

[Hans Schmidt.]

en højere mening og derfor en fremtid. Men afgørelsen står til grænselandets befolkning; denne har fremtiden i sin hånd.

Det er i det væsentlige, hvad jeg har at sige i dag. Jeg står selvfølgelig positivt over for de mange foranstaltninger, som i den kommende tid vil være påkrævede for at fremme landets indre styrke til at tage de tag, der skal til for at klare den nye situation, og som den højtærede statsminister bebudede i redegørelsen for rigets stilling. Så vidt gør ligt skal jeg medvirke hertil, efterhånden som de foreligger, og jeg håber, at også mine kendte specielle anliggender vil finde deres løsning.

Johan Poulsen: Ved folketingets åbning den 3. i denne måned omtaler den højtærede statsminister vedrørende Færøerne i sin åbningstale følgende områder:

1. udbygning af det færøske erhvervsliv,
2. udbygning af den sociale forsyning og undervisningsvæsenet på Færøerne,
3. Færøerne i relation til de europæiske markedsdannelse og
4. regeringens politik med hensyn til fiskerigrænserne ved Færøerne og Grønland.

Således foranlediget må det måske være mig tilladt i det følgende at komme lidt nærmere ind på de af den højtærede statsminister foran nævnte forhold.

Det enkeltspørgsmål, der lige fra krigens afslutning indtil dagen i dag har overskygget alle andre spørgsmål på Færøerne, er fornyelsen af den færøske fiskerflåde. Vor fiskerflåde var ved verdenskrigens afslutning ikke alene reduceret til et minimum af skibe, men bestod hovedsagelig af gamle, forældede fartøjer, der var ude af stand til at optage konkurrencen med andre nationers fiskerfartøjer. At stillingen var katastrofal, vil alene fremgå af den omstændighed, at kun ca. halvdelen af vort arbejdsduelige mandskab kunne opnå beskæftigelse om bord i vore egne kuttere, resten måtte søge hyre på fremmede nationers fiskerfartøjer. Vore bestræbelser måtte

derfor i første række gå ud på at skaffe os nye og tidssvarende fartøjer. Ved hjælp af Færøernes andel i Marshallpengene og ved støtte fra nationalbanken og anden støtte hervedfra blev det muligt at skabe det økonomiske grundlag for oprettelsen af Færøernes Realkreditinstitut, der fik til opgave at finansiere fornyelsen af fiskerflåden. Institutet begyndte sin virksomhed i 1955. Fra dette tidspunkt kom der gang i fornyelsen, således at man i dag foruden ca. 14 store damptrawlere også har en stærkt voksende flåde nye langlinefartøjer.

Nybygningen af disse fartøjer blev som bekendt finansieret på følgende måde: Realkreditinstituttet yder som førsteprioritetslån op til 50 pct. af det pågældende fartøjs vurderingssum, Fiskeribanken 20 pct. mod andenprioritetssikkerhed og Færøernes lagting 20 pct. som tilskud, medens rederen selv skal tilvejebringe de resterende 10 pct.

Nu vil man måske sige: 10 pct. i egenkapital — mindre kan det vel ikke være. Her må man imidlertid tage i betragtning, at nybygninger er dyre. En trawler af den gængse type koster i dag mindst 7 mill. kr., og et langlinefartøj fås ikke under 1,3 mill. kr. Heraf ses, at egenkapitalen, de 10 pct., i de foreliggende tilfælde udgør henholdsvis 700 000 kr. og 130 000 kr. De anførte beløb er, hvad rekvirenten selv må tilvejebringe i de tilfælde, hvor al den øvrige finansiering ydes i form af kontante lån, men da som bekendt både Realkreditinstituttet og Fiskeribanken yder deres lån i form af obligationer, må rekvirenten yderligere skaffe til veje kurstabet ved salget af obligationerne. Dette forhold har gjort sig særlig stærkt gældende siden diskonto-forhøjelsen i maj d. å., idet kursen på obligationerne som bekendt er faldet betydeligt siden da. Med den gældende kurs regner man med, at rekvirenten i stedet for de oprindelige 10 pct. nu må have en egenkapital på 20-22 pct. af skibets værdi. Dette forhold har bragt de personer, der har nye skibe under bygning, siden diskonto-forhøjelsen med det påfølgende kursfald