

Nd.

## 754. Nefndarálit

um frv. til l. um fjárhagsráð, innflutningsverzlun og verðlagseftirlit.

Frá minni hluta fjárhagsnefndar (EOI).

Þjóð vor tók við landi sínu frá forfeðrunum, er innlend stjórn komst aftur á eftir síðustu aldamót, í ómurlegu ástandi. Lélegur, gamall skipafloki, fá varanleg hús, lítið sem ekkert af verksmiðjum eða verkstæðum, vegir og brýr svo vart var teljandi að Ölfusárbrú undanskilinni.

Á tveim kynslóðum — kynslóð feðra vorra og vorri eigin — er verið að vinna stórvirki á landi voru. Þó hefur engin kynslóð haft betra tækifæri til þess að vinna slík stórvirki en einmitt vor eigin kynslóð nú á þessum árum, sökum bætts efnahags þjóðarinnar og tæknilegra framfara mannanna. Og engin kynslóð hefur frekar siðferðislega skyldu til þess en einmitt við að vinna upp aldirnar, sem þjóðin glataði, meðan hún var kúguð, á örskömmum tíma, á nokkurra ára skeiði, ef þjóðin aðeins leggst á eitt og beitir allri þeirri hagsýni, sem hún á til, — því að engri kynslóð hefur sem heild liðið efnahagslega betur á Íslandi en þessari.

En það er stórt land, sem vér þurfum að byggja, og miklar auðlindir, sem vér þurfum að virkja, með litluu mannafla og takmörkuðu fjármagni. Það má því ekkert fara forgörðum, ef vel á að fara. Þjóðin hefur ekki efni á að byggja tvær verksmiðjur til þess að framleiða sömu vöruna fyrir innanlandsmarkað, ef ein verksmiðja getur fullnægt. Hún hefur ekki efni á að leggja í lítið raforkuver, til þess að framleiða ófullnægjandi raforku og of dýra, ef hún getur framleitt ódýra orku með völdugri virkjun, þótt hún þurfi að leggja að sér til þess að koma henni upp. Og hún hefur ekki efni á að missa hraustustu sjónmenn sína í sjóinn tugum saman á vertíð hverri, vegna þess að bátarnir eru of litlir og of gamlir, — þótt mjög stórir bátar séu dýrir í byrjun.

Einbeiting á allri orku þjóðarinnar að þeim verkefnum, sem hún nú þarf að leysa á sviði atvinnulífsins, er skilyrði þess, að fjármagn, vinnuafli og auðlindir hagnýtist sem best. Og slík einbeiting er óhugsandi án fullkomins áætlunar búskapar með þjóðinni, sem ákveður fyrir fram með heildaráætlunum fyrir alllangt árabíl aðalverkefnið og einbeitir kröftum þjóðarinnar að framkvæmd þeirra með nákvæmari áætlunum fyrir hvert ár í senn á grundvelli heildaráætlunarinnar. Þess vegna er fullkominn áætlunar búskapur skilyrði fyrir skynsamlegri og árangursríkri framkvæmd þeirrar atvinnuþýltingar, sem nú er kölluð nýsköpun atvinnulífsins og þjóðin í síðustu kosningum ákvað, að framfylgja skyldi.

Alþingi ber því að framkvæma þann vilja þjóðarinnar nú með setningu lögjafar, er tryggi sem hraðasta og bezta framkvæmd nýsköpunarinnar með fullkomnum áætlunar búskap.

Þegar Alþingi ákveður, að þjóðarbúskapurinn skuli rekinn samkvæmt fyrirfram gerðri áætlun og nýsköpun atvinnulífsins í heild sómuleiðis skipulögð um nokkurt árabíl í einu, svo að samræmi sé þar, þá er það eðlilegt, að höfuðstefnan í þessu hvoru tveggja sé ákveðin í lögum þeim, er þingið setur, því að ella fengi það fjárhagsráð og sú ríkisstjórn, sem framfylgja skyldu slíkum áætlunum, svo víðtækt vald, að vart gæti samrýmt lýðræðisþjóðfélagi. Því engum getur blandast hugur um það, að stefna sú, sem ákveðin er um þróun þjóðarbúskaparins, og framkvæmd hennar, er langsamlega þýðingarmesta málið, fjárhagslegs eða atvinnulegs eðlis, sem Alþingi getur tekið ákvarðanir um. Alþingi, sem sjálft vill ákveða fjárlög ríkisins í hverjum einstökum lið og sniður með stjórnarskrá og lögum ríkisstjórninni á hverjum tíma mjög þröngan stakk í þessum málum, getur ekki farið inn á þá braut að gefa fjárhagsráði og ríkisstjórn svo að segja einræðisvald um

„fjárlög þjóðarbúskaparins“, heldur hlýtur fyrir fram að segja fyrir um höfuðstefnuna í þeim og nokkur allra þýðingarmestu atriðin.

Því hef ég í breytingartillögum mínum við frv. komið inn á nokkur allra þýðingarmestu stefnumálin í þjóðarbúskapnum og nýsköpun atvinnulífsins og skal hér gera nánari grein fyrir þeim.

Undirstaðan undir lífsafkomu og velmegun hvernar þjóðar er stórvirkt framleiðslukerfi réttilega einbeitt á fullkomna hagnýtingu auðlinda og vinnuafls þjóðarinnar.

Það er hægt fyrir þjóðina að skapa sér slikt kerfi, segjum á 10 ára tímabili, 1946—1955, er geti orðið örugg undirstaða mun betri lífsafkomu en Íslendingar áður hafa þekkt, en til þess að skapa þetta kerfi þarf þjóðin að vera samtaka um að leggja að sér við að koma því upp gegn tryggingu um að fá að njóta afkomu-öryggis og betri lífsskilyrða á eftir.

Í stórum dráttum hugsa ég mér þetta kerfi skapað á t. d. 10 ára tímabili á þann veg, er nú skal greina, og tel ég þá auðvitað með þær stórhuga framkvæmdir, sem nýbyggingarráð og síðasta ríkisstjórn skipulögðu og hófu með þeim mesta framfaratímabil í atvinnusögu Íslands, ef svo er áfram haldið sem þá var hafið.

Á fyrra helmingi þessa tímabils sé höfuðáherzla lögð á eflingu fiskiskipastólsins og fiskveiðanna, svo sem sjávarútvegsáætlun nýbyggingarráðs gerir ráð fyrir og unnið hefur verið að. Með því að efla sjávarútveginn á því tímabili svo sem ráð er þar fyrir gert, verður komið upp svo miklum fiskiskipastól, er einmitt hagnýtir markaðina, þegar þeir eru beztir og nauðsynlegast að ryðja íslenskum fiski braut inn á þá, að þjóðin getur ausið upp auði á þessu tímabili, sem verður undirstaða stórvæðilegra breytinga á öðrum atvinnusviðum, ef hún gætir þess að eyða honum ekki í annað. Með sjávarútveginum hafa Íslendingar alltaf náð fljótast miklu fé og getað notað það sem undirstöðu annarra framkvæmda, ef tækifærið er gripið. Þess vegna verður það að álitast rétt að keppast við að ljúka framkvæmdunum í öflun fiskiskipastóls og eflingu fiskiðnaðar 1950, eins og áætlun nýbyggingarráðs leggur til. Geri ég það því að einni aðaltillögu minni og læt áætlun nýbyggingarráðs um sjávarútveginn 1946—51 fylgja hér með sem fylgiskjal I. Ef þetta yrði framkvæmt samkvæmt þeirri áætlun, þá yrði á tímabilinu 1951—55 á sviði sjávarútvegsins fyrst og fremst viðhald á því gamla, en höfuðáherzlan yrði þá lögð á stóriðju, landbúnað og iðnað samkvæmt undirstöðu, sem lögð hefði verið á tímabilinu 1946—50 með rannsóknnum, tilraunum, og á vissum sviðum stórfelldum framkvæmdum.

Í landbúnaðinum er nú þegar að gerast raunveruleg vélbylting. En strax og bændur hafa fengið dráttarvélar, sláttuvélar og önnur landbúnaðartæki sín, er þeir nú hafa keypt eða pantað í allstórum stíl, þá reka þeir sig á, að þeir þurfa margfalt stærra ræktað land en þeir hafa haft til þessa, ef þeir eiga að geta hagnýtt tæki þessi til hlítar og notið hinna margauknu afkastamöguleika sjálfra sín í aukinni framleiðslu. Framræslu og allan annan undirbúning að margföldun hins ræktaða lands þarf að hefja nú þegar í eins stórum stíl og nokkur kostur er á, ef hægt á að verða að fullnægja þessum auknu kröfum landbúnaðarins til ræktaðs lands. Og þótt það sé gert, þá verður meginíð af því nýbrotna landi ekki reiðubúið til hagnýtingar fyrr en eftir 1950. — Öll vélnýtingin í landbúnaðinum, — en þó sérstaklega heypurrkunin, mjólkurframleiðslan, viðgerðarverkstæðin og svo sveitaheimilin sjálf — krefst gífurlega aukinnar raforkuframleiðslu.

Skortur á rafmagni stendur líka vexti og viðgangi alls iðnaðarins fyrir þrifum, — einnig þeim stóriðnaði, sem sérstaklega yrði tengdur landbúnaðinum, svo sem áburðarframleiðslu.

Stórvirkjanir til raforkuframleiðslu á fyrra tímabilinu fram að 1950 og þó sérstaklega áframhald á þeim á síðari hluta áratugsins eru því skilyrði fyrir framförumum í landbúnaði og iðnaði.

Raforkuframleiðslan, bæði virkjanir, leiðslur og tæki, er mjög gjaldeyrisfrek og krefst mikils sparnaðar í gjaldeyrisnotkun þjóðarinnar, ef framkvæma skal rafvirkjanirnar í svo stórum stíl og svo fljótt sem atvinnuvegirinnir og lífskjör þjóðarinnar krefjast. Það er ekki nóg til þess að fullnægja þessum kröfum að fullvirkja Sogið og Laxá fyrir 1950, svo sem nú mun ráð fyrir gert. Það rafmagn, sem með því fæst, mun samstundis verða gleypst fyrir þann iðnað, landbúnað og sívaxandi heimilisnotkun, sem þá verður, — þannig að ekki verði afgangur hin mikla, ódýra raforka, sem aðeins fæst með allra stærstu og ódýrustu virkjun, sem hugsanleg er á landinu og ein getur myndað grundvöll að raunverulegri stóriðju. Hafi ekki rannsóknir og tilraunir með virkjun hveragufunnar leitt í ljós nýjan ódýrari aflagjafa en vatnsvirkjanir, þá er brýn nauðsyn að gera rannsóknir og áætlanir um þá stærstu og ódýrustu virkjun, er vér gætum framkvæmt á heppilegum stað. Mundi það líklega vera í Urriðafossi í Þjórsá, þar sem hægt mun vera að álitni norska verkfræðingsins Sætersmoen, sem rannsakaði vatnsvirkjunarmiöguleika Þjórsár 1919, að virkja um 100 þús. kilowött. Um áætlun hans birtist hér bréf frá raforkumálastjórn sem fylkiskjal II. Með slíkri virkjun ætti að fást svo ódýrt rafmagn, að Ísland ætti ekki aðeins að geta framleitt handa sjálfu sér það, sem það þarf raforku við, ódýrar eins og áburðinn, heldur einnig að geta flutt inn hráefni til þess að vinna úr (t. d. bauxil til að vinna úr alumínium eða önnur þau hráefni, sem ýtarlegustu rannsóknir leiddu í ljós, að heppileg og arðvænleg væru og selja síðan út úr landinu fullunna vöru, líkt og Norðmenn gera. Einmitt vegna þess, hve fiskveiðar vorar geta verið stopular og auðlind sú, sem fiskimið vor nú eru, getur þorrið í framtíðinni, ef oss misheppnast að fá þau vernduð og meira eða minna einukuð fyrir sjálfa oss með milliríkjasamningum, þá er nauðsynlegt, að núlifandi kynslóð hagnýti þann auð, sem hún eys upp úr sjónum, til þess að skapa sem fullkomnast framleiðslukerfi á landi til hagnýtingar þeirra auðlinda, sem sjálf jörðin, fallvötnin og jarðhitinn er. Stóriðja á grundvelli ódýrrar raforku er raunhæft framtíðarmarkmið fyrir Íslendinga, sem nú þegar þarf að fara að gera að veruleika. Hún er lífsnauðsyn til þess að skapa jafnvægi í atvinnulíf vort og draga úr áhættum þess. Og stóriðja hér á landi á þessum grundvelli hefði einmitt nú á byltingatíma tækninnar því betri möguleika sem vér gætum byrjað með nýjustu og fullkomnustu tækni á hverju sviði. En skilyrði allra þessara framkvæmda er heildaráætlun um þær allar alllangt fram í tímann. Ella getur farið svo, að óvænlegt þyki að ráðast í stærstu virkjanir, af ótta við, að markað skorti fyrir raforkuna, — og samtímis þori menn ekki að leggja í stóriðju eins og t. d. áburðarverksmiðju, af því að rafmagnið sé of lítið og of dýrt, eða markaðurinn of lítill fyrir það mikla magn, sem framleiða þyrfti til þess að fá ódýra áburðarframleiðslu. En hins vegar gæti rannsókn miðuð við samfellda heildaráætlun leitt í ljós, að með stórvirkjun, er tilbúin væri t. d. 1952—53, fengist nógu ódýrt rafmagn handa áburðarverksmiðju (og auðvitað fleirum stórfyrirtækjum), og að slík áburðarverksmiðja gæti verið samkeppnisfær, ef landbúnaðurinn hefði þá t. d. fimm eða tíu sinnum meira ræktað land en nú og garðyrkja og gróðurhúsarækt hefðu margfaldast. Og með því að þessar framkvæmdir á öllum þessum sviðum fylgdust að, yrðu þær allar mögulegar, — en einangraðar hver út af fyrir sig yrðu þær hins vegar ef til vill alls ekki gerðar.

Rauði þráðurinn í breytingartillögum mínum er því sá að tryggja, að stigið verði eitt spor áfram í áttina til fullkomins áætlunarbúskapar og stórfelldari nýsköpunar í atvinnulífi voru, en ekki eitt spor aftur á bak frá nýbyggingarlöggjöf-inni 1944, eins og verða mundi með fyrirbyggjandi frv. óbreyttu.

En eigi að vera hægt að setja eins mikið fjármagn í atvinnulíf vort, sérstaklega í raforkuver og stórar verksmiðjur, þá er alveg óhjákvæmilegt, að þjóðin spari svo mikið fé til þessara framlaga, að 25% af verðmæti útflutnings árs hvers séu lagðar til hliðar í þessu skyni. Með því að greiða aðeins 15% inn á nýbyggingar-reikning, eins og 1. gr. gerir ráð fyrir, er aðeins tryggt sæmilegt viðhald og smá-

vægileg aukning, en með því að leggja 25% inn á nýbyggingarreikninginn árlega er tryggð hröð þróun. Það verður í þessu sambandi að reikna með því, að vatns-  
virkjanirnar og leiðslunnar út frá þeim eru eitthvað gjaldeyrisfrekasta fyrirtæki,  
sem landið leggur í. Það væri því beinlínis blekking að ræða um stórvirkjanir á  
Íslandi og ætla þá möguleika, sem þær opna, án þess að gera um leið ráðstafanir  
til þess að leggja til hliðar nægilegan gjaldeyri fyrir þeim.

En slíkar ráðstafanir nægja þó ekki einar.

Verzlunarpólitik landsins út á við verður líka að vera slík, að kreppa eða mark-  
aðsörðugleikar geti ekki teft atvinnulífinu í tvísýnu. Þess vegna miða breytingar-  
tillögurnar vð 3. gr. að því að tryggja framkvæmd áætlunarbúskapar á sviði utan-  
ríkisverzlunarinnar og föst, varanleg viðskipti við trygg markaðslönd, m. a. á grund-  
velli viðskiptasamninga við einstök lönd til tveggja og þriggja ára í senn. Þess  
verðum vér Íslendingar að minnast, er vér nú ætlum að byggja upp stórrekstur í  
sjávarútvegi og iðnaði, að fái ægilegar viðskiptakreppur auðvaldsheimsins að koma  
við áhrifum sínum fullum og óskorðuðum hér á landi, þá geta þær feykt þessari  
nýbyggingu vorri um koll. Þess vegna er það eitt skilyrði þess, að glæsilegar  
framtiðarvonir vorar um nýbyggingu verði að veruleika, að verulegur hluti utan-  
ríkisviðskipta vorra sé við lönd, sem, sökum þess að þau hafa fullkominn áætl-  
unarbúskap, eru ónæm fyrir viðskiptakreppum.

En til þess að tryggja þá einbeitingu fjármagns og vinnuafis innanlands, sem  
tillögur mínar gera ráð fyrir, þarf einnig þjóðfélagslegar ráðstafanir, og þá fyrst  
fremst þær, að beina fjármagninu burt úr verzluninni og að framleiðslunni, svo  
sem ég legg til með brtt. 4. e. Án þess að gera þessar ráðstafanir róttækt og einbeitt  
verður öll nýsköpun atvinnulífs vors sífelld togstreya milli atvinnulífsins og verzl-  
unarinnar með stórskaða fyrir atvinnulífið, svo sem þegar hefur sýnt sig undan-  
farin ár með þeirri eyðslu á gjaldeyri til almennrar verzlunar, sem átt hefur sér  
stað, vegna þess hvernig fjármagn þjóðarinnar streymdi í verzlunina, sakir gróða-  
möguleikanna þar, og kallaði í sífellu á aukid vörumagn til að verzla með.

Það er tvennt, sem knúð hefur fram þennan mikla almenna vöruinnflutning  
áður: gróðavon verzlunarstéttarinnar og kaupgeta almennings. Ef fyrri ástæðunni  
er burtu kippt, mun aðalorsökin til of mikils innflutnings almennra og sumpart  
óþarfra vara brott fallin. — Þá þyrfti svo að vinna látlaust að því, með upplýsinga-  
starfsemi o. fl., að beina kaupgetu fólksins oð nytsamari hlutum, er eigi heimta  
eins mikla eyðslu útlends gjaldeyris, og fá það til meiri sparnaðar. En þetta krefst  
aukins samstarfs fjárhagsráðs við fólkið og samtök þess og traust fólksins á allri  
þeirri stefnu, er fjárhagsráðið framfylgir. Þess vegna beinast margar breytingartil-  
lögur mínar að því að skapa og auka slíkt samstarf.

En fleiri ráðstafana er þörf. Svo erfitt sem það er og þjóðinni dýrt að ætla  
að framkvæma nýsköpun atvinnulífsins í sífelldri baráttu og togstreitu milli ný-  
sköpunarstefnu í atvinnulífinu og hagsmunastefnu verzlunaraudmagnsins, þá er það  
næstum ókleift, að ætla að framkvæma hana gegn vilja lánstofnananna. Þess vegna  
ber ég fram breytingartillögurnar 5. b. við 4. gr. til þess að tryggja, að lánsstofn-  
anirnar framfylgi áætlununum, er þær hafa verið samdar. Hve nauðsynleg þessi  
ákvæði eru, sést m. a. af því, að sú töl, sem frumvarp nýbyggingarráðs um stofn-  
lán handa sjávarútveginum varð fyrir sökum mótspyrnu bankastjórnar Landsbank-  
ans, þýddi raunverulega að lánsbréfamarkaður sá, sem var enn svo mikill og góður  
síðari hluta ársins 1945, varð eigi hagnýttur og stofnlánasjóður missti af mögu-  
leika til þess að selja bréf fyrir máske 50—100 milljónir króna. Og er hér þó aðeins  
eitt dæmi nefnt um skaðlegar afleiðingar skortsins á samstillingu lánsstofnana við  
nýsköpunarfyrirætlanir þjóðarinnar.

