

NORDISK SAMARBEJDE I GRØNLAND

Af landsretssagfører *Henning Arup*

I foråret 1948 lagde en nordmand vejen over København, da han skulle til Italien og Spanien for at sælge klipfisk. Det var direktør Nils R. Skarbøvig, en af de ledende eksportører fra Aalesund i Sunnmøre Fylke – gennem lange tider et af hjemstederne for den betydelige norske torskefangst og klipfiskeproduktion. Han ønskede personligt at orientere sig om, hvorledes embedsmændene i Grønlands Styrelse nu efter krigen så på en genoptagelse af det norske fiskeri på bankerne udfor Grønlands vestkyst.

At de norske fiskere fra Vestlandet nu, efter at de påny havde fået deres produktionsapparat i orden, måtte og ville genoptage torskefiskeriet i Davisstrædet, var udenfor al tvivl, men spørgsmålet var, om dette fiskeri ved dansk velvilje kunne baseres på en fiskeristation på Grønlands vestkyst, eller om man i fremtiden måtte se bort fra en sådan støtte.

I sidste fald måtte fiskekutterne tage hjem til Norge, når de var fuldlastede, og de kunne da kun påregne at tage to ture til Grønland i sæsonen, der varer fra april til september. Tidstabet ved sejladsen frem og tilbage betød en økonomisk belastning, selv om fiskefartøjerne som hidtil fik lov til at oplægge den på hver tur først fangede og saltede fisk på klipperne i Færingehavn-området for at hente partiet igen, når de på fiskefeltet havde fanget så meget mere, at de om muligt fik fuld last hjem. Men vanskelighederne ved at medtage tilstrækkelige forsyninger af salt og frisk agn kunne ofte vanskeliggøre dette.

Der var selvfølgelig den udvej at drive fiskeriet pelagisk ved at lade kutterne følges af transportskibe, i hvilke råfisken skulle indlades i rum sø for at blive opskåret, rensat, saltet og plattet ombord, idet skibene til gengæld skulle medføre og efterhånden afgive forsyninger til kutterne. Dette ville imidlertid kræve betydelige investeringer til omlægning af driften, når den skulle opfylde de sanitære og sikkerhedsmæssige krav, Norge af hensyn til de deltagende fiskere måtte stille, og driften ville allerede af den grund blive meget kostbar. Nordmænd kunne man ikke byde samme vilkår som portugiserne, som i mange år har drevet pelagisk torskefiskeri fra enmandsjoller baseret på moderskibe.

Direktør Skarbøvig ønskede derfor at få klarhed over, om Vestgrønlands 2000 kilometer lange kyststrækning fortsat skulle være lukket område for hans landsmænd.

Udfaldet af grønlandsprocessen i Haag i 1933 havde udløst bitre stemninger i vort norske broderfolk, ikke mindst på Vestlandet, hvorfra fiskeri ved Grønland var blevet drevet i mange år. Og disse norske reaktioner havde atter sat visse spor i danske kredse, der beskæftigede sig med Grønland, til skade for dansk-norsk forståelse.

Men den anden verdenskrig og vor fælles skæbne under nazismens overfald og vort sammenhold i besættelsesårene havde bragt grønlandsstriden på afstand og fremkaldt en bølge af varme og hjertelige følelser mellem de to folk.

Kunne denne indstilling også løse det foreliggende spørgsmål på en tilfredsstillende måde?

Man kan kun sige, at vor norske gæst blev overordentlig velvilligt modtaget i Styrelsen, hvor det blev gjort klart, at netop over for Norge ville man vise al den imødekommenhed, som det var muligt.

