

[Johan Poulsen.]

langt større fangstkapacitet end de andre typer af fiskerfartøjer. Det er ved hjælp af disse fartøjer, det har været muligt at opretholde produktionen. På den anden side har det ikke været muligt, som det fremgår af det, jeg har oplyst, at opretholde antallet af beskæftigede fiskere om bord i vor fiskerflåde. Til belysning heraf kan anføres, at antallet af fiskere med en moderne trawler i saltfiskeri kan sættes til 45 mand. 10 moderne trawlere vil således beskæftige ca. 450 mand. Den i disse trawlere investerede kapital kan sættes til 52-53 mill. kr. Tænker man sig, at man for samme beløb kan bygge ca. 50 lineskibe à 150 brutto registertons, der hver beskæftiger ca. 23 mand, vil man ved denne tilsvarende investering i den sidstnævnte type skibe kunne beskæftige ca. 1 150 mand, d. v. s. ca. 700 mand mere end ved trawlere. Dette sidste tal må dog reduceres noget, da trawlere med deres større fangstkapacitet beskæftiger flere folk i land med tilberedningen af fisken end de andre, men selv under nødvendig hensyntagen hertil vil en investering i de mindre fartøjstyper give arbejde til forholdsvis flere hænder og da navnlig forøge antallet af beskæftigede om bord i skibene.

En nøgtern vurdering af disse forhold må resultere i, at man i de nærmeste år fortrinsvis bør bygge mindre fartøjer, d. v. s. lineskibe på fra 150 til ca. 300 brutto registertons og kuttere på fra ca. 60 til 100 brutto registertons. Der er mange grunde, der taler for en sådan kurs. Jeg skal anføre nogle af dem: bygningen af en stor moderne dieseltrawler kræver så mægtige investeringer — alene en enkelt sådan nybygning koster for tiden mere end 5 mill. kr. — at allerede af den grund vil antallet i et så lille og kapitalfattigt samfund som det færøske være ret begrænset. Vi har 8 store trawlere; med de 3, der bliver færdigbygget inden udgangen af 1959, har vi altså i alt 11 sådanne moderne trawlere. Jeg vil antage, at det inden for færøske rederkredse er den fremherskende opfattelse, at man i hvert

fald foreløbig ikke bør bygge flere, men må stille sig afventende og se, hvordan udviklingen former sig fremover.

Et vægtigt motiv for et sådant standpunkt er den omstændighed, at hovedparten af de store trawleres fangst er småfaldende torsk, og at vi praktisk talt kun har ét marked for denne størrelse fisk, nemlig Brasilien, medens den større og på de forskellige europæiske markeder mere letsælgelige fisk fortrinsvis fanges af de mindre skibstyper. Netop her har der imidlertid været betydelige vanskeligheder, idet ret væsentlige toldforhøjelser og visse for eksporten herfra ugunstige ændringer i det herskende importsystem har medført en vis usikkerhed, ja, endog periodiske standsninger af eksporten. Konkurrencevilkårene er desuden blevet skærpet, således at eksporten under det nu-gældende system ikke er helt så favorabel som tidligere. Som følge af de nævnte årsager er eksporten af klipfisk fra Færøerne til Brasilien, der i 1956 udgjorde 21,8 mill. kr., i 1957 faldet til 14,2 mill. kr.

Jeg har allerede nævnt hensynet til at beskæftige det størst mulige antal fiskere om bord i vor fiskerflåde; endvidere kan anføres, at de store trawlere kun kan anvendes til trawlfiskeri, medens de mindre fartøjer kan anvendes til et mere differentieret fiskeri som line-, garn- og sildefiskeri.

Det vil som anført i bemærkningerne til lovforslaget være ret vanskeligt under de nuværende forhold at opstille et fast afstukket opbygningsprogram for den færøske fiskerflåde. En medvirkende årsag hertil er den herskende usikkerhed med hensyn til fastlæggelsen af fiskerigrænsen for de forskellige havområder. Hvorvidt FN-konferencen i Genève vil bringe nogen afklaring i så henseende, er det formentlig umuligt at sige noget bestemt om på nuværende tidspunkt. En udvidelse af fiskerigrænsen ved Færøerne vil yderligere være et tungtvejende argument for at fastholde den angivne linje med bygning af mindre fartøjer.

Det var bl. a. på denne dystre baggrund, at