Að lokum skal minnt á þá tillögu mína, að áætlanir fjárhagsráðs skuli, er  
þær hafa hlotið staðfestingu ríkisstjórnar, lagðar fyrir Alþingi. Áætlanir fjár-  
hagsráðs eru þýðingarmeiri fyrir þjóðina en flest þau lög, sem samþykkt eru á

Alþingi, jafnvel fjárlögin sjálf ákvarða vart meir um afkomu þjóðarinnar. Þess vegna virðist það einsætt, að rétt sé, að Alþingi verði að ákveða endanlega áætlanir þessar, enda vart hægt að framfylgja til hlitar reglum lýðræðis í þeirri stjórn á þróun atvinnulífs vors, sem ákveðin væri með þessum lögum, ef Alþingi væri ekki látið hafa úrslitavaldið á þessu sviði.

Öðrum breytingartillögum mínum mun ég gera grein fyrir í framsögu.

Legg ég svo til, að frv. verði samþykkt með brtt. þeim, sem ég flyt á sérstöku þingskjali (725). (Við II.—IV. kafla frv. hefur mér ekki unnizt tími til að gera ýmsar breytingartillögur, er ég álit nauðsynlegar, en mun ýmist reyna það undir umræðum eða fylgja brtt., er fram kunna að koma.)

Alþingi, 3. maí 1947.

Einar Olgeirsson.

### Fylgiskjal I.

#### Áætlun og greinargerðir um sjávarútveg Íslendinga fram til ársins 1951.

##### Formáli.

Áætlanir og greinargerðir þær um sjávarútveg Íslendinga fram til ársins 1951, sem nýbyggingarráð hér með birtir, eru að mestu leyti gerðar vorið 1946. Ráðið hefur síðan haft þær til athugunar, og á nokkrum fundum, sem haldnir voru í nóvember 1946, var gengið frá áætlunum í því formi, sem þær birtast hér, þó að þróunin sé nú þegar, hvað einstök atriði snertir, komin lengra á veg en þegar greinargerðirnar voru skrifaðar. Áætlanirnar bera það með sér, að þær eru upprunalega gerðar með það fyrir augum, að ráðið gæti haft þær til hliðsjónar við leyfisveitingar og aðra daglega starfsemi sína, án þess þó að ráðið væri búið að binda sig við neina af hinum fimm mismunandi tillögum um stærð flotans, sem settar eru fram, og þá ekki heldur endanlega búið að taka ákvörðun um þær mörgu og mismunandi framkvæmdir í landi, sem verða að standa í nokkurn veginn réttu hlutfalli við stærð flotans.

Ráðið yfirvegaði gaungæfilega kosti og galla hinna fimm upprunalegu áætlana um stærð og samsetningu skipaflotans. Í því sambandi varð að taka tillit til kostnaðar við kaup skipanna, nauðsynlegs mannafla, verðmætis aflans, kostnaðar við samrýmdar framkvæmdir í landi o. s. frv. Að öllu þessu athuguðu komst ráðið að þeirri niðurstöðu að binda starfsemi sína í framtíðinni við flota þann, sem nefndur er **áætlun II**.

Ráðið er þeirrar skoðunar, að floti samsettur líkt því og gert er ráð fyrir í áætlun II, verði hlutfallslega ódýrastur og að um leið verði raunverulega komizt nokkuð nálægt því markmiði, sem ráðið álitur, að gilda eigi fyrir sjávarútveg Íslendinga, sem sé það, að við getum að mestu, ef ekki að öllu leyti, tekið allan þann fisk á okkar miðum, sem taka má án þess að gengið sé á fiskistofninn.

Des. 1946.

Nýbyggingarráð.

#### Yfirlit yfir áætlanir nýbyggingarráðs um eflingu sjávarútvegsins 1946—51.

1. Ráðið er þeirrar skoðunar, að stefna beri að því, að stærð hins íslenska fiski-flota sé sú, að þorsk- og flatfiskveiði hans samsvari því aflamagni, er veiða má á íslenskum miðum, án þess að gengið sé á stofninn, en það mun verða um 600000 tonn miðað við fisk upp úr sjó, eða 500000 tonn, ef miðað er við slægðan fisk með haus.

2. Stofnsins vegna má auka sildveiðar stórkostlega frá því, sem er, en vegna þess að vart er hugsanlegt, að Íslendingar eignist mikið af skipum, sem eingöngu eru notuð til sildveiða, verður að miða stærð flotans við það, að hann hagnýti sem bezt þorsk- og flatfiskstofninn.

3. Ráðið áætlar, að skip og bátar af mismunandi stærð afli sem hér segir, miðað við slægðan fisk með haus:

**Meðalefli eftir tegund og stærð skipa.**

Tegund og stærð skipa	Ársafli í tonnum
Vélbátar 1—11 rúml. ....	100
— 12—19 rúml. ....	250
— 20—39 rúml. ....	380
— 40 rúml. og meira ....	520
Togarar ca. 320 rúml. ....	2600
— ca. 520 rúml. ....	3000

4. Ráðið hefur samið áætlanir, sem miðaðar eru við þorsk- og flatfiskafla, er nemur ca. 425000—500000 tonnum af slægðum fiski með haus.

**Áætlanir nýbyggingarráðs um tölu skipa og burðarmagn fiskiflotans árið 1951.**

	I.		II. (samb. af Nýb.ráði)		III.		IV.		V.		
Vélbátar	Meðal-rúml. tala	Tala	Rúml.	Tala	Rúml.	Tala	Rúml.	Tala	Rúml.	Tala	Rúml.
— 0—11 rúml. ca. ...	4	250	1000	250	1000	250	1000	250	1000	250	1000
— 12—19 — — ..	15	100	1500	100	1500	100	1500	100	1500	100	1500
— 20—39 — — ..	35	150	5225	150	5225	150	5225	150	5225	165	5225
— 40 rúml. og yfir ca.	65	300	19500	220	14300	360	23400	300	19500	200	13000
Togarar ca. ....	320—520	58	24560	75	30000	75	30000	90	34800	90	34800
Allur flotinn		858	51785	795	52025	935	61125	890	62025	805	55525

5. Áætlaður afli þessa flota sem hér segir:

	I.	II.	III.	IV.	V.
Þorsk- og flatfiskafla (1000 tonn) sl. með haus	426	428	501	509	463
Síldarafli (1000 mál) .....	3380	2560	3990	3380	2360

6. Ráðið hefur látið gera áætlanir um útflutningsverðmæti þessa afla, og eru þær sem hér segir:

**Áætlað útflutningsverðmæti aflans 1951 (millj. kr.).**

	I.	II.	III.	IV.	V.
Þorskur og flatfiskur .....	465	465	533	534	501
Síld .....	225	185	257	225	175
Alls	690	650	790	759	676

7. Ráðið áætlar, að um áramót 1950—1951 sé enn starfandi af flota þeim, er skrásettur var um áramót 1945—1946, sem hér segir:

250 bátar minni en 12 rúml. ....	samtals	1000 rúml.
96 — 12—19 rúml. ....	—	1473 —
88 — 20—39 rúml. ....	—	2234 —
73 — 40 rúml. og meira .....	—	5932 —
15 togarar .....	—	5000 —
	Samtals	15639 rúml.

Nú þegar (31. maí 1946) er fullvíst, að bætast muni við flotann sem hér segir:

	Tala	Rúml.
Vélbátar ca. 35 rúml. ....	28	971
— ca. 40—55 rúml. ....	36	1838
— ca. 60—80 rúml. ....	58	4281
	<hr/>	
Alls	122	7090
Togarar ca. 520 rúml. ....	30	15600
	<hr/>	
Alls	152	22690

Til þess að uppfylla áætlunir ráðsins vantar því sem hér segir:

Stærðarflokkar	Áætlun I. Tala smál.		Áætlun II. Tala smál.		Áætlun III. Tala smál.		Áætlun IV. Tala smál.		Áætlun V. Tala smál.	
Togarar 520 tn. ....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
— 320 tn. ....	13	4160	30	9600	30	9600	45	14400	45	14400
Vélbátar ca. 35 tn. ....	32	1129	32	1129	32	1129	32	1129	47	1634
— yfir 40, að meðalt. 65 tn.	131	8506	51	3306	191	12406	131	8506	31	2006
Togarar samtals ....	13	4160	30	9600	30	9600	45	14400	45	14400
Vélbátar samtals ....	163	9635	83	4435	223	13535	163	9635	78	3660
	<hr/>		<hr/>		<hr/>		<hr/>		<hr/>	
Alls	176	13795	113	14035	253	23135	208	24035	123	18060

8. Með þeim forsendum, að 4000 rúml. báta, auk þeirra, sem þegar eru í smíðum, verði byggðir innanlands, áætlað ráðið, að öll gjaldeyrisnotkun við að auka flotann verði sem hér segir (millj. kr.):

	I.	II.	III.	IV.	V.
Skip og bátar, sem þegar er búið að ákveða ....	144.0	144.0	144.0	144.0	144.0
Viðbót til þess að ná áætlun .....	85.0	81.2	144.9	146.4	105.5
	<hr/>		<hr/>		<hr/>
Alls	229.0	225.2	288.9	290.4	249.5

9. Ráðið áætlað, að mannaflapörf flotans verði sem hér segir:

a. Áætlun mannaflapörf á vetrarvertíð.

	1946	1947	I.	II.	1951 III.	IV.	V.
Sjómenn á togurum ....	800	1830	1830	2310	2310	2730	2730
— á vélbátum .....	1715	2325	2750	2750	3050	2750	2750
	<hr/>		<hr/>		<hr/>		<hr/>
Sjómenn alls	2715	4155	4580	4660	5360	5480	5030
Landmenn á vélbátum .....	1715	2325	2750	2350	3050	2750	2030
	<hr/>		<hr/>		<hr/>		<hr/>
Alls	4230	6480	7330	7010	8410	8230	7330

Mannaflapörf á næstu árum umfram vetrarvertíð 1946 verður sem hér segir: 1947: 2250. 1951: Áætlun I: 3100, II: 2780, III: 4180, IV: 4000, V: 3100. Er þá reiknað með togurum á ísfiskveiðum, en á saltfiskveiðum vex mannaflapörf þeirra um ca. 400—600 manns.

b. Áætlun mannaflapörf yfir sumarmánuðina.

	I.	II.	III.	IV.	V.
Togarar .....	1830	2310	2310	2730	2730
Bátar á síldveiði .....	5230	4050	6150	5230	3830
— á þorskveiði .....	1040	1040	1040	1040	1040
	<hr/>		<hr/>		<hr/>
Alls	8100	7400	9500	9000	7600

11. Ráðið er þeirrar skoðunar, að:

- a) Vafasamt sé, að þörf á vélamönnum og vélstjórum með prófi frá Fiskifélagi Íslands muni verða fullnægt nema með sérstökum ráðstöfunum umfram þær, sem þegar hafa verið gerðar.
- b) Tvö- eða þrefalda þurfi tölu vélstjóra með prófi frá Vélstjóraskóla Íslands.
- c) Nokkur skortur virðist geta orðið á skipstjórum og stýrimönnum með fiskimannapróf.

12. Ráðið kemst að þeirri niðurstöðu, að auka þurfi sólarhrings afkastagetu síldarverksmiðjanna sem hér segir, og er þá miðað við, að aflabrógð verði sem árið 1944, þ. e. a. s. í mjög góðu síldarári:

#### Sólarhringsaukning í 1000 málum.

Pátttaka	I.	II.	III.	IV.	V.
Bátar og minni togarar .....	14	0	36	24	1
Bátar og allir togarar .....	24	10	46	38	12

13. Ráðið áætlað, að hraðfrystihúsin þurfi að geta tekið til meðferðar 150000 tonn af slægðum fiski með haus og geta skilað 60000 tonnum af flökum, og að áætlaður kostnaður við aukningu hraðfrystihúsanna til þess að ná þessu marki muni nema a. m. k. 45 millj. kr.

#### Við hvað eigum við að miða stærð fiskiflotans?

Fram að þessu hefur oftast verið hugsað og talað um fiskimið okkar eins og þau væru þrotlaus gullnáma. Menn hafa hugsað sem svo, að seint yrði sjórinn þurrausinn og að í sjónum mundi alltaf verða fiskur. En þegar betur er að gætt, kemur í ljós, að fiskgengdin og fiskveiðarnar eru bundnar við grunnin umhverfis landið, en þessi grunn eru alls álíka stór og landið sjálft.

Á síðari árum hefur sú skoðun orðið ráðandi meðal fiskifræðinga og fiskimanna, að hætta sé á, að veiði hér við land geti gengið til þurrðar fyrir of mikla veiði, og er talið, að þess sjáist þegar merki um einstakar fisktegundir. Talið var jafnvel fyrir ófriðinn 1914—18, að grunnmið hér við land væru tekin að spillast vegna yfirgangs erlendra fiskimanna, er hingað sóttu á stórum skipum á djúpmiðin og seildust einnig inn á grunnmiðin. En er ófriði þeim lauk, þótti hér hver fjórður fullur af fiski, enda fór þá í hönd hér við land mesta fiskveiðaöld, er sögur fara af. Síðustu árin fyrir síðari ófriðinn var svo talið, að fiskgengd hér við land væri aftur óðum að þverra, og aflamagn það, er við Íslendingar sjálfur drógum á land, var mjög miklu minna en verið hafði nokkrum árum fyrr, en það var mest um 1930. En af alþjóðafiskiskýrslum verður hins vegar ljóst, að afli annarra þjóða hér við land fór ekki minnkandi að sama skapi, og að minnkandi þorskafla okkar Íslendinga stafar að verulegu leyti af minnkandi sókn, einkum við togveiðar á aðalvertíðinni. Heildarafli hér við land fór stöðugt vaxandi áratuginn 1920—29, úr 314 þús. tonnum 1920 í 558 þús. tonn 1929, miðað við fisk upp úr sjó. Árið 1930 komst hann í hámark, var þá 648 þús. tonn. Annars var afli á þorskfiski hér við land 1930—38:

#### Afli alls við Ísland árin 1930—1938:

Ár	Afli alls	Þar af á íslensk fiskiskip
1930 .....	648 þús. tonn	290.4 þús. tonn, 44.8%
1931 .....	618 — —	241.5 — — 39 —
1932 .....	616 — —	233.8 — — 38 —
1933 .....	639 — —	272.0 — — 42.5—
1934 .....	574 — —	253.4 — — 44.1—
1935 .....	555 — —	210.0 — — 37.8—
1936 .....	470 — —	150.9 — — 32.1—
1937 .....	473 — —	148.1 — — 31.2—
1938 .....	507 — —	163.7 — — 32.3—
Meðaltal árunna 1930—38	567 þús. tonn	218.0 þús. tonn, 38.0%

Lengra en til ársins 1938 ná ekki hinar alþjóðlegu skýrslur, en vitað er, að árið 1940 tekur að mestu fyrir þorskveiði útlendinga hér við land, en síðan hefur veiði okkar Íslendinga farið vaxandi ár frá ári. Þó að þetta alþjóðlega yfirlit yfir heildaraflann hér við land gefi nokkra bendingu um, að fiskimagn hér við land hafi eitthvað verið að ganga til þurrðar fyrir ófriðinn síðari, kemur það miklu glögglegar fram, þegar tekin er til athugunar veiði einstakra fisktegunda. Sérstaklega eru það þær fisktegundir, sem mest er eftir sótt, sem sýnast ganga til þurrðar, ýsa, heilagfiski og koli.

Þannig veiddust 5—7 þús. tonn af lúðu hér á landi árlega árin 1922—1927, en síðan 1930 hefur aldrei veiðzt meir en rúmlega 3 þús. tonn (mest 3065 tonn 1933) og veiðin farið ofan í 2500 tonn.

Svipaða sögu er að segja af kolaveiðunum, að þar hefur aflamagnið farið talsvert þverrandi, og er þó lagt mjög vaxandi kapp á veiðarnar.

Um þorskin er þess að geta, að þrátt fyrir það, að mest er af honum veitt allra fisktegunda, telja fiskifræðingar, að hann hafi ekki gengið til þurrðar á miðunum hér við land síðan 1930. Þorskurinn islenzki er ekki eins og t. d. ýsan, heilagfiskið og kolinn þrælbundinn við miðin hér umhverfis landið, og getur, ef honum hentar, borið sig yfir djúpála á önnur grunn og hefur einmitt gert það nú á síðustu árum, er sjór tók að hitna við Grænland og í Barentshafi. Þorskur hefur t. d. tekið að hrygna við Grænland á síðustu árum, og hafa riðstöðvarnar þar notið tiltölulega góðs friðar. Fiskmerkingar hafa sýnt, að þorskstofninn við Grænland er raunverulega hinn sami og á grunnunum hér við land.

Samkvæmt áætlunum, sem Árni Friðriksson fiskifræðingur hefur gert um veiði á öðrum fisk en sild, má veiða árlega á miðunum hér við land allt að 450 þús. tonn (af nýjum fiski upp úr sjó) án þess að fiskstofninn gangi til þurrðar, þar af a. m. k. 300 þús. tonn af þorski, 40 þús. tonn af ufsa, 20 þús. tonn af ýsu, 12 þús. tonn af lúðu og kola, 8 þús. tonn af steinbít, 30 þús. tonn af karfa, hitt af ýmislegum fiski öðrum. Þessi áætlun er miðuð við, að sjávarhiti haldist lítt breyttur frá því, sem er, og rétt er líka að gera sér ljóst, að hún getur ekki verið nákvæm, enda aðallega byggð á athugunum, sem gerðar hafa verið á tiltölulega fáum árum á áhrif veiðanna á fiskstofninn.

En eins og á fiskveiðamálanum er haldið, sýnist það enn eiga langt í land, að hægt verði að skipuleggja veiðina hér við land þannig, að þess verði gætt, að hún sé í hæfi fyrir fiskstofninn og miðin. Meðan það skipulagsleysi, sem nú er um þessi mál, er ráðandi, höfum við Íslendingar þann kost einan að ná svo miklu af fiskveiðunum hér við land í okkar hendur sem okkur er framast fært. Við verðum því hiklaust að efla fiskiflota okkar svo, að við getum sjálfir nytjað miðin, að svo miklu leyti, sem það stendur í okkar valdi, og til slíks fáum við aldrei þvílíkt tækifæri og nú, hvað þá betra. Ef við höfum á miðunum nægilegan fiskiflota, er aðrar þjóðir hafa búið sinn flota, er helzt nokkur von um, að við fáum að sitja einir að miðunum, og þá fyrst er ofurlítill von um, að hægt sé að nytja þau skynsamlega. En ef hinn hátturinn á að vera, að þau séu rænd og rupluð hispurs- og hlifðarlaust, er okkur ekki undankvæmt að taka þátt í ruplinu, enda er það eina leiðin, sem við höfum til þess að geta boðið í þrotabúið, þegar veiðinni lýkur, ræktað síðan upp miðin og hafið útgerð á þau að nýju, sem þá væri ekki vonlaust, að gæti orðið með skynsamlegri hætti.

Ef við miðum fiskiflota okkar við það, að við getum einir setið að miðunum hér við land, verðum við að geta veitt á hann 500—600 þús. tonn af þorskfiski og flatfiski á ári, því að búast má við, að það fiskimagn megi á miðunum veiðast næstu 10—12 ár. Ef við hugsum okkur að herja á miðin við Grænland, Bjarnarey og á Barentshafi, verðum við að bæta við skipum fyrir því, nema við búumst við að þurfa um leið að láta undan síga á okkar eigin sjó. Við Grænland hafa ekki fram að þessu verið fiskveiðar neitt í líkingu við það, sem verið hefur hér við land, en við Bjarnarey og á Barentshafi hafa aðrar þjóðir en Rússar (frá þeim eru ekki til skýrslur)

veitt álika mikið fiskmagn og veiðt hefur hér við land. Annars sýnist vonlítið, að við getum með öllu losnað við óvelkomna gesti af okkar miðum fyrst um sinn, og er því eðlilegast að hugsa sér útgerð til Grænlands, Bjarnareyjar og Barentshafs í stað þess, sem aðrir herja á okkar mið. Því sýnist næst hæfi að sníða okkar fiskiflota við það, að hann geti veitt 500 þús. tonn af þorskfiski í meðalári.