Til trods for, at loven om Færingehavn som frihavn var udløbet i 1942, ville man derfor fortsat efter denne lovs bestemmelser modtage norske både i Færingehavn-området, hvor de kunne få lægehjælp, hente vand og oplægge deres fangst som før krigen. Derimod kunne det ikke tillades udenlandske statsborgere at oprette en forsyningsstation eller andre installationer i land; dette havde i den nævnte lov været forbeholdt danske statsborgere, som stadig kunne erholde koncession hertil. Denne praksis kunne ikke forventes ændret foreløbig, og man henviste derfor direktør Skarbøvig til at søge forbindelse med danske kredse, der måtte ønske at samarbejde med ham, idet man tilkendegav, at et dansk selskab, der var indstillet herpå, ville blive velvilligt modtaget i Styrelsen.

Således begyndte under beskedne former et dansk-norsk samarbejde, som i løbet af få år skabte den betydeligste fiskeristation – baseret på privat initiativ – i Grønland. Samarbejdet byggede på gensidig tillid, men også på den sagkundskab og rige erfaring, som de norske fiskeriinteresser i samarbejdet repræsenterede, og det gode resultat var næppe opnået uden dette.

Grønlands Industri & Handels Kompagni A/S – almindeligvis kaldet Asgriko efter sin telegramadresse – blev af en kreds af danske aktionærer stiftet i 1948 med en aktiekapital på 100.000 kroner, og en dansker blev samme år sendt til Færingehavn for at orientere sig om de lokale forhold og finde en egnet plads til stationens opbygning. Selskabet fik en ikke tidsbegrænset bevilling til at oprette og drive en fiskeristation med alle tilhørende rettigheder i Færingehavn mod en beskeden afgift, baseret på den årlige handelsomsætning, og havneafgifterne var ligeledes beskedne. Den norske partner i sagen var en kreds af norske klipfiskeeksportører, væsentlig fra Aalesund og Kristiansund, som repræsenterede hovedparten af den norske klipfiskeeksport. Ved gunstige, faste aftaler med disse herrer, der organiserede sig i et norsk andelsselskab, A/L Ut-

