

[Johan Poulsen.]

belysning heraf anføre, at der for ganske nylig fra færøsk side er underskrevet en kontrakt med et portugisisk værft om bygning af 3 trawlere à 5 mill. kr., eller et samlet beløb på 15 mill. kr., og så anser man endda dette tilbud for særdeles fordelagtigt og billigere, end hvad man har kunnet opnå ved henvendelse til værfter i andre lande som England, Tyskland og Frankrig.

Der er i de første dage af indeværende måned dannet et andelsselskab på Færøerne. Selskabets formål er at stifte et ejerselskab, som skal være ejer af fiskerfartøjer. Selskabet skal fremskaffe den nødvendige kapital til køb af fartøjer, men det skal intet have med driften af skibene at gøre. Skibene skal drives af rederier, og som har medlemmer af selskabet, og som har indgået særlig kontrakt herom. Selskabets økonomiske grundlag bliver en andelskapital, der skal tegnes overalt på Færøerne. Andelskapitalen er sat til maksimum 5 mill. kr., dog må der tegnes 1 mill. kr., før selskabet kan begynde sin virksomhed. Ved den stiftende generalforsamling blev der tegnet 1 mill. kr. Der er sat en mægtig propaganda i gang for denne sag. Andelsselskabet har tillidsmænd i hver eneste bygd deroppe, og lister til tegning af andele ombæres til hver eneste husstand.

Sagen er blevet modtaget med velvilje af alle de politiske partier i lagtinget, af erhvervslivets folk, af erhvervsorganisationerne, af banker og sparekasser, ja, af hele folket. Her er endelig en sag, som er hævet over partiskel og sociale modsætninger. Det er en sag, som vanskeligt kan løses af den enkelte, her må løftes i flok. Med en kapital på 5 mill. kr. regner man ved hjælp af den forhåndenværende lovgivning, realkreditinstituttet, tilskud fra lagtinget og lån fra statskassen plus den foreskrevne egenkapital at være i stand til at rejse en kapital på 40 mill. kr.

Stifterne af det nævnte selskab har opstillet et byggeprogram, hvorefter der i første omgang skal bygges 5 dieseltrawlere à 5 mill. kr. — det er 25 mill. kr. — 10 større linjeskibe à 1 mill. kr. — det er 10 mill. kr. — og 10 mindre linjeskibe à 1/2 mill. kr. — det er 5 mill. kr. — altså alt 40 mill. kr. Jeg kan oplyse, at de tre i Portugal bestilte trawlere skal overtages af

andelsselskabet. Jeg regner med, at der fra dansk side under eventuelle forhandlinger vedrørende finansieringen af det pågældende byggeprogram vil blive udvist den sædvanlige velvilje og forståelse.

Jeg tillader mig at understrege, at der her ikke er tale om tilskud, men om en livsvigtig finansiering. En sådan vil selvfølgelig i første række komme det færøske samfund til gode, men samtidig, omend mere indirekte, være til gavn for hele riget.

Et andet vigtigt spørgsmål, der så at sige optager alle sind deroppe, er fiskerigrænsen. Som de ærede medlemmer af det høje ting vil vide, fik Norge sit krav om en firesømile-fiskerigrænse baseret på rette linjer, der forbandt 2 yderpunkter af landet, godkendt af den internationale domstol i Haag for nogle år siden. I 1952 udvidede Island sin fiskerigrænse til 4 sømil, beregnet ud fra rette linjer trukket gennem yderpunkter af landet, efter 2 år i forvejen at have opsagt den herom gældende konvention. Som protest herimod indførte de engelske trawleredere, der følte deres interesser truet, et effektivt forbud mod landing af fisk fra islandske trawlere. Dette forbud stod ved magt til den 15. november 1956, da det blev ophævet. Island genvandt stort set det engelske fiskemarked, og de islandske trawlere kunne nu igen lande deres fangst i England under samme vilkår som de engelske trawlere. Ganske vist betyder det ikke, at Islands nuværende fiskerigrænse er godkendt af det officielle England som gyldig i henhold til folkeretten. Selv om den overenskomst, der stadfæster den gældende tilstand, er underskrevet af trawlerrederorganisationerne i de pågældende lande og således ikke betyder, at den engelske regering de jure anerkender den nye islandske fiskerigrænse, kan det dog påpeges, at denne overenskomst under OEECs auspicer er blevet til under medvirken af repræsentanter for det officielle England; og at ophævelsen af boykotten er en moralsk og psykologisk sejr for Island, kan der næppe være tvivl om.

Navnlig udvidelsen af den islandske fiskerigrænse var til stor gene for det traditionelle færøske fiskeri ved Island. I 1954-55 blev der under udenrigsministeriets ledelse ført forhandlinger med de