Þess hafa engin merki sézt, að sildveiðarnar hér við land hafi höggvið nokkurt skarð í sildarstofninn, og er óhætt að auka sildveiðina stórkostlega frá því, sem er. En ef veiðiflotinn er aukinn svo, að hann geti veitt 500 þús. tonn af þorskfiski, og sú aukning sé fjölgun togara og vélskipa yfir 30 rúmlestir, mundi auðvelt að auka sildveiðarnar þrefalt, þó að eigi væru skip til þeirra keypt sérstaklega. Vélskip, sem eru 40—150 rúmlestir og byggð til þorskveiða, eru yfirleitt jafnframt mjög vel til sildveiða fallin. Ef stækkun fiskiflotans er að verulegu leyti fólgin í fjölgun þeirra, getum við jafnvel sparað okkur með öllu að senda togara okkar á sildveiðar og aukið sildveiðarnar þó svo mikið, að ekki sýnist ástæða til að stefna hærra fyrst um sinn.

#### Stærð fiskiflotans og afköst á þorskveiðum.

Eins og sést á skýrslunni hér að framan, var samanlagt aflmagn íslenzkra og erlendra skipa á miðunum hér við land árin 1930—1938 470—648 þús. tonn árlega af þorskfiski. Skal nú hér á eftir gerð tilraun til að áætla, hversu mikinn fiskiflota við mundum þurfa til þess að veiða það fiskimagn á eigin skipum.

Aðalvandinn við þvilika áætlun er sá að finna grundvöll fyrir því, hvað áætla má mikla veiði á hvert skip eftir stærð þess og veiðiaðferð.

Um veiði mótorskipanna miðað við stærð, hefur engin nákvæm athugun verið gerð nema athugun Nýbyggingarráðs á veiði þeirra eins og hún var 1939.

Samkvæmt þeirri athugun var meðalveiði á 12—19 rúmlesta báta (vegið meðaltal á öllu landinu) 165 tonn af slægðum fiski með haus, meðalveiði á 20—39 rúmlesta báta 255 tonn og á 40 rúmlesta báta og stærri 365 tonn. (Þessi vegnu meðaltöl eru fengin með áætlaðri skiptingu fiskiflotans eftir landshlutum samkvæmt áætlun nýbyggingarráðs.)

Árin 1944 og 1945 var veiði vélskipa um 50% meiri en árið 1939. Þessi aukning aflans stafar sumpart af aukinni fiskgengd en einnig að verulegu leyti af aukinni sókn hvers veiðiskips og enn að einhverju leyti af batnandi veiðiaðferðum.

Rétt þykir að gera ráð fyrir því í áætlununum um veiðimagn næstu ára, að veiðiskipin verði vel hagnýtt og að veiðiaðferðir, skip og önnur tæki við veiðarnar muni taka allverulegum framförum. Því er í þeim áætlunum, sem hér fara á eftir, gert ráð fyrir 50% meiri veiði á hvert vélskip en var 1939, en það er, eftir því sem næst verður komið, svipuð veiði á hvert skip og árin 1944 og 1945.

Um áætlun á veiði togaranna hefur verið farin önnur leið. Upplýsingar eru til um veiði þeirra 1944 og 1945, en hún var 2800—2900 tonn að meðaltali, og er áætlað, að veiði okkar gömlu togara og nýrra togara af svipaðri stærð verði aðeins lítils háttar minni næstu árin, en veiði hinna stóru nýju togara (520 rúmlesta) verði hins vegar lítils háttar meiri.

Við áætlanir þær, sem hér fara á eftir, er því gert ráð fyrir meðalveiði á skip, allt miðað við slægðan fisk með haus, sem hér segir:

Vélbátar 1—11 rúmlesta .....	100 tonn
— 12—19 rúmlesta .....	250 —
— 20—39 rúmlesta .....	380 —
— 40 rúmlesta og stærri .....	520 —
Togarar, minni (ca. 320 smál.) .....	2600 —
— stærri (ca. 520 smál.) .....	3000 —

**Áætlanir nýbyggingarráðs um tölu skipa, burðarmagn fiskiflotans og afla hans árið 1951.**

Vélbátar	Meðalrúml. tala	I.		II.		III.		IV.		V.	
		Tala	rúml.	Tala	rúml.	Tala	rúml.	Tala	rúml.	Tala	rúml.
— 0—11 rúml. ca. . . . .	4	250	1000	250	1000	250	1000	250	1000	250	1000
— 12—19 — — — . . . . .	15	100	1500	100	1500	100	1500	100	1500	100	1500
— 20—39 — — — . . . . .	35	150	5225	150	5225	150	5225	150	5225	165	5225
— 40 rúml. og yfir ca. . . . .	65	300	19500	220	14300	360	23400	300	19500	200	13000
Togarar ca. . . . .	320—520	58	24560	75	30000	75	30000	90	34800	90	34800
Allur flotinn		858	51785	795	52025	935	61125	890	62025	805	55525

**Áætluð veiði í smálestum.**

Fiskur upp úr sjó . . . . .	517000	514000	601000	611000	556000
— slægður með haus . . . . .	426000	428000	501000	509000	463000

Eins og við blasir, þegar þessar áætlanir eru bornar saman, eru sumir liðirnir eins í þeim öllum. Er ekki gert ráð fyrir neinni aukningu smábátalotans og jafnvel gert ráð fyrir, að mjög lítið verði smíðað af nýjum bátum í stað þeirra, sem farast og fyrnast. Sama máli gegnir með mótorbáta 12—19 lesta.

Í áætlunum I—IV er einmitt gert ráð fyrir lítilli fjölgun mótorskipa í stærðarflokknum 20—39 rúml. umfram það, sem þegar hafa verið gerðar ráðstafanir um. Er áætlað, að um 90 skip af þessari stærð, þeirra, sem nú eru í fiskiflotanum, verði ófyrnd í ársbyrjun 1950, en þegar hafa verið útveguð, pöntuð eða byrjað á smíði um 30 skipa af þessari stærð og gerð. Ástæðurnar til þess, að ekki þykir rétt að áætla verulega aukningu þessa flokks, eru aðallega tvær. Önnur er sú, að skip af þessum stærðarflokki, nema þá helzt hin allra stærstu þeirra, 35—39 rúml. skipin, þykja eigi veita sjómönnum nægilegt öryggi í ósjó og ofveðrum. Hin er sú, að þau eru of lítil til að fara ein með nótt á sildveiðum, a. m. k. eins og sildveiðarnar hafa verið reknar, en sjálfsagt þykir, að sem mest af aukningu mótorskipanna sé við það miðuð, að hin nýju skip geti stundað bæði þorskveiðar og sildveiðar.

Um togarana er hins vegar það að segja, að þegar hafa verið gerðar ráðstafanir til að fá 30 nýja togarar, sem eru um 520 rúml. hver, en sennilegt þykir, að aukning togaralotans fram yfir þetta verði nokkurn veginn jöfnum höndum fölgin í kaupum togarar af þeirri stærð og í kaupum togarar af stærðinni 320—400 tonn. Áætlanir I og III eru gerðar með það mark fyrir augum að auka flotann aðallega með stórum mótorskipum, hæfilegum til sildveiða, áætlanir II, IV og V með það mark fyrir augum að auka aðallega togaralotann. Áætlanir I og II eru við það miðaðar, að flotann geti veiðt ca. 500 þús. tonn, áætlanir III og IV við, að hann geti veitt ca. 600 þús. tonn, hvort tveggja af nýjum fiski, og áætlun V, sem eru fyrstu lauslegu frumdrögin að áætlun, er miðuð við ca. 550000 tonna veiði, er þar aðallega lögð áhersla á aukningu togaralotans.

Við val á milli þessara áætlana kemur margt til greina auk afkastanna á þorskveiðum. Eitt er afkastageta á sildveiðum, annað tilkostnaður við aukningu flotans, þriðja rekstrarkostnaður hans, fjórða þörf hans fyrir vinnuafli, og mætti þó fleira telja.

**Afköst fiskiflotans á sildveiðum.**

Fyrst eftir að byrjað var að afla sild í bræðslu hér við land, þóttu togarar sæmlega hentug skip til sildveiða. Síldarverksmiðjur voru fáar og stundum langt að flytja síldina til þeirra, og reyndist því yfirleitt vel að hafa stór skip til veiðanna. Síðan síldarverksmiðjunum fjölgaði, hefur stærstu síldveiðiskipunum fækkað á veiðunum. Á síðustu árum hafa togarar ekki sinnt síldveiðum, og er það hvort tveggja, að þeir þykja ekki til þeirra hentugir, síðan verksmiðjum fjölgaði, og þeir hafa haft öðrum hlutverkum að gegna. Eins og nú horfir, virðast hentugust til síldveiða mótorskip, sem geta farið ein með nótt, og mega þau helzt ekki vera minni en 40 rúml. skip.

og geti þó komið til greina 35—39 rúmlesta skip, ef ekki er vól nægilegra skipa stærri.<sup>1)</sup> Þegar gert er upp á milli áætlananna um þessi efni, þykir þó ekki ástæða til að reikna með meira en ca.  $\frac{1}{3}$  hluta mótorskipa 20—39 lesta.

Við áætlun þá, sem hér fer á eftir, er lögð til grundvallar meðalveiði á skip 1937—45, en hún var sem næst 5300 mál á skip 20—39 rúmlestir, og 8500 mál á mótorskip yfir 40 rúmlestir, en þessi áætlaða meðalveiði þó hækkuð um ca. 20% vegna þess, að vitað er, að aflinn hefði getað orðið allverulega hærri þessi ár, ef löndunarskiyrði og aðrar aðstæður í landi hefðu þá (1937—45) verið jafngóðar og þær eru nú. Samkvæmt því er þá reiknað með ca. 6400 málum á 20—39 rúm. bát, en ca. 10200 mál á báta yfir 40 rúm.

#### Síldveiði samkvæmt áætlunum.

	I.		II.		III.		IV.		V.	
	Afli	Tala þús.	Afli	Tala þús.	Afli	Tala þús.	Afli	Tala þús.	Afli	Tala þús.
Vélbátar 20—39 lestir .....	50	320	50	320	50	320	50	320	50	320
— 40 lestir og stærri .....	300	3060	220	2240	360	3670	300	3060	200	2040
Alls	350	3380	270	2560	410	3990	350	3380	250	2360

#### Aldur fiskiskipa og endurnýjun.

Aður en tilraun er gerð til þess að áætla, hve mikið við þurfum að láta smíða fyrir áramót 1950—51 til þess að floti okkar verði af þeirri stærð, er gert er ráð fyrir í áætlunum I—V hér að framan, er nauðsynlegt að athuga, hve mörg skip, þeirra sem við nú eigum, verða nothæf um áramót 1950—51.

Við áramótin 1945—46 var yngsti togarinn í flotanum 17 ára gamall, en þeir næstýngstu 18, 20, 21 og 25 ára, einn togari á hverjum þessum aldri og allir hinir eldri. Allt eru þetta stálskip, og er talið hæfilegt að afskrifa stálskip á 20 árum, enda er langt síðan farið var að tala um togarana sem ryðkláfa. En á síðari árum hafa flestir þeirra verið gerðir vandlega upp, og hefur mikill meiri hluti af hverjum togara verið endurnýjaður, síðan hann var byggður. Er því talið, að margt togara okkar sé enn sémilega góð skip, og ekki sýnist óeðlilegt að gera ráð fyrir, að rúmur helmingur þeirra, sem við áttum um síðustu áramót, verði enn í flotanum 1951, eða ca. 15 togarar, samtals 5000 rúmlestir. Fyrningin á þessum árum mundi þá vera 13 togarar 4383 rúmlestir.

Nýbyggingarráð hefur talið saman fiskiskip önnur en togarar, sem horfið hafa úr veiðiskipaflotanum síðan 1935, eða síðustu 11 ár. Hafa þau reynzt 193, samtals 4779 rúmlestir. Auk þess eru samkvæmt sjómannaalmanakinu 1946 74 skip, sem talið er, að umbyggð hafi verið eða stækkuð frá því 1935, og eru þau 2160 rúmlestir eftir umbygginguna, og mun því ekki fjarri sanni að telja fyrningu á öðrum fiskiskipum en togurum síðastliðin 11 ár 267 skip, samtals 6939 rúmlestir, eða um 630 rúmlestir á ári. En gera verður ráð fyrir allmiklu meiri fyrningu á þessum hluta fiskiflotans á næstu árum en verið hafa síðastliðin 11 ár.

Allverulegur hluti flotans er nú á því aldurstigi, að gera verður ráð fyrir mikilli fyrningu, og svo hefur undanfarin ár verið svo lítil úrvöl að afla sér nýrra skipa, að reynt hefur verið að nota gömul skip, meðan þess er nokkur kostur, og mun því óhætt að hækka áætlaða fyrningu frá 630 rúm. á ári upp í 800—1000 rúm., eða 4—5000 rúm., alls á 5 árum.

Sé athugaður aldur skipanna eins og hann var um áramótin 1945—46, kemur í ljós, að 183 skip (önnur en togarar) eru byggð fyrir 1920 og ekki endurbyggð eftir

1) Ef tekin yrði upp hringnót í stað venjulegrar herpinótar, eða aðrar þær veiðiaðferðir, sem minni mannafla krefjast við veiðarnar, batnar mjög aðstaða hinna minni skipa, jafnvel minni skipa en 35 lesta.

1930. Rúmlestatala þessara skipa var 4877. Þetta þýðir, að ef skip, sem um áramót 1950—51 eru orðin 30 ára gömul (eða 20 ára, hafi þau verið umbyggð), séu horfin úr flotanum, þá samsvari það tæplega 5000 rúmlesta fyrningu.

Samkvæmt þessu má því búast við, að fyrning þess fiskiflota, sem við áttum um áramót, verði sem næst því, sem hér segir:

13 togarar .....	4383 rúmlestir
183 önnur skip .....	4872 —
	Samtals 9255 rúmlestir

Ef hinn starfandi fiskifloti, skip 12 rúmlestir og stærri, við áramótin 1945—46 er talinn 23211 rúmlestir, ætti að verða eftir af honum í ársbyrjun 1950 14639 rúmlestir, þ. e. togarar 5000 rúml. og önnur skip 9639 rúmlestir.

Niðurstaðan af þessu er þá sú, að um áramót 1950—51 ættu eftirfarandi skip og bátar af þeim, sem skráð voru um áramót 1945—46, að vera nothæf:

96 skip 12—19 rúmlestir .....	samtals	1473 rúml.
88 skip 20—39 rúmlestir .....	—	2234 —
73 skip meir en 40 rúmlestir .....	—	5932 —
15 togarar .....	—	5000 —
	352 skip	Alls 14639 rúml.

Dykir rétt að gera ráð fyrir, að þessi skip verði ófyrnd í ársbyrjun 1951 og megi draga þau frá þeim flota, sem við teljum okkur hæfilegt að eiga þá, þegar við reiknum, hvað við þurfum að auka flotann næstu 5 ár.

#### Hve mikið þarf að auka flotann?

Samkvæmt áætlun þeirri um fyrningu fiskiflotans á næstu árum, sem getið var í kaflanum hér að framan, var gert ráð fyrir, að eftir yrði í ársbyrjun 1951 af þeim flota, sem skrásettur er í ársbyrjun 1946, sem hér segir, og er þó bátum minni en 20 rúml. sleppt, þar sem engin hinna 5 áætlana gerir ráð fyrir neinni viðbót af þeirri stærð.

Áætlaðar leifar gamla flotans í ársbyrjun 1951.			Tala	Rúml.
Vélbátar 20—39 rúmlestir .....	88	2234		
— 40 rúmlestir og stærri .....	73	5932		
	Alls	161	8266	
Togaras .....	15	5000		
	Samtals	176	13266	

Til þess að fiskiflotinn nái þeirri stærð árið 1950, sem gert er ráð fyrir í þeim áætlunum (I-IV), sem hér að framan hafa verið birtar, þarf að bæta við hann á næstu fimm árum svo sem eftirfarandi yfirlit sýnir:

#### Nauðsynleg viðbót árin 1945—1950 til þess að ná áætlun.

	Áætlun I.		Áætlun II.		Áætlun III.		Áætlun IV.		Áætlun V.	
	Tala	Rúml.	Tala	Rúml.	Tala	Rúml.	Tala	Rúml.	Tala	Rúml.
Vélbátar 35 tonna .....	60	2100	60	2100	60	2100	60	2100	75	2625
— yfir 40 tonn .....	225	14625	145	9425	285	18525	225	14625	125	8125
Vélbátar alls	285	16725	205	11525	345	20625	285	16725	200	10750
Togaras ca. 320—520 tonn	40	19760	60	25200	60	25200	75	30000	75	30000
Viðbót alls	325	36485	265	36725	405	45825	360	46725	275	40750

Af þessari viðbót er þegar fullvíst, að bætast muni við á næstu árum sem eftirfarandi yfirlit sýnir:

	Tala	Rúmlestir
Vélbátar ca. 35 tn. ....	28	971
— 40—59 tn. ....	36	1838
— 60—80 tn. ....	58	4281
	<hr/>	<hr/>
Samtals	122	7090
Togarar ca. 520 tn. ....	30	15600
	<hr/>	<hr/>
Alls	152	22690

Af bátum þeim, sem hér eru taldir, eru margir þegar komnir til landsins eða fullsmíðaðir innanlands. Á árinu 1945 bættust samtals 18 skip og 1184 rúml. við flotann af skipum, sem komust á skipaskrá 1946. Þessi skip eru talin með í eftirstöðvum hins skrásetta flota og reiknast því ekki með í þeim flota, sem þegar er kominn til viðbótar.

Á eftirfarandi yfirliti sést, hversu mikið þarf að bæta við flotann umfram það, sem þegar er vitað, að muni bætast við hann, til að uppfylla hinar áður nefndu áætlanir (I—V).

#### Viðbót árin 1947—1950 umfram þegar ákveðna viðbót.

	Áætlun I.		Áætlun II.		Áætlun III.		Áætlun IV.		Áætlun V.	
	Tala	Smál.	Tala	Smál.	Tala	Smál.	Tala	Smál.	Tala	Smál.
Vélbátar ca. 35 tn. ....	32	1129	32	1129	32	1129	32	1129	47	1634
-- yfir 40 tonn ....	131	8506	51	3306	191	12406	131	8506	31	2006
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Vélbátar alls	163	9635	83	4435	223	13535	163	9635	78	3660
Togarar 320—520 tn. ....	13	4160	30	9600	30	9600	45	14400	45	14400
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Viðbót alls	176	13795	113	14035	253	23135	208	24035	123	18060

Hlutfallslega vantar til uppfyllingar áætlununa sem segir í eftirfarandi yfirliti, miðað við tölu skipa:

	Áætl. I.	Áætl. II.	Áætl. III.	Áætl. IV.	Áætl. V.
Vélbátar ca. 35 tn. ....	53%	53%	53%	53%	63%
Vélbátar yfir 40 tn. ....	58%	35%	67%	58%	25%
Vélbátar alls ....	57%	40%	65%	57%	39%
Togarar ....	33%	50%	50%	60%	60%

#### Kostnaður við aukninguna.

Þau fiskiskip, sem bætt hafa við íslenska flotann síðan í ársbyrjun 1945, ásamt þeim skipum, sem nú þegar er húið að ákveða kaup eða smíði á og bætast munu við flotann á þessu og næsta ári, munu eftir því sem næst verður komið, kosta nú í erlendum gjaldeyri sem eftirfarandi yfirlit sýnir:

	Tala	Smál.	Gjaldeyri millj. kr.
Bátar í smíðum í Svíþjóð ....	50	3550	27.0
Bátar frá Danmörku ....	18	1020	5.6
Bátar, aðrir, erlendis frá ....	19	1385	5.8
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Vélbátar erl. frá samtals	87	5955	38.4
Vélbátar smíðaðir innanlands ....	53	2361	12.3
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Vélbátar alls	140	8316	50.7
Togarar ....	30	15600	90.0
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Samtals	170	23916	140.7

Ekki mun allur þessi kostnaður falla undir nýbyggingarreikning, þannig munu sænsku bátarnir ekki verða greiddir af honum, nema þá að nokkru leyti, og engar slíkar greiðslur hafa farið fram enn. Ekki er heldur nema nokkur hluti þess erlenda gjaldeyris, sem fer til bátasmíða innanlands, sem koma mun á nýbyggingarreikning. Á hinn bóginn hefur hér verið gengið út frá þeim kostnaði, sem nú er vitað um, en hann mun geta hækkað nokkuð. Varla mun þó ástæða til að ætla, að það geti orðið öllu meira en ca. 10 millj. kr. Mundi þá kostnaðurinn við þessa aukningu fiskiflotans, sem þegar er ákveðinn, nema um það bil 150 millj. kr.