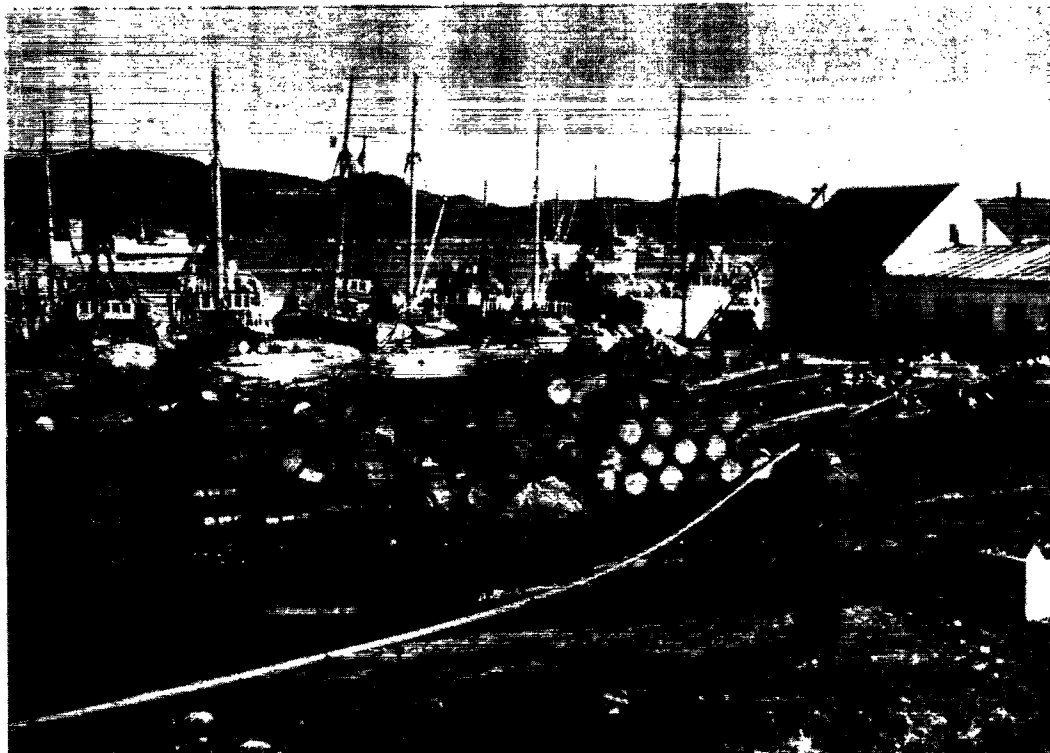


*På den flade, sydvendte tange, som ses midt i billedet, påbegyndte Asgriko 1949 anlægget af stationen.
Man ser skelettet til det første hus på tangens sydøstlige pynt og ekspeditionsskibene.*

rustning, som ville udruste en norsk fiskerflåde, der skulle benytte stationen, sikrede man sig en fast kundekreds og skabte derved grundlaget for stationens opbygning.

Alt tegnede derfor lyst, og for sæsonen 1949 blev det besluttet at opføre en butikbygning i 3 etager med plads til lager og sengeplads til 20 mand foruden skibsreparationsværksted med tilhørende maskinhus og trandamperi samt en lille kaj til anløb for skibene. Da Nordmændene hjemmefra havde stor erfaring i opbygning af lignende stationer på de nøgne klipper, og da man desuden måtte ansætte norske fiskevragere og andet norsk fagpersonale til betjening af de norske fiskere, gav Styrelsen velvilligt tilladelse til ansættelse af udenlandsk personale i det ønskede omfang. Kun stationens leder skulle være dansk.

I maj 1949 sejlede da to skibe, en fragtbåd og en frysebåd, op med folk til stationens opbygning og drift samt med de mangeartede byggematerialer og forsyninger til stationen og fiskeflåden. Vel ankommen til Færingehavn beså man det areal, som året i forvejen var udvalgt til stationens placering. Det var en skuffelse. Stedet var



Travlhed på stationen i 1950. Fiskerkutterne søger til kajen for at aflevere fangsten og indtage forsyninger. I fjorden forsyningskibe, i forgrunden vandledning og olietønder.

efter sagkundskabens mening uanvendeligt. Der fandtes ikke nær plads nok til udbygning af en større effektiv station, der var næsten intet jævnt terræn ved kysten til opførelse af kajplads og havnebygninger, og der var ikke mulighed for tilstrækkelig vandforsyning i nærheden.

Nu var gode råd dyre. Man befandt sig i Ydre Færingehavn, hvor færingernes beskedne fiskeristation lå sammen med sygehus, missionsstation og havnepersonalets bygninger m. v., og her fandtes absolut ingen egnet plads. Men det fuldt lastede skib skulle jo losses – hver dag kostede penge.

Lederne besluttede næste dag, 2. pinsedag, at sejle ind ad fjorden Kangerdluarssoruseq til så godt som ukendte egne – måske kunne man være heldig og finde et egnet areal længere inde i fjorden. Og virkelig! Det lykkedes at finde et sted, hidtil ukendt på grønlandskortene, hvor alle betingelser for opbygning af en virkelig god station fandtes. Terrænet strakte sig nogenlunde jævnt bag en naturlig kystlinie på ca. 250 meters længde, og der målt dybt vand praktisk talt helt ind til kysten, som endnu var belagt med en tyk isskorpe. I den østlige ende af arealet dannede en bæk naturligt afløb fra en

del mindre fjeldsøer spredt ind over højderne med tilstrækkeligt ferskvand til en større station. Her måtte stedet være. At stedet alligevel var kendt, fremgik af, at navnet »Juvel« var malet på klipperne flere steder. »Juvel« er navnet på et norsk fiskefartøj, som gennem flere år havde oplagt fisk her.

Havnekontrollør Møller, den mangeårige leder af Færingehavn, kendt af alle grønlandsfiskere som Mølleré, gav selskabet ret til at etablere sig her, og i de følgende år viste han under stationens opbygning konduite og velvilje i de mange forhold, der skulle løses ved hans bistand.

