge. Forklaringen herpå er, at vi i de senere år har fået nogle store, moderne trawlere med en