Þá er rétt að gera sér grein fyrir, hve mikið sú viðbót við fiskiflotann mundi kosta, sem vantar til uppfyllingar áðurnefndra áætlana, umfram það, sem þegar hefur verið keypt. Um þetta atriði hljóta allar ágizkanir að vera í meira lagi óvissar. Það eina, sem hægt er að fara eftir, er það verð, sem verið hefur á þeim flota, sem þegar hefur verið keyptur, og er þó hvergi nærri víst, hvað það verður. Hér hefur verið reiknað með, að verð togaranna verði 6000 kr. á tonnið. Er það heldur meira en verðið á tonn er á þeim 30 togurum, sem þegar hafa verið keyptir, en það er um 5800 kr. Ástæða er til að áætla verðið á þeim minni togurum, sem hér er reiknað með í áætlununum eitthvað hærra á tonn en á hinum stærri togurum, sem þegar hafa verið keyptir, þar sem reyndin er sú, að tonnið verður alltaf dýrara í minni skipum. Af þeim ástæðum hefur verið reiknað með 6000 kr. verði á tonnið. Hvað vélbátunum viðvíkur, þá er verð þeirra báta, sem keyptir hafa verið erlendis, ákaflega misjafnt. Þannig er verð 35 tn. báta keyptra í Danmörku nálægt því að vera 6600 kr. á tn., en 65 tn. báta keyptra þar 5800 kr. Svíþjóðarbátarnir verða allmiklu dýrari, eða að því sem nú verður komizt næst, 9000 kr. á tonnið fyrir 50 tonna báta og 7500 fyrir 80 tn. báta. Hér hefur verið reiknað með, að verð báta 40 smál. og stærri, sem keyptir eru erlendis, verði að meðaltali 7000 kr., en það mun láta nærri, að það hafi verið meðalverð þeirra báta, sem keyptir hafa verið hingað til. Í samræmi við þetta hefur verið reiknað með nokkru hærra verði á smálest fyrir 35 tn. báta keypta erlendis, eða 8000 kr., enda þótt engir bátar hafi verið keyptir erlendis frá af þessari stærð við því verði. Verð á bátum smíðuðum innanlands hefur verið áætlað 10000 kr. á smálest fyrir báta yfir 40 tn. og 11000 kr. á 35 tn. báta, en það mun láta nærri, að þeir bátar, sem nú eru smíðaðir innanlands kosti, er þessu nemur á hverja smálest. Enn fremur hefur verið reiknað með, að helmingurinn af þessum kostnaði sé bein erlend gjaldgeyrnisnotkun, en það eru efniskaup og sá hluti flutningskostnaðar og váttryggingar, sem gera má ráð fyrir, að greiðist í erlendum gjaldeyri. Þetta er vitaskuld mjög óvíst, en þó það, sem næst verður komizt eftir þeim kostnaðaráætlunum, sem fyrir liggja.

Ef gert er ráð fyrir, að öll sú viðbót flotans, sem þarf til að uppfylla áætlanirnar, sé byggð erlendis, verður kostnaðurinn og þá um leið gjaldeyrisnotkunin eins og eftirfarandi tafla sýnir:

**Áætluð gjaldeyrisnotkun til þess að uppfylla áætlanirnar, ef viðbótin er öll byggð erlendis.**

	Áætl. I. millj. kr.	Áætl. II. millj. kr.	Áætl. III. millj. kr.	Áætl. IV. millj. kr.	Áætl. V. millj. kr.
Vélbátar ca. 35 tn. ....	9.0	9.0	9.0	9.0	13.2
— yfir 40 tn. ....	59.5	23.1	86.8	59.5	14.0
Vélbátar samtals	68.5	32.1	95.8	68.5	27.2
Togarar .....	25.0	57.6	57.6	86.4	86.4
Alls	93.5	89.7	153.4	154.9	113.6

Það má ganga að því visu, að töluverður hluti þeirra vélbáta, er bætast flotunum á næstu árum, verði byggður innanlands. Ef gert er ráð fyrir, að umfram það,

sem nú er í byggingum innanlands, verði byggðar 4000 smálestir hér á næstu fimm árum, en öllu meira virðist ósennilegt, að hægt yrði að byggja, eftir því sem afkastageta skipasmíðastöðva er hér nú, yrði kostnaðurinn við byggingu þeirrar viðbótar, sem vantar til fyllingar áætlananna, eins og eftirfarandi yfirlit sýnir. Er þá gert ráð fyrir, að allir 35 smál. bátarnir verði byggðir innanlands og af stærri bátunum það, sem á vantar 4000 smálestirnar.

**Áætlaður heildarkostnaður við að uppfylla áætlanirnar, ef 4000 tonn eru byggð innanlands.**

	Áætl. I. millj. kr.	Áætl. II. millj. kr.	Áætl. III. millj. kr.	Áætl. IV. millj. kr.	Áætl. V. millj. kr.
Vélbátar ca. 35 tn. ....	12.4	12.4	12.4	12.4	18.2
— yfir 40 tn. ....	62.2	31.8	95.5	68.2	20.1
Vélbátar samtals	80.6	44.2	107.9	80.6	38.3
Togarar .....	25.0	57.6	57.6	86.4	86.4
Alls	105.6	101.8	165.5	167.0	124.7

Samkvæmt þessum forsendum verða vélbátarnir um það bil 12 millj. kr. dýrari samtals með því að láta smíða 4000 tonn af þeim innanlands en ef þeir væru allir smíðaðir erlendis.

Gjaldeyrisnotkunin mundi með þessum sömu forsendum og með því að reiknað sé með, að helmingur verðs báta smíðaðra innanlands sé bein notkun erlends gjaldeyris, verða sem hér segir:

**Áætluð gjaldeyrisnotkun við að uppfylla áætlanirnar, ef 4000 tonn eru byggð innanlands.**

	Áætl. I. 1000 kr.	Áætl. II. 1000 kr.	Áætl. III. 1000 kr.	Áætl. IV. 1000 kr.	Áætl. V. 1000 kr.
Vélbátar ca. 35 tn. ....	6200	6200	6200	6200	9100
— yfir 40 tn. ....	53800	17400	81100	53800	10000
Vélbátar samtals	60000	23600	87300	60000	19100
Togarar .....	25000	57600	57600	86400	86400
Alls	85 000	81200	144900	146400	105500

Samkvæmt þeim að mörgu leyti mjög vafasömu forsendum, sem hér hefur verið reiknað með, verður gjaldeyrisparnaðurinn við að byggja 4000 smálestir af vélbátum innanlands 8—9 millj. kr.

Ef gengið er út frá þeim forsendum, sem sennilegast virðast, þ. e. að verulegur hluti, ca. 4000 tonn, af vélbátum verði smíðaður innanlands, verður sá erlendi gjaldeyris, sem þarf til þess að uppfylla þessar áætlanir, 80—85 millj. kr. samkvæmt áætlunum I og II, ca. 145 millj. kr. samkvæmt áætlunum III og IV og um 105 millj. kr. samkvæmt áætlun V.

**Notkun erlends gjaldeyris.**

Þá er rétt að gera sér grein fyrir, hve miklu fjármagni íslenska þjóðin hefur yfir að ráða í erlendum gjaldeyri nú og á næstu árum til þessarar viðbótar við flotann.

Í málefnaþinginu ríkisstjórnarinnar var ákveðið að leggja 300 millj. kr. af hinum erlendu innstæðum á sérstakan reikning, nýbyggingarreikning, er verja skyldi til kaupa á framleiðslutækjum. Af þessum 300 millj. kr. var gert ráð fyrir, að 200 millj. kr. yrði varið til kaupa á fiski- og flutningaskipum, vélum í báta og skip o. þ. u. l. Af þessum 200 millj. kr. var hinn 1. apríl 1946 búið að veita gjaldeyrisleyfi fyrir 162.1 millj. kr., er skiptist þannig niður:

Flutningaskip og önnur skip en fiskiskip .....	55.6 millj. kr.
Togarar .....	76.9 — —
Fiskiskip 35—200 smálestir .....	17.1 — —
Efni til skipasmiða .....	4.1 — —
Bátavélar og varahlutir .....	8.3 — —

Alls 162.1 millj. kr.

Af þessum leyfum er þó nokkuð, sem vitað er, að ekki muni verða notað. Eru það nær eingöngu leyfi til fiskiskipa, samtals um það bil 4.9 millj. kr. Munu því hafa verið eftir óráðstafað hinn 1. apríl 1946 af hinum 200 millj. kr. á nýbyggingarreikningi, er verja átti til skipakampa, um 43 millj. kr. En nú (1. nóv. 1946) má segja, að ekkert sé eftir af þessu, og stafar það bæði af verðhækkunum á togurunum og af nýjum leyfisveitingum.

Samkvæmt þessu verður því að telja, að ekkert sé eftir til ráðstöfunar af hinum upprunalegu 200 milljónum króna, sem lagðar voru á nýbyggingarreikning.

Samkvæmt lögum, sem samþykkt voru á haustþinginu 1945, skal leggja sem svarar 15% af útflutningsverðmæti hvers árs á nýbyggingarreikning. Ráðið er þeirrar skoðunar, að þessi 15% nægi aðeins til árlegs innflutnings á þeim tækjum, öðrum en skipum, er greiða skal af nýbyggingarreikningi, enda samsvara þau hlutfallstölu framleiðslutækja af innflutningi áranna fram til 1939. Það er því ljóst, að ef gjaldþyrir á að vera fyrir hendi til þess að halda áfram hinni fyrirhuguðu aukningu flotans, þá verður að auka þessa hundraðstölu mjög verulega. Ráðið er þeirrar skoðunar, að leggja þyrfti á nýbyggingarreikning 10% af andvirði útflutnings hvers árs til viðbótar, eða alls 25%.

Ef reiknað er með 300 millj. kr. árlegum útflutningi á næstu árum, mundi þannig vera til ráðstöfunar til hinnar eiginlegu nýsköpunar skipastólsins, að eðlilegri endurnýjun og viðhaldi ekki meðtöldu, alls 150 millj. kr. miðað við næstu fimm ár.

Sú viðbót, sem þegar hefur verið ákveðin á farflotanum, er álíka mikil og ráð var fyrir gert, að mundi þurfa í áætlun nýbyggingarráðs um flutningaflotann. Þessi viðbót er svo rifleg, að engin ástæða er til að reikna með, að nokkur veruleg viðbót verði við flutningaskipafлотann umfram þetta á næstu fimm árum. Er það ábyggilega mjög riflega áætlað, ef reiknað er með 20 millj. kr. til kaupa á flutningaskipum umfram það, sem þegar hefur verið ákveðið. Eftir verða þá um 130 millj. kr. Nægir þetta til að uppfylla allar áætlanirnar og meira en það.

Samkvæmt þessu er það því sýnilegt, að skortur á erlendum gjaldeyri getur ekki hindrað framkvæmd þeirra áætlana um aukningu fiskiflotans, sem hér hefur verið gert ráð fyrir, ef þær forsendur, sem gengið hefur verið út frá, eru nokkurn veginn í samræmi við veruleikann.

Um þessar forsendur er það að segja, að allar kostnaðaráætlanir eru það háar, að ósennilegt virðist, að kostnaðurinn geti orðið öllu meiri. Sú forsenda, sem einna mest tvímælis getur orkað, er, að útflutningur landsins verði að meðaltali 300 millj. kr. á ári næstu fimm ár. Útflutningur ársins 1945 var um það bil 270 millj. kr. Ef þetta ár hefði verið sémilegt síldarár, hefði hann orðið talsvert á fjórða hundrað millj. kr. Ekki er ósennilegt, að talsvert verðfall geti orðið á afurðum okkar, sérstaklega sumum, eins og ísfisknum. Hins vegar virðist allt benda til, að gifurleg eftirspurn muni verða á mörgum afurðanna á næstu árum, eins og t. d. síldarafurðum og lýsi, og því varla ástæða til að gera ráð fyrir miklu verðfalli á þeim. Hitt mundi einnig vega á móti, að fiskifloti okkar fer stöðugt vaxandi og fiskiðnaður ýmiss konar rís á fót, svo að framleiðslan eykst stöðugt bæði að magni og verðmæti. Sömu leiðis er sennilegt, að samfara verðfalli á útflutningsafurðum okkar verði einnig verðfall á innfluttum vörum, þótt ekki sé líklegt, að það verði eins mikið. Vegur þetta einnig á móti. Hins vegar geta og alltaf komið aflaleysisár, sem hrófla öllum áætlunum. Að þessu athuguðu virðist það alls ekki vera svo óvarlega áætlað að gera ráð

fyrir um 300 millj. kr. útflutningi að meðaltali næstu fimm árin, og ekki virðist ósennilegt, að um allmiklu hærri upphæð gefi verið að ræða.

#### Mannaflí flotans.

Hér skal tilraun gerð til að gera sér grein fyrir, hve mikinn mannafla muni þurfa á fiskiskipafлотann með þeirri aukningu, sem ráðgerð er í áætluninum hér að framan, og með þeirri aukningu, sem þegar er ákveðin. Ýmsir erfiðleikar eru á þessu, og þá fyrst og fremst þeir, hve mikill mismunur er á mannaflaþörfinni eftir því, hvaða veiðiaðferðir eru notaðar, og hve þær talnalegu heimildir, sem til eru, eru litlar, óhentugar og óáreiðanlegar.

#### Togararnir.

Skulu þá togararnir fyrst teknir til athugunar. Sem stendur er 26—30 manna áhöfn á togurunum við veiðar, allt eftir stærð þeirra, að meðaltali 28 menn. Af þeim siglir þó aðeins um það bil helmingurinn, eða 13 menn, til Englands. Gera verður ráð fyrir, að nokkru fleiri menn muni þurfa á þá nýju togara, sem eru allmiklu stærri en hér hafa áður tíðkast, 520 smál. skipin, eða á að gizka 35 menn á ísfiskveiðar. Á saltfiskveiðum þarf talsvert stærri áhöfn, þar sem meira er þá gert að fiskinum um borð. Gera verður þar ráð fyrir 36 mönnum á minni togara, og 40 á þá stærri. Mannaflí á togarafлотann samkvæmt hinum ýmsu áætlunum verður þá með þessum forsendum sem hér segir:

Mannaflí á togarafлотann	Áætl. I.	Áætl. II.	Áætl. III.	Áætl. IV.	Áætl. V.
Á ísfiskveiðum .....	1830	2310	2310	2730	2730
Á saltfiskveiðum .....	2210	2820	2820	3360	3360

Áætlun I samsvarar þeim togarafлотa, sem mundi verða hér á landi, ef öllum gömlu togurunum yrði haldið við, en engir nýir keyptir um fram þá, sem þegar hafa verið keyptir. Sú aukning mannafla, sem þar er gert ráð fyrir, er því nokkurn veginn sú aukning, sem gera verður ráð fyrir vegna þeirra ráðstafana, sem þegar hafa verið gerðar. Í ársbyrjun 1946 voru á landinu 28 togarar með um það bil 800 mönnum samtals. Sú viðbót, sem þarf umfram þetta til að uppfylla áætlunirnar, sést á eftirfarandi yfirliti.

Mannaflaaukning á togarafлотanum	Áætl. I.	Áætl. II.	Áætl. III.	Áætl. IV.	Áætl. V.
Á ísfiskveiðum .....	1030	1510	1510	1930	1930
Á saltfiskveiðum .....	1410	2020	2020	2560	2560

Samkvæmt þessu verður að reikna með um það bil 1000 manna viðbót á togarafлотann eins og hann verður, þegar hinir nýju togarar bætast við, ef ekki heltist úr lestinni af þeim gömlu. Þetta er miðað við ísfiskveiðar. Á saltfiskveiðum verður að reikna með 400 mönnum til viðbótar. Þetta er sú áætlun, sem minnsts mannafla krefst á togarafлотann. Samkvæmt þeim hæstu, IV—V, þarf um 1900 menn til viðbótar á ísfiskveiðar og 2600 á saltfiskveiðar.

Togaraútgærd hér á landi náði hámarki sínu árið 1928. Þá voru gerðir hér út 47 togarar, og samkvæmt fiskiskýrslunum voru áhafnir þeirra samtals um það bil 1200 manns. Þessi tala mun vera eins konar meðaltala fyrir skipverjatölu á árinu. Það mun því láta nærri, að sá mannaflí, sem gert er ráð fyrir í áætlun I, sé um 800 mönnum meiri en mest hefur hér verið sjómanna á togurum. Vegna þess, hve skipin í þessum áætlaða flota eru að meðaltali miklu stærri en í flotanum 1928, er aukning mannaflans hlutfallslega svo miklu meiri en aukning skipatölu. Þessi aukning um 800 menn er ca. 67%, eða allmiklu meiri en aukning íbúatölu landsins á sama tíma, sem mun vera nálægt 25% frá 1928 til ársloka 1946.

#### Vélbátarnir.

Hér skal gerð tilraun til að áætla, hve mikinn mannafla þurfi á vélbátafлотann yfir 12 smál., sé hann allur gerður út í einu á þorskveiðar. Mundi þetta nokkurn

vegin svára til þess mannafla, er þyrfti á vetrarvertíð, en þá mun yfirleitt verða að reikna með, að flestallir bátar af þessari stærð séu gerðir út, ef um nokkra verulega útgerð á þeim er að ræða.

Hér skal fyrst gengið út frá þeirri óraunhæfu forsendu, að allir bátarnir séu gerðir út á línuveiðar.

Tala þeirra, er vinna við vélbáta á línuveiðum bæði á sjó og landi, er lítið breytileg eftir stærð bátanna. Úr því að báturinn er yfir 12 smál. þarf um það bil 11—12 menn, 5 á sjó og 6—7 á landi. Á stærri línuveiðaskipum, sem ekki flytja afla sinn í land daglega, er talan svipuð, nema hvað þar eru hlutfallslega fleiri á sjó.