Dagen efter sejlede fragtskibet til det valgte sted og begyndte direkte på isfoden løsningen af de første bjælker og planker m. v. til opbygning af et fenderværk og en nødtørftig kaj, så udlosningen af varer og materialer kunne foregå mere effektivt.

Og nu kom der travle dage. Alt imens stationen opbyggedes, foregik forsyningstjenesten fra skibene direkte til fiskebådene, der kom for at få det nødvendige – derunder især friske, frosne agnsild fra frysebåden – for at gå ud på bankerne efter torsk. Derfra kom de efter 2-3 ugers forløb tilbage med fangsten, som var opskåret, flækket og saltet første gang ombord på kutterne. Fangsten blev nu »vraget«, d. v. s. bedømt og klassificeret af autoriserede vrager og samtidig opvejet, taget ombord, saltet anden gang og plattet i ekspeditionsbådene, der havde haft forsyninger af proviant, salt og agn med op.

Bortset fra trawlerne driver de norske og færøske fiskefartøjer ligesom portugiserne torskefiskeriet som linefiskeri, enten med langline eller håndline forsynet med kroge, og som agn benyttes gerne sild, men også anden fisk, f. eks. hornfisk. Agnsilden skal være en friskfrossen og fersk (usaltet) vare, og det spiller også en rolle, om silden er fed, og hvad slags næring den har fået.

Da agnens kvalitet således er af stor betydning for fangstresultatet, rygtedes det hurtigt, at der nu var kommet et selskab til Færingehavnen, som kunne forsyne fiskekutterne med gode agnsild direkte fra frysebåd. Danske, færøske, islandske og engelske fiskefartøjer blev efterhånden faste kunder hos selskabet.

Det er ikke ubetydelige mængder frossen agnsild, der i en sæson bruges ved torskefiskeriet i Davisstrædet. Nordmænd og færinger bruger omkring 1000 tons hver og portugiserne 2-3 gange så meget. Torsken tilberedes som saltfisk, og hvert år producerer nordmændene omkring 10.000 tons saltfisk, stærkt afhængig af sæsonens forløb, og færingerne 10-15.000 tons. Da både agnsilden og saltfisken i Færingehavn koster omkring 1 krone pr. kilo, er der store interesser knyttet til at betjene denne omsætning bedst muligt.

Selskabets ledelse lagde derfor stor vægt på at få udbygget stationen helt rigtigt fra starten. Ved kajen, hvis længde ved fuld udbygning udfor det flade bagland kunne blive ca. 250 meter, måtte alene de anlæg placeres, som skulle betjene skibene direkte. Her

skulle saltsiloen og fryseriet, værkstedsbygningen samt olietanke og lagerskure til varer til skibene placeres, og desuden skulle der være plads til modtagelse og behandling af saltfisken. Alt andet, derunder mandskabsbarakker, kantiner, toilet, vaskerum, administrationsbygning m. v., måtte lægges længere tilbage på arealet.

Når en station således skal opbygges fuldstændig fra grunden, må man tænke på alt fra det største til det mindste for ikke at sinke og fordyre arbejdet ved opbygningen. Takket være ikke mindst den norske erfaring på disse områder – nogle af vore ledende stationsbyggere havde tidligere arbejdet under lignende forhold i Nordnorge – blev væsentlige fejl og fordyrelser undgået, og år for år voksede stationen i forhold til behov og økonomisk evne, således at selskabet uden at forbygge sig dog i løbet af fem sæsoner fik rejst en station, som der i kyndige kredse stod respekt om.

I de første somre byggedes blandt andet to store mandskabsbarakker og en saltsilo. Kajen blev stadig udvidet, og et mindre olietanklager blev opført. Da imidlertid den danske stat på sydsiden af fjorden opførte en stor olietankstation og forpagtede dette anlæg til Det grønlandske Olieaktieselskab, som blev dannet af de store olieselskaber i Danmark, undlod Asgriko at udvide sin tankkapacitet.

