

[Johan Poulsen.]

høver jeg kun at anføre, at man regner med, at ca. 1 000-1 100 fiskere er taget op til Island i årets to første måneder. Det er ca. en tredjedel af den færøske fiskerflådes mandskab, og det er i stort omfang eliten af vore fiskere, hvilket yderligere understreger situationens alvor. Det er blevet mig fortalt af en person, jeg må anse for kyndig på dette område, at islændinge reklamerer med færøsk forarbejdet fisk. Det gør ikke situationen mindre dystre, end den er i forvejen.

Om det foreliggende lovforslag kan jeg fatte mig i korthed. Den første lov, lov nr. 173 af 24. maj 1955, gik ind som et led i den række af love, der tilsigtede en fornyelse af fiskerflåden, således loven om oprettelsen af Færøernes realkreditinstitut og en til det foreliggende lovforslag svarende lov vedtaget af Færøernes lagting. Ifølge de nævnte love skulle realkreditinstituttet yde 50 pct. af vurderingsværdien af det pågældende fartøj til førsteprioritet, staten 15 pct. til andenprioritet og lagtinget 15 pct. til tredjeprioritet, tilsammen 80 pct., hvorefter egenkapitalen skulle udgøre de resterende 20 pct. Det viste sig hurtigt meget vanskeligt for interesserede kontrahenter at fremskaffe de 20 pct., der udgjorde egenkapitalen. Det må erindres, at det i flere tilfælde drejede sig om trawlere, det kostede 4-5 mill. kr. at anskaffe. 20 pct. af 4 mill. kr. er 800 000 kr. og 20 pct. af 5 mill. kr. er 1 mill. kr., mange penge og vanskelige at skaffe til veje selv for solide firmaer. Kravet om 20 pct.s egenkapital har sinket fornyelsen, og for at bøde på dette forhold og for at stimulere lysten til at gå i gang med nybygninger har man fra færøsk side slækket på kravet om egenkapitalens størrelse, så landsstyret kan dispensere, dog således at denne i intet tilfælde må være under 10 pct. af fartøjets værdi og på vilkår, at skibets ejer eller, hvor det drejer sig om aktieselskaber, aktionærerne påtager sig personlig hæftelse for det pengebeløb, som egenkapitalen er mindre end 15 pct. I realiteten

er kravet om egenkapital for lån ydet af den færøske landskasse nedsat fra 20 pct. til 15 pct. af skibets værdi. I realiteten er også det lån på 15 pct., som den færøske landskasse yder, kun formelt; i virkeligheden er det et tilskud. Lånene, der udbetales kontant, er rente- og afdragsfri, ligesom de afskrives over fornyelsesfondens regnskaber i løbet af 20 år. Dette har man fra færøsk offentlig side, det vil sige lagtinget, ment var nødvendigt for at få gang i fornyelsen.

Nu kan man spørge: hvorfor bygger I ikke mindre skibe i stedet for disse store og dyre trawlere, hvor egenkapitalen udgør mægtige beløb? Spørgsmålet om egenkapitalen ville jo være lettere overkommeligt ved mindre fartøjer. Det ville det selvfølgelig. Der er flere forhold, der bevirker, at man foretrækker trawlere i første omgang. Tilgangen af en stor trawler opvejer tilgangen af flere mindre fartøjer; dens fangstkapacitet er meget større, den giver langt større fortjeneste til mandskabet end de andre fartøjstyper. En trawler beskæftiger mange i land ved tilberedning af fangsten til klipfisk, og endelig har det vist sig; at de klarer sig pænt i driften. Endnu mener man ikke at have dækning med store trawlere; kyndige folk regner med ca. 3 stk. til de 8, man har i forvejen; så er vi forsynet med store trawlere, hvorefter man bør sætte ind med bygning af mindre fartøjer.

Under behandlingen af det foreliggende lovforslag er der til udvalget gennem fiskeriministeriet indhentet oplysninger, hvoraf det fremgår, at der i henhold til lov nr. 173 af 24. maj 1955 er ydet statslån til et samlet beløb på 1 150 000 kr.; samtlige lån er ydet til nybygninger. De af den færøske landskasse for samme tidsrum ydede 15 pct.s lån udgør ca. 3 mill. kr. Føjes hertil de for samme tidsrum af realkreditinstituttet effektuerede lån på 5 710 000 kr., får vi en samlet sum på 9 860 000 kr., hvilket er det beløb, der fra færøsk-dansk offentlig side er investeret i fiskerflåden i finansårene 1955-56 og 1956-57. Til trods herfor vil vor fiskerflåde,