Samkvæmt þessu verður mannaflapörfin á vélbátana, séu þeir allir gerðir út á línuveiðar, sem eftirfarandi yfirlit sýnir:

#### Mannaflapörf á vélbáta á vetrarvertíð 1951.

	Tala báta	Sjómenn	Landmenn	Menn samtals
Áætlun I .....	550	2750	3850	6600
Áætlun II .....	470	2350	3290	5640
Áætlun III .....	610	3050	4270	7320
Áætlun IV .....	550	2750	3850	6600
Áætlun V .....	460	2300	3220	5520

Samkvæmt því, sem næst verður komizt, munu á að gízka 302 bátar yfir 12 smál. hafa verið gerðir út á vetrarvertíð 1946. Þar við bætast 41 skip, sem voru í flutningum, aðallega ísfiskflutningum. Sá nýi vélbátafloti, sem þegar er búið að leggja drög að, mun vera 122 skip, og má búast við, að flestöll þeirra verði komin hingað fyrir vetrarvertíð 1947. Með því að gera ráð fyrir eins og áður, að allur þessi floti verði á línuveiðum, fæst mannaflapörfin á sama hátt og áður. Er þá ekki gert ráð fyrir neinni fyrningu á gamla flotanum til þess tíma. Þessi mannaflí sést í eftirfarandi yfirliti. Þar sést einnig áætlaður mannaflí á flotanum eins og hann var á vetrarvertíð 1946, með því að reikna með öllum bátum á línuveiðum og með því, að 10 manna áhöfn sé að meðaltali á fiskflutningaskipum.

	Tala báta	Sjómenn	Landmenn	Menn alls
Vetrarvertíð 1946 .....	343	1920	2110	4030
Vetrarvertíð 1947, áætluð .....	465	2330	3250	5580

Sú viðbót mannafla, sem nauðsynleg verður samkvæmt þessum forsendum, umfram þann, sem nú stundar atvinnu við vélbáta samkvæmt hinum ýmsu áætlunum, og þeim vélbátaflota, sem gert er ráð fyrir á vetrarvertíð 1947, sést í eftirfarandi yfirliti:

	Aukning báta	Aukning sjómanna	Aukning landmanna	Aukning samtals
Áætl. vetrarvertíð 1947 .....	122	410	1140	1550
Áætl. I vetrarvertíð 1951 .....	207	830	1740	2570
— II — .....	127	430	1180	1610
— III — .....	267	1130	2160	3290
— IV — .....	207	830	1740	2570
— V — .....	117	380	1110	1490

Skiptingin milli landmanna og sjómanna er hér mjög af handahófi gerð og útkoman beinlínis röng, hvað það snertir, þar sem reiknað hefur verið með 5 mönnum á sjó og 7 í landi á öllum bátastærðum, en á stærri bátum eykst tala sjómanna, og tala landmanna minnkar að sama skapi.

Samkvæmt þeim niðurstöðum, sem fást með þessum forsendum, sem áður hefur verið getið, þarf um það bil 1500—1600 menn til viðbótar við mannafla vélbátaflotans, þegar sú viðbót við flotanum, sem þegar hefur verið ákveðin, kemur, þar af rúmlega 400 sjómenn og um 1100 landmenn. Þessi útkoma er önnur en fengist með því

að reikna beint með 12 mönnum, 5 á sjó og 7 í landi, á bátaviðbótina, vegna þess að fyrir vetrarvertíðina 1946 var reiknað með 10 sjómönnum á flutningaskipin, en engum á landi, en í öllum hinum áætlunum er gert ráð fyrir öllum skipum á línuveiðum með 5 menn á sjó og 7 á landi. Allir þessir útreikningar eru því ónákvæmir, og forsendurnar, sem þeir byggja á, að nokkru leyti óraunhæfar.

Sú viðbót, sem þarf samkvæmt áætlunum II og V, er mjög svipuð viðbótinni, sem þurfti til vetrarvertíðar 1947. Samkvæmt hinum áætlunum er viðbótin meiri, eða 2500—2600 samkvæmt áætlun I og IV, þar af rúml. 800 sjómenn, og um 3300 samkvæmt áætlun III, þar af rúml. 1100 sjómenn.

Mismunurinn á mannafla samkvæmt áætluninni fyrir vetrarvertíð 1947 og áætlunum fyrir vetrarvertíð 1951 sést á eftirfarandi yfirliti:

Aukning 1947—1951	Mismunur báta	Mismunur sjóm.	Mismunur landm.	Mismunur samtals
Áætlun I .....	85	420	600	1020
Áætlun II .....	5	20	40	60
Áætlun III .....	145	720	1020	1740
Áætlun IV .....	85	420	600	1020
Áætlun V .....	÷ 5	÷ 30	÷ 30	÷ 60

Í tímaritinu Ægi er á hverju ári birt yfirlit yfir tölu fiskiskipa og fiskimanna í hverjum mánuði. Ef reiknað er þar út fyrir árin 1943 og 1944 meðaltal skipverja á mótorbátum yfir 12 rúml. og línugufuskipum í mánuðunum janúar til júní, kemur í ljós, að þar er um allmiklu lægri tölu að ræða en hér hefur verið reiknað með. Með skipverjum eru þar einnig taldir landmenn. Meðaltal þetta sést af eftirfarandi yfirliti:

Ár	Jan.	Febr.	Marz	April	Mái	Júní
1943 .....	8.1	9.0	9.0	9.3	9.0	6.8
1944 .....	10.5	8.6	9.8	9.6	8.9	7.1

Ástæðan fyrir því, að þessar tölur liggja þetta mikið fyrir neðan 12, er í fyrsta lagi sú, að ekki eru allir bátarnir á línuveiðum, heldur þó nokkrir á dragnóta- eða botnvörpuveiðum. Bátar á botnvörpuveiðum munu hafa verið um 50, þegar þeir voru flestir í maímánuði 1944. Er það svipuð tala og gert var ráð fyrir á vetrarvertíð 1946. Dragnótabátarnir voru einnig um 50 í maímánuði 1944, en einhverjir þeirra munu hafa verið undir 12 lestum. Annars er veiði á dragnótabáta mest yfir sumarmánuðina. Á botnvörpuveiðum er skipshöfnin frá 5—9 manns eftir stærð bátsins, og á dragnótaveiðum 4—5 manns, en landmenn engir. Jafnvel þótt gert sé ráð fyrir 100 bátum á þessum veiðum með að meðaltali 5 manna skipshöfn, er það ekki nóg til að skýra, hve meðaltölin í Ægi liggja langt fyrir neðan 12. Sé landmannatölunni sem verið hefði, ef þessir bátar hefðu verið á línuveiðum, þ. e. a. s. 700 mönnum, hætt við skipverjafjöldann, verður meðaltalið samt ekki nema 10.9 fyrir maímánuð 1944. Hér kemur því fleira til greina. Mun það aðallega vera það, að landmenn séu ekki að fullu framtaldir í gögnum Fiskifélagsins. Sérstaklega í sumum landshlutum er þessi vinna (beitingar) að talsverðu leyti stunduð af konum, unglingum og börnum, sem þá eru ekki ráðin upp á hlut og ekki talin með í skýrslunum til Fiskifélagsins.

Til þess að forðast þá skekkju, sem kemur af því að gera ráð fyrir öllum flotunum á línuveiðum, mun hér verða gerður annar útreikningur, þar sem reiknað er með 10 mönnum við hvert skip. Þessi tala liggur nálægt meðaltali Fiskifélagsins, og þær niðurstöður, sem fást með henni, eru því raunverulega byggðar á þeim forsendum, að svipuð hlutfallstala flotans verði á botnvörpu- og dragnótaveiðum og var 1944 og að svipuð hlutfallstala landmanna verði ekki fullgildur vinnukraftur og teljist ekki með.

Niðurstöður þessara reikninga sjást í eftirfarandi yfirliti, og hefur þar verið reiknað með 5 mönnum á sjó að meðaltali á bát, en það er alger lágmarkstala, og þá 5 mönnum á landi.

	Tala báta	Sjómenn	Landmenn	Samtals
Vetrarvertið 1946 .....	343	1715	1715	3430
Áætlun, vetrarvertið 1947 .....	465	2325	2325	4650
Áætlun I vetrarvertið 1951 .....	550	2750	2750	5500
— II — .....	470	2350	2350	4700
— III — .....	610	3050	3050	6100
— IV — .....	550	2750	2750	5500
— V — .....	460	2300	2300	4600

Tala sjómanna verður hér sú sama og í útreikningunum hér að framan, þar sem forsendurnar eru þær sömu, hvað þá snertir. Minnkunin kemur öll fram á landmönnum. Mismunurinn á útkomu þessara tveggja reikningsaðferða er sem hér segir:

	Mismunur
Vetrarvertið 1946 .....	600
Áætlun, vetrarvertið 1947 .....	930
Áætlun I vetrarvertið 1951 .....	1100
— II — .....	940
— III — .....	1220
— IV — .....	1100
— V — .....	920

Sú viðbót, sem samkvæmt þessum útreikningi þarf fram yfir þann mannafla, sem gert var ráð fyrir á vetrarvertið 1946 samkvæmt hinum ýmsu áætlunum, sést í eftirfarandi yfirliti:

	Aukning báta	Aukning sjóm.	Aukning landm.	Aukning alls
Áætlun vetrarvertið 1947 .....	122	610	610	1220
Áætlun I vetrarvertið 1951 .....	207	1035	1635	2070
— II — .....	127	635	635	1270
— III — .....	267	1335	1335	2670
— IV — .....	207	1035	1035	2070
— V — .....	117	585	585	1170

Samkvæmt þessu er sú aukning mannafla, sem þarf á vélbátafлотann, um það bil 1200 menn samkv. áætlun fyrir vetrarvertið 1947 og áætlunum II og V, þar af um 600 sjómenn. Samkvæmt áætlun I og IV er þessi aukning 2000—2100 menn, þar af rúmlega 1000 sjómenn. Samkvæmt hæstu áætluninni, áætlun III, er hún 2600—2700, þar af rúmlega 1300 sjómenn.

Niðurstöður þessa síðari útreiknings eru hvað aukninguna snertir því um það bil 300—400 mönnum lægri en fyrri útreikningurinn fyrir áætlunina fyrir vetrarvertið 1947 og áætlanir II og V, um það bil 500 mönnum lægri fyrir áætlanir I og IV og 600—700 mönnum lægri fyrir áætlun III. Forsendur þær, sem liggja til grundvallar þessu síðari útreikningi, verða að teljast raunhæfari en fyrri forsendurnar.

Sé gengið út frá þessum síðari útreikningi og tala allra þeirra, er beint vinna við fiskifлотann, bæði á togurum og vélbátum samkvæmt hinum ýmsu áætlunum reiknuð út, fást þær niðurstöður, er sjást í eftirfarandi yfirliti, er þá reiknað með öllum togurum á ísfiskveiðum.

	Vetrarvertið '46	Áætlun vetrarvert. '47	Vetrarvertið 1951				
			Áætl. I.	Áætl. II.	Áætl. III.	Áætl. IV.	Áætl. V.
Sjómenn á togara ....	800	1830	1830	2310	2310	2730	2730
Sjómenn á vélb. ....	1715	2325	2750	2350	3050	2750	2300
Sjómenn samtals	2515	4155	4580	4660	5360	5480	5030
Landmenn á vélb. ....	1715	2325	2750	2350	3050	2750	2300
Alls	4230	6480	7330	7010	8410	8230	7330

Sú aukning, sem nauðsynleg verður samkvæmt hinum ýmsu áætlunum frá því, sem nú er á fiskiflotanum, sést á eftirfarandi yfirliti:

	Áætlun vetrar- vert. '47	Vetrarvertið 1951				
		Áætl. I.	Áætl. II.	Áætl. III.	Áætl. IV.	Áætl. V.
Sjómenn á togara . . . . .	1030	1030	1510	1510	1930	1930
Sjómenn á vélb. . . . .	610	1035	635	1335	1035	585
Sjómenn samtals	1640	2065	2145	2845	2965	2515
Landmenn á vélb. . . . .	610	1035	635	1335	1035	585
Alls	2250	3100	2780	4180	4000	3100

Samkvæmt þessu verður að gera ráð fyrir, að um 2200—2300 menn þurfi til viðbótar á fiskiskipafлотanum yfir 12 rúml., þegar hin nýju skip, sem þegar hefur verið fest kaup á, bætast við. Samkvæmt hinum ýmsu áætlunum fyrir vetrarvertið 1951 er viðbótin enn meiri, eða 2800 samkv. áætlun II, 3100 samkvæmt áætlunum I og V, 4000 samkv. áætlun IV og 4200 samkv. áætlun III, sem er sú mannaflafrekasta. Hér hefur verið reiknað með öllum togurunum á ísfiskveiðum. Sé hins vegar reiknað með þeim öllum á saltfiskveiðum, verður enn að bæta við um það bil 400 mönnum fyrir vetrarvertið 1947 og fyrir vetrarvertið 1951 samkvæmt áætlun I, 500 mönnum samkvæmt áætlun II og III. Þá verður mannaflaþörfin samtals sem hér segir:

	Áætl. vetrar- vert. '47	Vetrarvertið 1951				
		Áætl. I.	Áætl. II.	Áætl. III.	Áætl. IV.	Áætl. V.
Mannafla samtals . . . . .	2650	3500	3300	4700	4600	3700

#### Mannafla á sildveiðum.

Þær áætlanir, sem gerðar hafa verið hér að framan, hafa allar verið miðaðar við þorskveiðarnar. Hér skal gerð tilraun til að áætla, hve mikinn mannafla muni þurfa til sildveiðanna. Er þá gengið út frá því, að mannaflaþörf togaranna sé óbreytt á þeim tíma árs, sem sildveiðar eru stundaðar. Þeir séu annaðhvort ekki á slíkum veiðum eða að því leyti, sem þeir eru það, sé mannaflaþörf þeirra óbreytt, sem mun láta nærri. Eru því vélbátarnir einir teknir til athugunar. Gert er ráð fyrir, að allir vélbátar 40 smál. og þar yfir stundi sildveiði með herpinót, og  $\frac{1}{3}$  báta 20—39 smál., en engir minni bátar. Þetta er byggt á reynslu undanfarinna ára. Af ca. 116 ekki ónýtum skipum 40 smál. og þar yfir, sem eru á skipaskrá 1946, hafa 103 skip verið gerð út á sild sumarið 1945, en af þessum 116 skipum munu um það bil 9 ekki hafa verið komin til landsins eða fullsmíðuð fyrir sildarvertið. Lætur því nærri, að öll skip 40 smál. og þar yfir hafi verið gerð út á sildveiðar þetta ár. Af ca. 122 skipum í stærðarflokknum 20—39 smál., sem teljast verða í sámlægu ásigkomulagi og eru á skipaskrá 1946, hafa um það bil 33 verið gerð út á sild sumarið 1945, eða um það bil  $\frac{1}{4}$ . Þar sem hin nýju skip, sem bætast við í þessum stærðarflokki, eru að meðaltali nokkru stærri en þau, sem fyrir eru, þykir rétt að áætla þetta nokkru hærra, eða  $\frac{1}{3}$  í stað  $\frac{1}{4}$ .

Hér hefur þó ekki verið reiknað með neinum tví- eða þrilembingum.

Samkvæmt tölum þeim, sem birtar eru í Ægi, hefur meðaltala sjómanna á herpinótaskipum verið 14—15 árin 1943—45. Í eftirfarandi áætlun er reiknað með tölunni 15.

Sú skipatala, sem með áður greindum forsendum verður að reikna með á sildveiðum samkvæmt hinum ýmsu áætlunum, sést í eftirfarandi yfirliti, og sömuleiðis sá mannafla, sem þarf á þennan flota, og sú viðbót, sem um er að ræða frá árinu 1945, en þá voru á veiðum 167 skip með 2426 menn.

### Síldarvertið 1951.

Áætlun	Tala skipa	Mann- affi	Viðbót frá 1945	
			Skip	Menn
Áætlun I .....	350	5250	183	2820
— II .....	270	4050	103	1620
— III .....	410	6150	243	3720
— IV .....	350	5250	183	2820
— V .....	255	3825	88	1100

Samkvæmt þessum niðurstöðum er aukning mannafla frá því, sem var 1945, 1600 samkv. áætlun II, en samkv. áætlun V nokkru minni, um 1100 manns, og allmiklu hærri samkvæmt hinum áætlununum, 2800 samkv. I og IV, og 3700 samkv. III.

Sá mannafla, sem þarf á síldveiðiflotann samkvæmt þessu, er ekki miklu minni en þarf á þorskveiðiflotann yfir 12 smálestir á vetrarvertið.

Sé gert ráð fyrir, að þau skip, sem ekki fara á síld, séu öll gerð út á þorskveiðar yfir sumarmanuðina, en samkvæmt reynslu undanfarinna ára (sjá Ægi) eru aðeins um það bil 30—40 vélbátum yfir 12 rúml. færri gert út yfir sumarmanuðina en á vetrarvertið, þá verður að hætta við um 1000 mönnum á flotanum, þó ekki sé reiknað með nema 5 mönnum á bát, sem er það allra minnsta, þar sem eitthvað af hátunum verður alltaf gert út á línu.

Af þessu er ljóst, að með þessum forsendum verða það sumarmanuðirnir, sem krefjast mests mannafla á íslenska fiskiflotann. Hingað til hefur vetrarvertiðin verið sá tími árs, sem mannfrekastur hefur verið. Þessi breyting, sem hér verður að gera ráð fyrir, er afleiðing af hinum breyttu stærðarhlutföllum í flotanum. Þar sem sumarmanuðirnir einnig er sá tími ársins, sem framkvæmdir á öðrum sviðum atvinnulífsins, byggingar, vegagerðir, heyskapur o. s. frv., standa hæst, verður þörfin á vinnuafla yfir þennan tíma enn meiri en nokkru sinni áður.

#### Hvar á að taka þennan mannafla?

Samkvæmt þeim niðurstöðum, sem fengizt hafa hér að framan, verður, vegna þeirra ráðstafana um skipakaup, sem þegar hafa verið gerðar, að reikna með um 2200—2300 manna viðbót á þorskveiðiflotann á næsta ári umfram það, sem verið hefur. Þá hefur ekki verið reiknað með neinni fyrningu á gamla flotanum. Sennilegt er, að reyndin verði sú, að talsverður hluti gamalla og lélegra skipa verði ekki gerður út, þegar hin nýju bætast við, og að skorturinn á mannafla leysist að einhverju leyti á þann hátt. Í áætlununum I—V hefur hins vegar verið gert ráð fyrir til þess að gera mjög mikilli fyrningu á gamla flotanum, og í þeim áætlunum er beinlínis gert ráð fyrir, að flota af ákveðinni stærð verði haldið út. Samkvæmt þeim áætlunum þarf tala sjómanna og landmanna við þorskveiðar á togurum og vélbátum yfir 12 smál. að vera 7—8 þúsund, eða 3—4 þúsundum hærri en hún er nú. Á síldveiðum verður að reikna með 4—6 þúsund á vélbátflotanum, eða á milli 2- of 3-földun frá því, sem var sumarið 1945. Slík viðbót við flotanum, sem gert er ráð fyrir í þessum áætlunum, mundi því þýða allt að því tvöföldun fiskimannastéttarinnar á fáum árum. Hér hefur þó ekki verið tekið tillit til þeirrar aukningar flutningaskipaflotans, sem mun eiga sér stað á sama tíma og krefjast fjölda sjómanna. Það er auðséð, að framkvæmd slíkra áætlana sem hér hefur verið gert ráð fyrir, mundi vera sú stórkostlegasta breyting, sem átt hefði sér stað á atvinnuháttum íslensku þjóðarinnar á jafnskömmum tíma. Það er þá eðlilegt, að spurt sé: Er slíkt framkvæmanlegt? Mun ekki framkvæmd slíkra áætlana, sem hér hafa verið dregnar upp, stranda á fólkseklum, þótt ekki væri öðru til að dreifa? Skal hér leitast við að benda á nokkur þýðingarmikil atriði í þessu sambandi, þó að ekki verði spurningunni svarað til hlítar.

#### Tæknileg framþróun.

Á það skal fyrst bent, að allir útreikningar, sem hér að framan hafa verið gerðir, hafa byggzt á þeirri forsendu, að aðferðirnar við fiskveiðarnar séu óbreyttar. Það

purfi jafnmarga menn eins og hingað til á hvert skip. Nýjar veiðiaðferðir geta á skömmum tíma rutt sér til rúms og breytt öllu hér að lútandi. Það er allt útlit fyrir, að slík breyting muni vera í aðsigi hvað sildveiðarnar snertir, bæði með notkun hringnótar og öðrum nýjum aðferðum.