Det kunne forventes, at mange norske fiskefartøjer i de kommende fangstsæsoner ville anløbe stationen, og den norske stat fik derfor i 1949 efter ansøgning hos Styrelsen meddelt tilladelse til på stationsområdet at opføre et »velfærdshus«, en stor kantinebygning med en sal egnet til møder og filmsforestillinger. Velfærdshuset med restaurant drives ligesom den tilhørende bade- og vaskeribygning på socialt grundlag uden erhvervsøjemed, og selvfølgelig står velfærdshuset åbent for hele stationspersonalet og alle besøgende uanset nationalitet.

Medens Asgrikos station således teknisk udbyggedes støt og hurtigt og blev kendt og værdsat i stadig videre kredse, opstod der på andet hold betydelige vanskeligheder.

Selskabets ledelse havde åbent bekendt sig til et dansk-norsk samarbejde ved Grønland, idet man ved at drage nytte af de store norske erfaringer netop mente at gavne både danske stats- og privatinteresser bedst; dette skabte imidlertid i andre kredse en misstemning mod selskabet, fordi man mente, at den norske indflydelse på udviklingen var for dominerende og det danske islet for ringe. Kun få danske fiskebåde besøgte stationen, og også stationspersonalet var overvejende norsk – var det meningen at lave et norsk stråmandsselskab?

Man havde vanskeligt ved at forstå, at netop under opbygningen var det nødvendigt for Asgriko i så høj grad at støtte sig dels på den store omsætning, som betjeningen af den norske fiskeflåde kunne sikre stationen, dels på de rige erfaringer, som ved dette samarbejde kunne tilføres selskabet. Først de senere års erfaring har vist, at Asgriko valgte den rigtige vej – alle de andre forsøg på at organisere eller støtte et dansk grønlandsfiskeri på privat basis slog jo desværre fejl.

Men i begyndelsen stod dette endnu ikke klart, og dertil kom, at de nye grønlandslove, som vedtoges i 1950, i sig selv medførte en udvikling, som på flere måder indebar en fare for selskabet.

Med henvisning til disse love erklærede man mod selskabets protest den tidligere meddelte koncession for ophævet og henviste selskabet til at søge en ny koncession. Under forhandlingerne herom blev vilkårene for selskabets virksomhed strammet betydeligt, og der blev forlangt væsentlig større afgifter både af grønlandsdepartementet – for eks. blev havneafgifterne næsten femdoblet – og af Den kongelige grønlandske Handel, som dels krævede virksomheden begrænset på afgørende områder, dels krævede den for selskabet herefter tilladte omsætning belagt med voldsomme, næsten prohibitive afgifter.

Da enighed ikke kunne opnås, blev tilsidst en koncession meddelt alene for den forestående sæson, og derefter skulle forhandlingerne genoptages.

Og der fulgte mange, lange og trange forhandlinger i de næste år.

Retfærdigvis må det siges, at myndighederne skulle overvinde store vanskeligheder for at skaffe plads for det private danske initiativ inden for de retningslinier, som i lovene var fastsat med hensyn til Grønlands opbygning. Alt skulle samstemmes, og de tilhørende forordninger og regulativer udformes under pres af, at det nye – ofte fra bar bund og uden støtte i erfaringer – skulle realiseres nu, da der var givet grønt lys for Grønlands opbygning, og det kunne ikke undgås, at man nu og da måtte gå velerhvervede interesser for nær.

Dette gik ikke alene ud over Asgriko, som mente sig uretfærdigt behandlet, men også de andre danske private selskaber beklagede sig, og færingerne, som nu også skulle betale afgifter for at få lov til at fiske i dele af det grønlandske søterritorium, mobiliserede deres politiske kræfter til beskyttelse af de færøske erhversinteresser ved Grønland.