Við þorskveiðar á vélbátum eru nú þegar notaðar veiðiaðferðir, sem krefjast miklu minni mannafla en línuveiðarnar, en það eru botnvörpu- og dragnótaveiðar. Sá galli er á gjöf Njarðar, að þessar veiðiaðferðir fara mjög illa með miðin, og er því ekki hægt að mæla með verulega aukinni notkun þeirra. Enn er ekki kunnugt, að nein sú breyting vinnubragða við línuveiðar sé í aðsigi, sem að verulegu leyti gæti sparað vinnukraft við þær. Slík nýjung, t. d. nothæf beitingarvél, getur þó komið, þegar minnst varir, og gerbreytt viðhorfinu.

Það er því ljóst, að þær tölur, sem reiknað hefur verið með hér að framan, eru hámarkstölur, miðaðar við óbreyttar veiðiaðferðir. Í reyndinni má búast við breytingum á næstu árum, sem spöruðu vinnuafli að einhverju leyti.

Í þessu sambandi er vert að benda á eitt þýðingarmikið atriði. Því meiri sem aukning flotans er, því meira sem sverfur að með mannafla á flotann, því meiri og ákveðnari tilraunir verða gerðar til að finna upp nýjar vinnusparandi aðferðir og taka í notkun þær, sem þegar eru þekktar. Með því að setja markið nógu hátt og hærra en að óbreyttum aðstæðum er framkvæmanlegt, getum við beinlínis stuðlað að því að knýja fram breyttar vinnuáðferðir og náð herra marki en annars hefði verið mögulegt. Það er einnig nauðsynlegt, að mikil áherzla, miklu meiri en hingað til hefur verið, verði á það lögð, að hið opinbera styrki og stuðli að öllum tilraunum til bættra veiðiaðferða. Nú þegar er búið að leggja grundvöll að rannsóknarstofnunum bæði á sviði fiskifræði og fiskiðnifræði. Hins vegar vantar alveg rannsóknarstofnun, sem fjallar um sjálfar veiðiaðferðirnar, þann lið í framleiðslukeðjunni frá því fiskurinn er í sjónum og þar til hann kemur á land. Full nauðsyn virðist vera á stofnun, er sérstaklega fjallaði um þessi mál. Það er fyrst eftir ýtarlegar rannsóknir, sem hægt er að segja, hvaða möguleikar eru hér fyrir hendi.

Þrátt fyrir það, að þannig megi búast við nýjum veiðiaðferðum, sem mundu spara talsvert vinnuafli, er það þó auðsætt, að framkvæmd þeirra áætлана, er hér að framan hefur verið getið, mundu krefjast stórkostlegrar aukningar fiskimanna á skipum yfir 12 rúml. Hvaðan getur sú aukning komið

#### **Mannafla smábátanna.**

Sá mannafla, sem er eðlilegasta og sjálfsagðasta varaliðið, eru þeir, sem stundað hafa veiðar á smábátum. Veiðar á þessum bátum eru afkastalítlar og áhættusamar, það verður því að teljast sjálfsagt, að þær hverfi smám saman úr sögunni, þegar ný og stærri skip bætast í hópinn. Þetta hefur líka stöðugt verið að eiga sér stað undanfarna áratugi. Samkvæmt skýrslum Ægis hafa á milli 1600 og 1700 manns stundað veiðar á vélbátum undir 12 rúml. í maímánuðum 1943 og 1944, en á þeim tíma árs er þessi tala hæst. Ýmsar ástæður liggja þó til þess, að ekki er hægt að gera ráð fyrir, að allur þessi fjöldi geti bætt við mannafla flotans yfir 12 rúml. Útgerð báta af þessari stærð er að miklu leyti bundin við vissa staði og vissa landshluta, þar sem hafnarskilyrði eru þannig, að ekki er hægt að stunda útgerð á stærri bátum. Þar að auki er þessi útgerð að miklu leyti stunduð sem ihlaup manna, sem aðalatvinnu hafa af öðrum atvinnugreinum, sérstaklega landbúnaði. Í þriðja lagi má búast við, enda þótt ekki liggi fyrir um það talnalegar upplýsingar, að þeir, sem sjómennsku stunda á þessum bátum, séu að verulegu leyti annar aldursflokkur, eldri menn en sjó stunda á stærri bátum. Allt þetta torveldar mjög, að þessi flokkur geti flutzt yfir á stærri báta á skömmum tíma. Það er því varla undir neinum kringumstæðum hægt að gera ráð fyrir, að meira en svo sem helmingurinn af þessum mannafla, eða um það bil 800—900 menn, geti bætt við á stærri skipin.

### Fjölgun starfandi fólks.

Þeim hluta íslenzku þjóðarinnar, sem er á því skeiði ævinnar, þegar starfskraftanna nýtur til fulls, fer nú mjög ört fjölgandi. Það er eðlilegt að líta fyrst og fremst til þessarar viðbótar, þegar um er að ræða aukningu mannafla vissra atvinnugreina. Þessi viðbót getur öll farið til einnar vissrar atvinnugreinar, án þess að um nokkurn samdrátt þurfi að vera að ræða hjá öðrum. Það þótti því rétt að gera sér grein fyrir, um hve mikla viðbót hér geti verið að ræða. Gengið var út frá manntalinu 2. des. 1940 og reiknað út, hve mikið af hverjum aldursflokki karla væri eftir árin 1945 og 1950. Við þá reikninga voru notaðar töflur þær, er Kr. Guðmundur Guðmundsson hefur reiknað út og birtar eru í „Almannatryggingar á Íslandi“. Eru þær töflur byggðar á reynslu árána 1921—30. Sú útkoma, sem fæst með þessu móti, mun því vera of lág, þar sem dánartíðni hefur minnkað talsvert á þessu tímabili, sérstaklega fyrir þá aldursflokka, sem hér um ræðir. Niðurstöður þessara útreikninga sjást í eftirfarandi yfirliti:

	Tala karla		
	1940	1945	1950
Aldursfl. 17—29 ára .....	13610	14400	15150
— 30—39 ára .....	8520	8850	9270
— 17—39 — .....	22130	23290	24420
— 40—59 — .....	11650	12990	14090
— 17—59 — .....	33780	36280	38510

Sú aukning, sem samkvæmt þessu er sennilegt, að hafi orðið í þessum aldursflokkum árin 1940—1945 og sennilegt er, að verði á næstu fimm árum, sést í eftirfarandi töflu:

Karlar	Aukning alls	
	1940—'45	1945—'50
Aldursfl. 17—29 ára .....	830	710
— 30—39 ára .....	330	420
— 17—39 — .....	1160	1130
— 40—59 — .....	1340	1100
— 17—59 — .....	2500	2230

Ef við teljum starfandi aldursflokka vera frá 17—59 ára, en slík skipting er vita-skuld ætíð af nokkru handahófi gerð, þá er aukningin í þessum aldursflokkum 2200—2300 karlmenn árin 1945—50.

Þessi tala getur því bætzt við tölu þeirra, sem sjávarútveg stunda, án þess að nokkur mannafla sé dreginn frá öðrum atvinnugreinum. Þetta mundi þýða það, að hlutfallslega miklu stærri hluti þeirra árganga, er bætast við tölu hins starfandi fólks, færi til sjávarútvegsins en verið hefur undanfarin ár. Það eru þessir ungu aldursflokkar, sem auðveldast er að heina í ákveðna farvegi. Þetta er fólk, sem ekki nema að litlu leyti er fastbundið við ákveðna staði og atvinnugreinar. Hverjar ráðstafanir er þá hægt að gera til að heina verulegum hluta, að minnsta kosti  $\frac{1}{3}$ , af þeim 1200—1300 karlmönnum, sem eru í hverjum aldursflokki um tvítugt, til sjávarútvegsins? Fyrsta skilyrðið virðist vera það, að þessi atvinnugrein, sem er erfiðari og áhættusamari en flestar aðrar, gefi þeim, er hana stunda, meira í aðra hönd en aðrar atvinnugreinar, og að aðbúnaður og öryggi við þessa atvinnu sé eins gott og föng eru á. Við komu hinna nýju skipa og þá hlutfallslegu aukningu skipastærðar, er þá verður, má reikna með, að miklu meira öryggi skapist en verið hefur hingað til, og einnig, að aðbúnaður á skipunum batni mjög. Aðbúnað í verstöðvum þarf að stórbæta með beinum aðgerðum hins opinbera í sambandi við byggingar hafna, og þá sérstaklega landshafna. Það verður síðan að stefna að því marki, að fiskimenn hafi sæmilegt öryggi fyrir því að bera talsvert meira úr bítum en menn í öðrum atvinnugreinum.

Í sambandi við aðgerðir til að heina ungum mönnum til sjávarútvegsins má benda á fleiri atriði. Hingað til hefur það verið að miklu leyti þannig, að íslenzk

æska hefur alizt upp í náinni kynningu við tvo aðalatvinnuvegi landsins og tekið þátt í störfum þeirra og lært handbrögðin þegar í barnæsku. Þannig er þetta enn þá hvað snertir sveitirnar, sjávarþorpin og að talsverðu leyti minni kaupstaðina. Um Reykjavík, en þar býr nú sem kunnugt er  $\frac{1}{3}$  þjóðarinnar, gegnir talsvert öðru máli. Þar hefur sams konar breyting orðið á og í erlendri borgarmenningu. Æskulýðurinn vex upp án beinnar kynningar við og þátttöku í atvinnuvegunum. Í stað þess lærdóms, sem fæst með hinni beinu þátttöku, hefur orðið að koma skólanám af ýmsu tagi. Það virðist því eðlilegt, að tilraunir séu gerðar til að koma þessari reykvisku æsku þegar á unga aldri í nánari kynningu við sjómennsku og sjávarútveg. Þetta yrði sennilega fyrst og fremst að verða þannig, að í hinni svokölluðu verknámsdeild gagnfræðaskólanna, sem samkvæmt hinni nýju skólalöggjöf er gert ráð fyrir, verði sérstök sjómanna- og fiskimannadeild og í sambandi við hana skólaskip, þar sem grundvallaratriði sjómennsku og þýðingarmestu vinnubrögð væru kennd.

#### Viðbót frá öðrum atvinnugreinum.

Hér að framan hefur aukning mannaflans í sjávarútveginum eingöngu verið rædd út frá því sjónarmiði, hversu mikill mannaflí væri til staðar, án þess að nokkuð væri dregið frá öðrum atvinnugreinum. Með því er ekki átt við, að stefna bæri að því, að þessar atvinnugreinar héldu óbreyttu vinnuafli frá því, sem nú er, heldur var aðeins farin sú leið að athuga fyrst aðra möguleika.

Hér er fyrst á það að benda eins og áður, að um snögga tæknilega framþróun getur verið og er sennilegt að verði að ræða í ýmsum þessara atvinnugreina. Í vegagerð hefur t. d. orðið hrein bylting á undanförunum árum. Enginn vafi er á því, að í byggingariðnaðinum eru stórkostlegar tæknilegar framfarir mögulegar hér á landi, er sparað gætu mikinn vinnukraft. Í landbúnaðinum hefur notkun véla stóruaúkið á undanförunum árum, og mun sú þróun halda áfram næstu ár með enn meiri hraða. Það mun því mikill vinnukraftur geta sparast frá þessum öðrum atvinnugreinum, án þess að um minnkun framleiðslu eða framkvæmda þurfi þar að vera að ræða. Í þeim iðnaðarlöndum, sem lengst eru á veg komin, hefur það sýnt sig, að þessi þróun hefur verið nokkuð jöfn. Það má áætla, að framleiðslan á vinnustund aukist um vissa procenttölu á ári hverju, og áætla þannig, hversu mikið framleiðslan getur aukist að óbreyttu vinnuafli, eða hve mikið vinnuafli sparast að óbreyttri framleiðslu. Hér á landi er þessu á allt annan veg farið. Atvinnulífið er það fábrotið, að breyting á einu einasta sviði hefur miklu meiri áhrif en í landi, þar sem atvinnulífið er fjölbreyttara. Við erum líka langt á eftir öðrum þjóðum í tæknilegu tilliti, og tileinkun nýrra vinnuhátta eftir erlendum fyrirmyndum ætti að geta skeð tiltölulega mjög fljótt, ef inn á þá braut er farið, eins og að nokkru leyti hefur sýnt sig á stríðsárunum. Af þessu leiðir, að um þetta atriði er ekki hægt að gera neinar áætlanir, en að allar líkur benda til þess, að hér geti orðið um stórkostlegar breytingar að ræða á næstu árum, er mundu geta sparað mikið vinnuafli í sumum greinum. Um slíkar breytingar gildir, eins og áður hefur verið tekið fram, að því meiri skortur sem er á vinnuafli, því meiri og örari má búast við, að slíkar breytingar verði.

Það er alkunna, að síðastliðin 15 ár hefur sú þróun orðið í íslensku atvinnulífi, að sjávarútveginum hefur hrakað hlutfallslega miðað við aðra atvinnuvegi sjávarsiðunnar. Að vísu hefur orðið mikil aukning á hraðfrysti- og síldariðnaði, en sú aukning hefur hvað tölu verkafólks í þessum greinum snertir varla gert meira en að vega upp á móti þeirri minnkun, sem á sama tíma hefur orðið við fiskverkunina. Á sama tíma hefur vaxið upp iðnaður, sérstaklega í Reykjavík og á Akureyri, sem að nokkru leyti byggist á innlendum hráefnum, en að verulegu leyti á útlendum. Sjálf-sögd afleiðing af stefnu núverandi ríkisstjórnar hlýtur að verða, að á næstu árum fari aukning fólks á starfandi aldursskeiðum til sjávarútvegsins, en það virðist heldur ekkert óeðlilegt við það, að iðnaður og verzlun skili aftur til sjávarútvegsins einhverju af þeim mannafla, sem þessar greinar hafa dregið til sín undanfarin ár. Það er erfitt að réttlæta það, að fólk svo þúsundum skipti fáiast við frá þjóðfélagslegu

sjónarmiði séð vafasaman iðnað, meðan verðmæti, sem skipta tugum og hundruðum milljóna, fara forgörðum í sjónum kringum landið.

Ýtarleg atvinnustatistik er ekki til hér á landi, en til þess að hægt sé að gera sér áreiðanlega hugmynd um möguleikana á flutningi fólks milli atvinnugreina, þyrfti að hafa upplýsingar um fjölda starfandi manna í hverri starfsgrein, aldur þeirra, fyrri störf og sérþekkingu. Það þýðir vitaskuld ekkert að ætlast til, að menn af léttasta skeiði fari allt í einu að fara til sjós. Aftur á móti ætti flutningur til fiskiðnaðar frá öðrum iðngreinum að vera sæmilega auðveldur, þar sem oft er um lík störf að ræða.

Til þess að gera sér nokkra hugmynd um atvinnuskiptinguna við sjávarsiðuna er hér birt tafla yfir atvinnuskiptingu skattþegna í kauptúnum og kaupstöðum. Er hún byggð á þjóðartekjurannsókn skipulagsnefndar atvinnumála. Til landbúnaðar eru taldir atvinnurekendur við landbúnað, loðdýrarækt, alifuglarækt og garðrækt, ráðunautar, starfsfólk við mjólkurbú, garðyrkju o. fl. Til sjávarútvegs og siglinga eru taldir atvinnurekendur, forstjórar og skrifstofufólk við fiskveiðar og skipaútgærd, yfirmenn og hásetar á skipum og bátum ásamt landmönnum við báta, enn fremur menn, sem bæði vinna fyrir sér með sjómennsku og verkamannavinnu og fá eigi minna en ¼ hluta tekna sinna af öðru hverju starfinu. Til iðnaðar og iðju teljast atvinnurekendur, forstjórar, skrifstofufólk og fastir starfsmenn í þeim greinum, faglærðir iðnaðarmenn og ófaglært verkafólk í verksmiðjum og verkstæðum, þar með talinn fiskiðnaður. Til verzlunar teljast atvinnurekendur, forstjórar og starfsfólk við verzlun og viðskipti (þ. á m. banka og tryggingafélög) og einnig við veitingar og matsölu. Til almennrar verkamannavinnu og flutninga í landi teljast bifreiðastjórar, verkamenn við byggingar, hafnarvinnu og aðra algenga verkamannavinnu, enn fremur í setuliðsvinnu. Til flokksins opinber störf og þ. u. l. teljast fastir starfsmenn hjá ríki og bæjarfélögum, aðrir en þeir, sem starfa við atvinnurekstur rekinn af ríki eða bæjarfélögum, enn fremur menn við sjálfstæða, ólíkamlega vinnu (læknar, lögfræðingar, listamenn o. fl.). Í flokknum „annað“, sem er mjög sundurleitur, eru talin heimilishjú, sjálfstæðar saumakonur, þeir, sem lifa af eignum sínum, fólk án atvinnu eða með mjög lágar tekjur, enn fremur nemendur.

#### Atvinnuskipting skattþegna 1942.

	Kaupt.	%	Kaupst.	%	Rvík	%	Alls	%
Landbúnaður .....	1006	14.7	196	2.3	180	0.9	1382	3.9
Sjávarútv. og siglingar .....	1941	28.3	1969	22.7	1442	7.3	5352	15.2
Iðnaður og iðja .....	590	8.6	1840	21.2	4678	23.8	7108	20.2
Verzl. og því um líkt .....	469	6.8	975	11.2	3218	16.4	4662	13.3
Alm. verkam.vinna og flutn. á landi	1863	27.2	2071	23.8	4934	25.1	8868	25.2
Opinber störf og þ. u. l. ....	270	3.9	538	6.2	1490	7.6	2298	6.5
Annað .....	722	10.5	1102	12.7	3678	18.7	5502	15.7
Samtals	6861	100.0	8691	100.1	19620	99.8	35172	100.0

Af þessu yfirliti sést, að í öllum kauptúnum og kaupstöðum, að Reykjavík meðtalinni, er flokkurinn „almenn verkamannavinna og flutningar á landi“ fjölmennastur, eða um 25%, síðan kemur iðnaður og iðja með um 20%, þá blandaði flokkurinn „annað“ með um 16%, sjávarútvegur og siglingar 15%, verzlun 13% og að lokum opinber störf með 6.5% og landbúnaður 4%. Af þessu ætti að vera ljóst, hvað fátt fólk í raun og veru starfar beint að sjávarútvegi á Íslandi. Að vísu mun talsverður hluti verkamanna hafa vinnu í beinu sambandi við sjávarútveg og siglingar, og enn fremur er fiskiðnaður talinn undir iðju og iðnað. Samanburður á kauptúnum, kaupstöðum og Reykjavík gefur einnig ýmsa athyglisverða hluti til kynna. Í kauptúnunum er sjávarútvegurinn aðalátvinnuvegurinn, af honum hafa beint atvinnu um 28%, og þar að auki má gera ráð fyrir, að verulegur hluti verkamannavinnu sé í nánú sambandi við hann, og enn fremur mun mikill hluti iðnaðarins vera fiskiðn-

aður. Verzlun og iðnaður er á þessum stöðum litilfjörlegar atvinnugreinar, 9% og 7%. Í kaupstöðunum er sjávarútvegur einnig aðalatvinnuvegurinn, 23%, þó að iðnaður fari mjög að skáka honum, 21%. Verzlun er hér einnig allmiklu meiri, 11%, einnig opinber störf, 6%, og flokkurinn „annað“ 13%. Ef kaupstaðirnir væru athugaðir hver í sínu lagi, mundi það koma í ljós, að Akureyri sker sig mjög úr, er iðnaðar- og verzlunarbær, en hinum kaupstöðunum svipar meir til kauptúnanna. Í Reykjavík er myndin allt önnur. Að „höfuðatvinnuvegur“ Reykjavíkur sé sjávarútvegur, er hin mesta firra. Beint við sjávarútveg og siglingar starfa aðeins um 7%, og af þeim án efa mikill hluti við siglingar. Af mönnum, er stunda almenna verkamannavinnu, mun lítill hluti vinna beint í sambandi við sjávarútveg, heldur flestir við byggingarvinnu og flutninga. Iðnaðurinn er hér aðalatvinnuvegurinn, 24%, og við verzlun og því um líkt starfa meir en helmingi fleiri en við sjávarútveg og siglingar, 16%, og opinberir starfsmenn og því um líkt eru einnig fjölmennari en þeir, sem sjávarútveg og siglingar stunda, tæp 8%. Hinn blandaði og að verulegu leyti óstarfandi flokkur, „annað“, er hér einnig mjög stór, 19%. Þessi mismunur á atvinnuskiptingu Reykjavíkur og annarra bæja og kauptúna landsins er að vissu leyti mjög eðlilegur. Stjórn landsins og verzlun er að mestu þar, og því ekki nema eðlilegt, að atvinnuskipting sé önnur, höfuðatvinnuvegirnir vegi minna, en yfirbyggingin sé meiri. Þessi atvinnuskipting Reykjavíkur og annarra bæja og kauptúna landsins sýnir, að breyting á atvinnuskiptingu þjóðarinnar sjávarútveginum í vil hlýtur að þýða annað hvort eða hvort tveggja stöðvun á vexti Reykjavíkur eða breytingu á atvinnuháttum höfuðstaðarins, svo að sjávarútvegurinn aukist á kostnað hinna atvinnuveganna.

Því yfirlíti yfir atvinnuskiptingu bæja og kauptúna, sem hér hefur verið gefið, er ætlað að sýna, hve tiltölulega litla hlutdeild sjávarútvegurinn raunverulega á í atvinnulífi þeirra, og þá sérstaklega Reykjavíkur og sumra annarra kaupstaða, og hve miklir möguleikar þar af leiðandi eru til þess að draga fólk frá þessum öðrum atvinnugreinum yfir til sjávarútvegsins.

#### Þörfin á sérmenntuðu fólki.

Hér að framan hefur verið rætt um þörfina á mannafla og hvaðan væri hægt að taka þann mannafla, án nokkurs tillits til annars en sjálfs fjöldans. Hitt sjónarmiðið er ekki síður þýðingarmikið, þeir eiginleikar og sú sérþekking, sem þetta fólk verður að hafa, og sá fjöldi, sem til er af fólki með slíka eiginleika og sérþekkingu.

Sé fyrst athuguð almenn sjómenskukunnátta, þá virðist líklegt, að henni sé mjög ábótavant hjá meiri hluta þeirra, sem hér hafa verið taldir koma til greina sem mannaflaaukning fiskiflotans. Þetta er að verulegu leyti afleiðing þeirra breyttu þjóðfélagshátta, sem íslenska þjóðin á nú við að húa, og þróunar atvinnuveganna síðastliðin 15 ár. Eins og áður hefur verið dregið á, alast unglíngar bæjanna, og þá sérstaklega Reykjavíkur, upp án þeirrar nánú kynningar af sjávarútveginum, sem áður tíðkaðist og tíðkast enn í sjávarþorpum og smærri kaupstöðum. Enn fremur hefur stöðnun sjávarútvegsins haft þær afleiðingar, að sjómastéttinni hefur ekki fjölgað jafnt og stöðugt. Af þessu súpum við nú seyðið. Í stað lítillar árlegrar viðhótar óvanra manna, þarf nú skyndilega að bæta við miklum fjölda. Kunnugir menn telja, að að því hafi verið nokkur hrögð undanfarið, að áhafnir skipa væru óvanar og lélegar, og svo mun verða í enn ríkara mæli, er hin mikla viðbót kemur við flotann. Á hitt ber þó einnig að líta, að nú hlýtur að vera í landi mikill fjöldi vanra sjómanna, sem flutzt hafa í land á stríðsárunum, er nóg vinna skapaðist í landi. Aðaláherzluna verður að leggja á það, að minnsta kosti fyrstu árin, að fá þessa menn á sjóinn aftur, þar sem þeir ásamt áhöfnum smábátanna eru eina varaliðið af æfðum sjómönnum, sem við eigum.

Síðan verður að gera róttækar ráðstafanir til að stuðla að uppeldi nýrra sjómanna, eins og áður hefur verið dregið á.

Er þá næst að athuga þörfina á sérmenntuðum mönnum, sem verða að hafa lokið sérstökum prófunum, en það eru sérstaklega skipstjórar, stýrimenn og vélstjórar.

### Véltjórar.

Véltjóramenntun hér á landi fer fram hjá tveimur stofnunum, námskeiðum Fiskifélags Íslands og í véltjóraskólanum. Hjá báðum þessum stofnunum eru tekin tvenns konar próf, hið minna og meira. Námskeið Fiskifélagsins eru nokkra mánuði, nám véltjóraskólans 1—3 ára og krefst langrar vinnu í smiðjum og við kyndingu í skipum til undirbúnings. Hér skulu ekki rakin þau flóknu ákvæði, sem eru í gildi um réttindi véltjóra, heldur aðeins birtar niðurstöður þeirra athugana, sem gerðar hafa verið um þörfina á véltjórum. Þessi athugun er byggð á nügildandi lögum. Í eftirfarandi töflu sjást niðurstöður þessara athugana hvað snertir þörfina á véltjórum með prófi frá námskeiðum Fiskifélags Íslands. Er þar miðað við þann flota, sem vitað er með vissu, að gerður hefur verið út á vetrarvertíð 1946 eða verið í flutningum, og hefur honum verið skipt niður eftir stærð vélar og þörfin á véltjórum reiknuð út samkvæmt því. Enn fremur sést í þessari töflu sú viðbót véltjóra, sem nauðsynleg verður, þegar sá nýi floti, sem þegar hafa verið gerðar ráðstafanir til að útvega, bætist við.

#### Þörf á vélamönnum og véltjórum með próf frá Fiskifélagi Íslands.

	Vélamenn m/ vottorði	Véltj. m/ minna pr. F. Í.	Véltj. m/ meira pr. F. Í.	Alls	
Vetrarvertíð 1946:					
Vélamenn .....	186	„	„	186	
Undirvéltjórar .....	„	400	14	414	
Yfirvéltjórar .....	„	268	14	282	
	Alls	186	668	28	882
Nauðsynleg viðbót:					
Undirvéltjórar .....	„	82	40	„	
Yfirvéltjórar .....	„	82	40	„	
	Alls á nýjum skipum	„	164	80	244
	Samtals	186	832	108	1126

Samkvæmt þessu mun þurfa um 670 véltjóra með minna prófi Fiskifélags Íslands og 28 með meira prófi á flotanum eins og hann er nú, og um 830 og rúmlega 100, þegar viðbótin kemur til sögunnar, ef ekki verður þá þegar um verulega fyrningu á gamla flotanum að ræða, sem hér er varla rétt að reikna með. Viðbótin er því um 160 menn með minna próf og 80 með meira próf. Samkv. upplýsingum fiskifélagsins hafa frá 1931 samtals lokið minna prófi 863 menn og meira prófi frá 1937 111 menn. Á námskeiðunum í vetur luku minna prófi 65 nemendur og meira prófi 46. Sést af þessu, að tala þeirra, sem lokið hafa þessum prófum frá upphafi, er svipuð og þörfin verður, þegar viðbótin kemur við flotann. Þar sem talsvert af þessum mönnum hefur dáið eða yfirgefið sjómennsku að fullu og öllu, sést, að talsverð vöntun verður á mönnum með þessari menntun. Á hinn hóginn mun talsverður hluti viðbótarinnar við flotann ekki koma fyrir en á næsta ári, og margir menn munu útskrifast á námskeiðum næsta vetur. Þar sem námið er stutt og aðgangur að námskeiðunum allgreiður, virðist ekki ástæða til fleiri ráðstafana í þessu skyni en þegar hafa verið gerðar með rýmkun réttindanna, enda er þá gert ráð fyrir, að þeir, sem ljúka námi, bætist sjávarútveginum, en fari ekki í aðra atvinnu, eins og mikil brögð hafa verið að undanfögnu.

Skal hér þá einnig gerð lausleg áætlun um þörf véltjóra á vetrarvertíð 1951, samkvæmt hinum ýmsu áætlunum I—V hér að framan. Í þessum útreikningum hefur verið gert ráð fyrir, að  $\frac{3}{5}$  hlutar nýrra báta yfir 40 smál hefðu vélar í styrkleikaflokkunum 50—249 hestöfl, en  $\frac{2}{5}$  í flokkunum 250—599, en það er svipað hlutfall og í þeim flota, sem þegar hefur verið keyptur. Niðurstöður þessara útreikninga sjást í töflunni hér á eftir.

Véltjórar með minna prófi Fiskifélags Íslands.

	Áætl. I.	Áætl. II.	Áætl. III.	Áætl. IV.	Áætl. V.
Undirvéltjórar .....	490	442	526	490	445
Yfirvéltjórar .....	384	336	420	384	339
Samtals	874	778	946	874	784

Véltjórar með meira prófi Fiskifélags Íslands.

	Áætl. I.	Áætl. II.	Áætl. III.	Áætl. IV.	Áætl. V.
Undirvéltjórar .....	102	70	126	102	62
Yfirvéltjórar .....	102	70	126	102	62
Samtals	204	140	252	204	124

Af þessu sést, að ekki er um neina verulega aukningu að ræða frá þeirri þörf véltjóra, sem verður, þegar sú viðbót, sem þegar hefur verið keypt, bætist við flotann. Hvað véltjóra með minna próf snertir, er viðbótin frá þessu hæst rúmlega 100 manns samkvæmt áætlun III, um 40 samkv. I og IV, og minnkun samkvæmt hinum. Þörfin á véltjórum með meira prófi verður hins vegar um það bil helmingi meiri samkvæmt áætlunum I, III og IV en verður, þegar viðbótin við flotann kemur nú, eða aukning um það bil 100 manns. Samkvæmt áætlunum II og V er aukningin hins vegar mjög óveruleg. Er þetta mjög lítilfjörleg aukning yfir jafnmörg ár og hér er gert ráð fyrir og mundi því ekki geta skapað nein vandræði.

Eftir er þá að athuga þörfina á véltjórum með próf frá véltjóraskólanum. Hefur það verið gert á svipaðan hátt og hér að framan. Sá floti eimskipa og vélskipa með yfir 600 hestafla vél, sem nú er til, bæði fiskiskip og önnur skip, hefur verið flokkaður niður eftir styrkleika vélar og þörfin á véltjórum verið reiknuð út samkvæmt því, eftir þeim kröfum, sem gerðar verða með þeim lagabreytingum, sem samþykktar voru á Alþingi vorið 1946.

	Minna próf	Meira próf	Samtals
Vetrarvertið 1946:			
Undirvéltjórar .....	38	23	61
Yfirvéltjórar .....	38	15	53
Alls	76	38	114
Viðbót 30 nýrra togara:			
Undirvéltjórar .....	„	60	„
Yfirvéltjórar .....	„	30	„
Alls á nýjum togurum	„	90	90
Samtals	76	128	204

Samkvæmt upplýsingum frá Véltjórafélagi Íslands skiptust félagar þess, en í því eru allir, sem lokið hafa prófi frá véltjóraskólanum, niður í starfsgreinar á eftirfarandi hátt í júlímánuði 1945:

Fiskiskip, togarar .....	39	véltjórar
Fiskiskip og í landi .....	9	—
Verzlunar- og varðskip .....	52	—
Vélsmiðjur, bílaverkstæði og annar iðnaður .....	55	—
Síldarverksmiðjur .....	13	—
Rafmagnsstöðvar .....	12	—
Í landi við verzlunar- og umsjónarstörf .....	9	—
Oliustöðvar .....	7	—
Frystihús .....	4	—

Hitaveita .....	3	—
Ýmis atvinnurekstur .....	7	—
Lítill atvinna .....	5	—

Alls 215 vélstjórar

Á þeim 29 togurum, sem þá voru gerðir héðan út, sigldu aðeins 39 vélstjórar, þ. e. a. s. á þeim sigldu 19 menn með undanþágu. Meira en helmingur þeirra vélstjóra, er þá voru til, voru starfandi í landi en ekki til sjós. Af þessu er ljóst, að nú þegar er mikill skortur vélstjóra á flotann, hvað þá þegar nýju togararnir koma og öll flutningaskipin, sem hér hefur ekki verið tekið tillit til. Frá vélstjóraskólanum útskrifast á ári hverju aðeins 10 menn. Sú viðbót hrekkur því skammt til að uppfylla þær miklu þarfir, sem hér eru fyrir hendi. Hér er því um mjög aðkallandi vandamál að ræða, sem sú rýnkun á réttindum, sem nú er lögtekin, leysir ekki á neinn hátt.

Á stríðsárunum hefur siglt á togarafлотanum og siglir enn fjöldi próflausra manna. Fyrsta skrefið virðist eiga að vera að veita þessum mönnum réttindi að afloknum einhverjum styttri námskeiðum. Annað skrefið verður að vera það að stórrýmka inngönguskilyrði í vélstjóraskólann með styttingu hins fjögurra ára verklega náms, sem nú er krafist til inngöngu í skólann. Þetta mál þyrfti að taka upp sem allra fyrst í samráði við stjórn skólans og stéttarsamtök vélstjóra, því að einmitt á þessu sviði er þörfin allra mest aðkallandi, þar sem vélstjóra mun vanta ekki aðeins á togarafлотann, heldur einnig á flutningaskipin og við ýmiss konar atvinnurekstur í landi.

Hér skal einnig lauslega áætlaður sá fjöldi vélstjóra, sem mun þurfa á togarafлотann samkvæmt hinum ýmsu áætlunum. Er þá ráð fyrir því gert, að 15 af gömlu togurum verði eftir 1950, þar af 6 með vél ekki yfir 600 hestöflum, en að þeir nýju togarar, sem keyptir verða af svipaðri stærð og gömlu togararnir, verði allir með vél yfir 600 hestöfl að styrkleika. Niðurstöður þessara lauslegu áætlana sjást í eftirfarandi töflu, en þar sést enn fremur þörfin á vélstjórum á togarafлотanum eins og hann er nú.

#### Togaraflotinn 1951.

	Togaraflotinn 1945	Togaraflotinn 1951				
		Áætl. I.	Áætl. II.	Áætl. III.	Áætl. IV.	Áætl. V.
Minna próf:						
Undirvélstjórar .....	21	6	6	6	6	6
Yfirvélstjórar .....	21	6	6	6	6	6
	Alls	42	12	12	12	12
Meira próf:						
Undirvélstjórar .....	7	82	99	99	114	114
Yfirvélstjórar .....	7	52	69	69	84	84
	Alls	14	134	168	168	198
	Samtals	56	146	180	180	210

Samkvæmt þessu þarf að auka vélstjórátöluna frá því, sem nú er á togurum, um 90 samkv. áætlun I, 124 samkv. áætlun II og III, og 154 samkvæmt áætlun IV og V. Þessi aukning á togarafлотanum einum saman er 2—3 sinnum meiri en tala þeirra, sem útskrifast munu úr vélstjóraskólanum næstu fimm ár, miðað við þá tölu, 10, sem útskrifast hefur síðustu ár og mun útskrifast á næstu árum.

Sýnir þetta glögglega, hversu þörfin er aðkallandi á þessu sviði.

#### Skipstjórar og stýrimenn.

Samkvæmt núgildandi lögum um atvinnu við siglingar eru gerðar eftirfarandi kröfur til yfirmanna á fiskiskipum af ýmsum stærðum:

Skip 1—5 rúml.: Engin ákvæði.

Skip 6—29 rúml.: 1 skipstjóri með vottorði frá siglingafróðum manni.

Skip 30—299 rúml.: 1 skipstjóri (skal hafa lokið fiskimannaprófi og verið 18 mánuði stýrimaður), 1 stýrimaður (skal hafa lokið fiskimannaprófi og verið 36 mánuði háseti).

Skip 300 rúml. og þar yfir: 1 skipstjóri og 2 stýrimenn með sömu hæfni og að ofan greinir.

Nám það, er krafist er til fiskimannaprófs, tekur tvö ár.

Sá fiskifloti, sem nú er til hér á landi og með vissu gerður út, annaðhvort á þorsk- eða sildveiðar eða til flutninga, hefur verið flokkaður niður eftir stærð og fjölda skipstjóra á skipum undir 30 rúml., sem ekki þurfa að hafa fiskimannapróf, og hér eru kallaðir formenn, og fjöldi stýrimanna og skipstjóra með fiskimannapróf verið reiknaður út samkvæmt því. Á sama hátt hefur sá fjöldi stýrimanna og skipstjóra, sem þarf á hina fyrirhuguðu viðbót við flotann, verið reiknaður út, og sá fjöldi, sem þarf á allan flotann, þegar viðbótin kemur, að gamla flotanum ófyrndum. Sömu- leiðis hefur þörfin á formönnum, stýrimönnum og skipstjórum samkvæmt hinum ýmsu áætlunum I—V verið reiknaður út á sama hátt og að ofan greinir. Niðurstöður þessara útreikninga sjást í eftirfarandi töflu.

	Fiski- Áætlun 1947			Áætlun 1951					
	flotinn 1946	Gömul skip	Ný skip	Alls skip	Áætl. I.	Áætl. II.	Áætl. III.	Áætl. IV.	Áætl. V.
Stýrimenn .....	207	207	182	389	496	450	590	560	475
Skipstjórar .....	179	179	152	331	438	375	515	470	385
Alls m. fiskimannaprófi	386	386	334	720	934	825	1105	1030	860
Formenn .....	286	286	0	286	209	209	209	209	209
Samtals	672	672	334	1006	1143	1034	1314	1239	1069

Niðurstöður þessara útreikninga bera það með sér, að samkvæmt núgildandi laga- ákvæðum þarf á íslenska fiskiflotann eins og hann er núna um 390 menn með fiski- mannaprófi, þar af 210 stýrimenn og 180 skipstjóra, og um 300 formenn án prófs. Ef halda á út öllum gamla flotanum, þegar hin nýju skip koma, verður tala skipstjóra og stýrimanna með fiskimannapróf hart nær að tvöfaldast, við verða að bætast um 180 stýrimenn og 150 skipstjórar, samtals um 330. Formannatalan er hins vegar óbreytt, þar sem ekkert bætist við flotann fyrir neðan 30 smálestir. Í eftirfarandi yfirliti sést, hve viðbótin er mikil frá því, sem nú þarf á flotann samkvæmt hinum ýmsu áætlun- um og flotanum eins og hann verður, þegar hin nú þegar ákveðna viðbót kemur til sögunnar:

#### Áætlun 1951. Breyting frá fiskiflotanum 1946.

	Áætl. 1947	Áætl. I.	Áætl. II.	Áætl. III.	Áætl. IV.	Áætl. V.
Stýrimenn .....	+ 182	+ 289	+ 243	+ 383	+ 353	+ 268
Skipstjórar .....	+ 152	+ 259	+ 196	+ 336	+ 291	+ 206
Alls með fiskimannaprófi	+ 334	+ 548	+ 439	+ 719	+ 644	+ 474
Formenn .....	0	÷ 77	÷ 77	÷ 77	÷ 77	÷ 77
Samtals	+ 334	+ 471	+ 362	+ 642	+ 567	+ 397

Af þessu yfirliti sést, að hér er um mjög mikla viðbót að ræða þegar vegna þess flota, sem nú er keyptur, og enn meira samkvæmt hinum ýmsu áætlunum fyrir árið 1951. Hve aukningin samkvæmt áætlunum er mikil, er að nokkru leyti vegna þess, að ráð er fyrir því gert, að minni bátar, sem fyrnast, verði endurnýjaðir sem stærri bátar. Aukningin er um 330 á þann nýja flota, sem vitað er, að bætist við, og frá um 440 til 720 samkvæmt hinum ýmsu áætlunum fyrir 1951.