Samtidig vågnede hos færingerne en erkendelse af, at et samarbejde i større stil baseret på en effektiv landstation kunne give store fordele og derved lette betalingen af de afgifter, der fremefter måtte regnes med, og det var derfor kun naturligt, at de to nordiske nationer, der havde store fiskeinteresser ved Grønland, indbyrdes søgte kontakt ved Asgrikos formidling. Et færøsk-norsk samarbejde måtte komme til at gavne begge parter. En fælles, rigtigt udbygget station i Færingehavn ville nedsætte driftsomkostningerne, og fællesindkøb og fællestransport af fornødenheder og produkter ville give stordriftens prisfordele og medføre tonnagesbesparelser. At den allerstørste fordel kunne opnås ved gensidig hensyntagen på salgsmarkederne øjnedes også og ville forhåbentlig i fremtiden give store resultater.

Disse betragtninger lå til grund for drøftelser, som i december 1951 fandt sted i Oslo på Asgrikos initiativ, og som førte til vedtagelsen af et forslag om, at parterne i fællesskab skulle oprette et selskab, der skulle overtage stationen i Færingehavn. De danske myn-



Stationen 1953. På land ses fra venstre bl. a. olietankene, derefter boligbarakker og velfærdshus, saltsiloen med det spidse tag, værkstedsbygningen og bag denne butikbygningen kaldet »Himmelbjærg«, fryseriet i forgrunden og vaske- og badehuset. I 1954 opføres mellem olietankene og saltsiloen en større saltsilo og et større fryseri.

digheder mente dog på dette tidspunkt ikke at kunne acceptere en ordning om oprettelse af et sådant dansk aktieselskab med en norsk kapitalandel, skønt jo fremmed kapital havde andel i flere andre i Grønland arbejdende danske selskaber. Men efter yderligere forhandlinger lykkedes det – særlig takket være en energisk indsats fra færøsk side – i foråret 1953 at føre tanken til sejr, og derefter stiftedes Nordafar A/S med en kapital på 2 mill. kroner, hvoraf $\frac{2}{5}$ færøsk, $\frac{1}{5}$ dansk og $\frac{2}{5}$ norsk kapital. Dette selskab overtog både den ældre færøske og Asgrikos fiskeristation i Færingehavn og opnåede en 15-årig koncession til at drive en fiskeristation i Færingehavn på Asgrikos stationsområde med vidtgående handels- og industrirettigheder m. v. og med ret til at udbygge stationen efter ønske.

Man nåede til enighed om størrelsen af afgifterne både til grønlandsdepartementet og til Den kongelige grønlandske Handel, der varetog den grønlandske konjunkturudligningsfonds interesser. Allerede i 1953 blev der bygget et mindre fryseri foruden flere andre anlæg, og i 1954 opføres en større saltsilo og et større fryseri, ligesom kaj anlægget udvides betydeligt. I alt investeres der ca. 2 mill. kroner i år. Disse byggearbejder blev udbudt til et dansk, et færøsk og et norsk selskab med det resultat, at det unge færøske entreprenørfirma Lamhauge & Waagstein nu opfører saltsiloen

og fryseriet, medens kajen bygges af nordmænd. Frysemaskinerne leveres af et dansk firma og krananlægget til saltsiloen af et norsk.

Herefter skulle stationen stå vel rustet til at formidle en meget betydelig omsætning, og selskabet håber foruden færøske og norske fiskefartøjer at se både danske, grønlandske og mange andre nationers fiskebåde benytte stationen.

Det har krævet initiativ og udholdenhed at nå såvidt, men de, der har deltaget i arbejdet, mener, at de har været med til at opbygge et godt stykke nordisk samarbejde, som forhåbentlig ikke alene vil vise sig at være et gavnligt led i Grønlands opbygning, men også vil indvirke på andre fiskeriområder, hvor det nordiske samarbejde endnu går noget trægt. Særlig håber selskabet, når forholdene på Grønland er mere afklarede, at få tilladelse til at træde i nærmere kontakt med de grønlandske fiskere og derved være med til at ophjælpe det grønlandske private fiskerierhverv til gavn for Grønland og for dansk-grønlandsk samarbejde og forståelse.