Frá stýrimannaskólanum munu nú útskrifast um 60 menn með fiskimannapróf

á ári hverju. Þeir nýju menn, sem útskrifast á næstu 5 árum, verða því um það bil 300 með sömu viðkomu. Það nægir því ekki til þeirrar aukningar, sem verða mun á flotanum þegar á næsta ári, hvað þá til uppfyllingar hinum ýmsu áætlunum. Aftur á móti verður einnig að taka það með í reikninginn, að á undanförunum árum mun hafa verið offramleiðsla á mönnum með fiskimannapróf, þannig að allmargir menn með þessa menntun hafi unnið sem hásetar.

Hvað hér er um fjölmennt varalið að ræða, er erfitt að segja. Samkvæmt upplýsingum frá Farmanna- og fiskimannasambandi Íslands er meðlimatala í skipstjóra- og stýrimannafélögum innan sambandsins rúmlega 800. Þessi tala er nálægt því helmingi hærri en þörfin er fyrir skipstjóra og stýrimenn, eins og íslenski flotinn er nú. Engar skýrslur eru til um starfsskiptingu þessara manna, og félagatalan sjálf raunar mjög óábyggileg, svo að ómögulegt er að gera neina ágizkun um, hve margir þeirra stunda sjómennsku, eða hægt mundi vera að reikna með sem skipstjórum og stýrimönnum, þegar aukningin verður á flotanum. Til þess að geta gert sér einhverja hugmynd um, hve mikið varalið er til af mönnum með fiskimannapróf, þarf miklu ýtarlegri rannsókn en hér hafa verið tök á að gera.

Samkvæmt þessu má því búast við, að talsverður skortur geti orðið á skipstjórum og stýrimönnum með fiskimannaprófi, hæði þegar viðbótin kemur nú við flotann og eins seinna samkvæmt hinum ýmsu áætlunum, enda þótt erfitt sé að segja nokkuð ákveðið um það, þar sem ekki er vitað, hve stórt varalið slíkra manna er til í landinu.

#### Niðurstöður.

Niðurstöður athugananna hér að framan eru í stuttu máli þær, að ef gengið er út frá því, að þeim flota, sem nú er til á landinu, verði haldið út á næsta ári og þar að auki þeirri aukningu flotans, sem þegar er búið að gera ráðstafanir til, að komi til landsins, verður tala sjómanna á skipum stærri en 12 smálestir að aukast um 2200—2300 manns á vetrarvertíð. Ef sú aukning útgerðar, sem möguleg er með hinum nýja flota, á að geta átt sér stað, verður þessi viðbót að koma að mestu leyti beint frá öðrum atvinnugreinum, og hlýtur þá fyrst og fremst að vera um sjómenn að ræða, sem flutzt hafa í land á undanförunum árum. Það er sennilegt, að hér sé um allfjöldmennan hóp að ræða, að á flotanum hafi á stríðsárunum að verulegu leyti orðið fullkomin mannskípti. Þennan hóp verður nú að fá út á sjóinn aftur frá landvinnunni, og það verður ekki hægt með öðru móti en að sjávarútvegurinn geti boðið þeim að verulegu leyti betri kjör en aðrar atvinnugreinar.

Þegar lítið er á málið yfir dálítið lengra árabíl og athuguð sú aukning mannafla, sem verður að eiga sér stað til þess að árið 1951 sé hægt að halda úti flota af þeirri stærð, sem gert er ráð fyrir í hinum ýmsu áætlunum I—V, þá er þar um enn þá meiri aukningu að ræða, eða frá tæplega 3000 upp í rúmlega 4000 menn, þar af 1000—2000 á togara, og 2000—3000 á vélbáta, eftir því, hvernig hlutföllin verða milli þessara skipategunda. Þegar athugað er, hvar hægt mundi vera að taka þennan mannafla, kemur í ljós, að sé miðað við þetta 5 ára bil, muni vera hægt að ná þessari tölu að mestu, án þess að dregið sé frá öðrum atvinnugreinum, ef reiknað er með, að um helmingur sjómanna á smábátum flytjist yfir á stærri skipin og að öll viðbót karlmanna á aldurskeiðunum 17—59 ára bætist við þennan atvinnuveg einan. Með því móti fást um 3000 manns. Ef þar að auki er reiknað með, að bættar veiðiaðferðir og hentugri vinnubrögð gætu sparað þó ekki væri nema 1—2 menn við hvert skip, þá mundi það vera 500—1000 manns. Er þá tölunni 3000—4000 mönnum náð, án þess að nokkurt vinnuafli hafi verið dregið frá öðrum atvinnugreinum, enda þótt þeim vita-skuld hefði hrakað í samanburði við sjávarútveginn. Hér hefur þó ekki verið tekið neitt tillit til þeirrar mannaflaaukningar, sem yrði að eiga sér stað við vinnslu fisksins í landi, hraðfrystingu, saltfiskverkun, niðursuðu o. þ. u. l., ekki heldur til þeirrar mannaflaaukningar, sem verða yrði í öðrum atvinnugreinum nátengdum sjávarútvegnum, svo sem t. d. við veiðgerðir báta, framleiðslu og veiðgerðir veiðarfæra og því

um líkt. Mannaflaaukning þessara atvinnugreina yrði, að því leyti sem um karlmenn væri að ræða, að koma frá öðrum atvinnugreinum.

Hvað menn með sérmenntun snertir, hefur þörfin á vélstjórum, skipstjórum og stýrimönnum sérstaklega verið tekin til athugunar. Niðurstöðurnar eru þær, að varla geti verið um verulegan skort á vélstjórum með prófi frá Fiskifélagi Íslands að ræða, ef tryggt er, að þeir að loknu námi hverfi ekki til annarra atvinnugreina, eins og átt hefur sér stað á undanförunum árum. Námið er einnig það stutt, að úr skorti er hægt að bæta á til þess að gera stuttum tíma.

Skorturinn á vélstjórum með prófi frá vélstjóraskólanum verður hins vegar mjög mikill, og er það raunar nú þegar. Viðkoman er ekkert nálægt því að geta bætt úr því. Hér þarf því skjótra og róttækra aðgerða við. Hvað skipstjóra og stýrimenn með fiskimannapróf snertir, þá mun tala þeirra þurfa hart nær að tvöfaldast, þegar viðbótin við flotann kemur til landsins. Hins vegar er sennilegt, að talsvert sé af slíkum mönnum til, sem nú vinna sem hásetar eða í landi, enda þótt erfitt sé að segja, hve miklu það nemur, og mun það vega upp á móti þessu.

#### Framleiðsluverðmæti aflans.

Eftir að gerðar hafa verið áætlanir um aflu fiskiflotans samkvæmt áætlunum um aukningu hans fram til 1951, skal hér gerð tilraun til að áætla framleiðsluverðmæti þessa aflu. Auðvitað mál er það, að ekki verður framleiðsluverðmæti fyrir ókominn tíma áætlað svo, að um nokkra nákvæmni geti orðið að ræða. Er það hvort tveggja, að verð framleiðsluvöru okkar, í því ástandi, er við seljum hana nú, er á hverfanda hveli, og hitt, að það tekur örum breytingum, hvernig við tilreiðum aflann sem markaðsvöru. Um verð framleiðsluvörunnar hefur sá kostur verið tekinn, sem einfaldastur er, að gera ráð fyrir nokkurn veginn sama útflutningsverði og á yfirstandandi ári (1946). Um tilreiðslu aflans fyrir markaðinn er vitanlega ekki unnt að gera ráð fyrir neinum nýjum verkunaraðferðum, því að þá er ekkert til að miða verðið við. Mundi þó vera unnt að gera aflann að verulegum mun verðmeiri með breytingum á verkuninni. Þannig mundi t. d. vafalaust mega gera þorskaflann miklu verðmeiri með betri nýtingu úrgangs við hraðfrystingu, og er slíkt þegar í undirbúningi. Er að vísu lítils háttar gert ráð fyrir umbótum í þessu efni í áætlunum þeim, er hér fara á eftir, þar sem reiknað er með, að 40% af fiskinum slægðum notist sem hraðfryst fiskflök í stað 37—38%, sem nú er algengast. Einnig mætti nefna það, sem raunar er enn meira atriði um þessi efni, að búast má við því, að sildarlýsið mundi verða allt að því helmingi verðmætara, ef það yrði hreinsað og hert, í stað þess að nú er það flutt út óhreinsað. Margt fleira er þessu líkt, sem ekki hefur þótt fært að reikna með í áætlunum þeim, sem á eftir fara.

Hins vegar hefur þótt sjálfsagt að gera ráð fyrir, að breytingar yrðu á því, hvernig aflinn skiptist í markaðsvörur eftir tilreiðslu hans. Sumt af þessu er fyrirsjáanlegt að meira eða minna leyti, þótt ekki verði um það gerðar áætlanir af neinni nákvæmni. Sem dæmi þeirra breytinga, sem fyrirsjáanlegar má telja, er það, að gera verður ráð fyrir mjög aukinni söltun síldar frá því, er verið hefur, eða þá að öðrum kosti nýrri verkun síldarinnar sem matvöru, og mundi þá óhætt að gera ráð fyrir, að síldin yrði a. m. k. eins verðmæt með þeirri nýju verkun og söltun. Ástæðan til þess, að síld, er veiðzt hefur undanfarin ár, hefur því nær öll farið í bræðslu, er sú, að við höfum ekki getað náð til markaðslandanna fyrir saltaða síld og eigi heldur getað fengið tunnur eða efni í tunnur undir síld nema mjög takmarkað. En þessari markaðslokun mun nú brátt lokið, og þykir þá eigi mjög djarft að áætla, að við getum selt árlega um 500 þús. mál, verkað sem saltsíld, niðurlagt í dósir, soðið niður o. s. frv. Þann síldarafla, sem er unfram þetta, er hins vegar líklegt, að verði að bræða á líkan hátt og verið hefur, og er það áætlað þannig hér á eftir. — Um þorskaflann er það að segja, að gera má ráð fyrir því sem nærri sjálfsgöðu, að markaður fyrir ísvarinn fisk þrengist að verulegum mun. Í áætlunum hér á eftir er ráð fyrir gert, að útflutningur á ísvörðum fiski minnki af þessum sökum um nálega helming frá því, er var síðast

liðið ár, eða niður í 70 þúsund tonn, en það svarar til hér um bil 100 þús. tonna af nýjum fiski upp úr sjó. Um þetta atriði er vitanlega mjög blint í sjóinn rennt, og reyndar sýnist hætta á, að markaður fyrir ísvarinn fisk þrengist mun meira en þetta, ef á það er litið, hversu þröngur þessi markaður var fyrir stríðið. Það af togaraafli-  
 anum, sem ekki er selt sem ísvarinn fiskur, verður eins og nú horfir að selja sem salt-  
 fisk eða harðfisk, og er hér ráð fyrir því gert. Til þess að gera sér hægara fyrir um  
 útreikninga, er hér allur sá afgangsaflur reiknaður sem saltfiskur. Mundi og fást mjög  
 svipað verð fyrir sama fiskmagn sem harðfisk, ef gert er ráð fyrir sama hlutfalli á  
 verði saltfisks og harðfisks og var þau ár, er harðfiskur var helzt seldur úr landi  
 héðan. Ekki er gert ráð fyrir í þessum áætlunum, að nokkuð af bátafiski verði selt  
 sem ísfiskur, en allt að 150 þús. tonn bátafisksins sé hraðfryst, en hitt verkað sem  
 saltfiskur. Því þykir ekki rétt að gera ráð yfir, að meira bátafisksins en 150 þús.  
 tonn sé verkað sem hraðfrystur fiskur, að varla er hægt að gera ráð fyrir því, að  
 hraðfrystihúsin verði miðuð við afla hveggar verstöðvar eins og hann verður mestur  
 á vertíð hverri, heldur við meðalafli vertíðarinnar í meðalaflaári eða tæplega það,  
 og mundi þá nokkuð af fiskinum ganga af til saltfiskverkunar í aflahrotunum, og  
 því meira sem aflinn verður meiri yfir vertíðina.

Við áætlanir þær, er hér fara á eftir, er því þessum reglum fylgt:

#### Afli.

Reiknað er með því, að sildaraflur skipa í ýmsum stærðarflokkum verði um það  
 bil 20% hærri en meðalafli skipa í þeim stærðarflokkum var árin 1937—45, samkvæmt  
 eftirfarandi töflu.

#### Afli í málum (135 kg).

Stærð skipa	Meðaltal 1937—'45	Áætlað 1951
20—39 smálesta skip .....	5300	6400
40 smál. skip og stærri .....	8500	10200

Reiknað er með því, að þorskfiskafli skipa í ýmsum stærðarflokkum verði líkur  
 og verið hefur árin 1944—45.

#### Verð.

Bæði sildfiski og þorskfiski er áætlað með líku verði og verið hefur 1946, eftir  
 því sem frekast var vitað, þegar þessi áætlun var gerð.

#### Skipting aflans.

Sildinni sé skipt þannig, að til söltunar eða annarrar þeirrar verkunar, sem skilar  
 jafnmiklu verðmæti fyrir hvert mál, séu tekin frá 500000 mál, en hitt brætt.

Þorskfiski sé skipt þannig, að 70000 tonn sé flutt út ísvarið, en 150000 tonn sé  
 fryst, afgangurinn sé saltaður, eða unninn á annan hátt, er skili jafnmiklu verðmæti  
 á tonn af slægðum fiski.

#### Áætlun I.

Floti samkv. áætlun I, áætluð veiði (án sildar) 426000 tonn, slægður fiskur með  
 haus, áætlaður sildaraflur 3380000 mál.

Magn	Framleiðsluverðmæti
Ísfiskur 70000 tonn á kr. 1200 .....	84.0 millj. kr.
Freðfiskur 60000 tonn á kr. 2450 .....	147.0 — —
Saltfiskur 100000 tonn á kr. 1700 .....	170.0 — —
Lýsi 12500 tonn á kr. 4500 .....	56.0 — —
Fiskimjöl, hrogn o. fl. ....	8.0 — —
	<hr/>
	Alls 465.0 millj. kr.

Síld.	Magn	Framleiðsluverðmæti
Söltuð, niðurs. og öðruv. verkuð, 500000 mál á kr. 160.00		80.0 millj. kr.
Síldarmjöl (22 kg úr máli), 63000 tonn á kr. 700.00 ..		44.0 — —
Síldarlýsi (22 kg úr máli). 63000 tonn á kr. 1600.00 ..		101.0 — —
	Alls	225.0 millj. kr.
	Framleiðsluverðmæti alls	690.0 millj. kr.

### Áætlun II.

Floti samkv. áætlun II, áætluð veiði (án síldar 428000 tonn slægður fiskur með haus, áætlaður síldarafli 2560000 mál.

	Magn	Framleiðsluverðmæti
Ísfiskur 70000 tonn á kr. 1200 .....		84.0 millj. kr.
Freðfiskur 60000 tonn á kr. 2450 .....		147.0 — —
Saltfiskur 100000 tonn á kr. 1700 .....		170.0 — —
Lýsi 12500 tonn á kr. 4500 .....		56.0 — —
Fiskimjöl, hrogn o. fl. ....		8.0 — —
	Alls	465.0 millj. kr.

Síld.	Magn	Framleiðsluverðmæti
Söltuð, niðurs. og öðruv. verkuð, 500000 mál á kr. 160.00		80.0 millj. kr.
Síldarmjöl (22 kg úr máli), 45000 tonn á kr. 700.00 ..		32.0 — —
Síldarlýsi (22 kg úr máli). 45000 tonn á kr. 1600.00 ..		73.0 — —
	Alls	185.0 millj. kr.
	Framleiðsluverðmæti alls	650.0 millj. kr.

### Áætlun III.

Floti samkvæmt áætlun III, áætluð veiði (án síldar), 501000 tonn slægður fiskur með haus, áætlaður síldarafli 3990000 mál.

	Magn	Framleiðsluverðmæti
Ísfiskur 70000 tonn á kr. 1200 .....		84.0 millj. kr.
Freðfiskur 60000 tonn á kr. 2450 .....		147.0 — —
Saltfiskur 133000 tonn á kr. 1700 .....		226.0 — —
Lýsi 14700 tonn á kr. 4500 .....		66.0 — —
Fiskimjöl, hrogn o. fl. ....		10.0 — —
	Alls	533.0 millj. kr.

Síld.	Magn	Framleiðsluverðmæti
Söltuð, niðurs. og öðruv. verkuð, 500000 mál á kr. 160.00		80.0 millj. kr.
Síldarmjöl (22 kg úr máli), 77000 tonn á kr. 700.00 ..		54.0 — —
Síldarlýsi (22 kg úr máli). 77000 tonn á kr. 1600.00 ..		123.0 — —
	Alls	257.0 millj. kr.
	Framleiðsluverðmæti alls	790.0 millj. kr.

#### Áætlun IV.

Floti samkv. áætlun IV, áætluð veiði (án sildar) 509000 tonn, slægður fiskur með haus, áætlaður sildarafli 3380000 mál.

	Magn	Framleiðsluverðmæti
Ísfiskur 70000 tonn á kr. 1200 .....		84.0 millj. kr.
Freðfiskur 60000 tonn á kr. 2450 .....		147.0 — —
Saltfiskur 133000 tonn á kr. 1700 .....		226.0 — —
Lýsi 14900 tonn á kr. 4500 .....		67.0 — —
Fiskimjöl, hrogn o. fl. ....		10.0 — —
		<hr/>
	Alls	534.0 millj. kr.
<b>Síld.</b>		
	Magn	Framleiðsluverðmæti
Söltuð, niðurs. og öðruv. verkuð, 500000 mál á kr. 160.00		80.0 millj. kr.
Sildarmjöl (22 kg úr máli), 63000 tonn á kr. 700.00 ..		44.0 — —
Sildarlýsi (22 kg úr máli). 63000 tonn á kr. 1600.00 ..		101.0 — —
		<hr/>
	Alls	225.0 millj. kr.
	Framleiðsluverðmæti alls	759.0 millj. kr.

#### Áætlun V.

Floti samkvæmt áætlun V, áætluð veiði (án sildar) 463000 tonn, slægður fiskur með haus, áætlaður sildarafli 2360000 mál.

	Magn	Framleiðsluverðmæti
Ísfiskur 70000 tonn á kr. 1200 .....		84.0 millj. kr.
Freðfiskur 60000 tonn á kr. 2450 .....		147.0 — —
Saltfiskur 117000 tonn á kr. 1700 .....		200.0 — —
Lýsi 13600 tonn á kr. 4500 .....		61.0 — —
Fiskimjöl, hrogn o. fl. ....		9.0 — —
		<hr/>
	Alls	501.0 millj. kr.
<b>Síld.</b>		
	Magn	Framleiðsluverðmæti
Söltuð, niðurs. og öðruv. verkuð, 500000 mál á kr. 160.00		80.0 millj. kr.
Sildarmjöl (22 kg úr máli), 41000 tonn á kr. 700.00 ..		29.0 — —
Sildarlýsi (22 kg úr máli). 41000 tonn á kr. 1600.00 ..		66.0 — —
		<hr/>
	Alls	175.0 millj. kr.
	Framleiðsluverðmæti alls	676.0 millj. kr.

Til þess að gera þessar áætlunir enn auðveldari til samanburðar og skilnings, skal það rifjað upp, að áætlun I og II er miðuð við fiskiflota, sem við líkan afla og verið hefur tvö síðastliðin ár mundi veiða um 500 þúsund tonn af þorskfiski óslægðum með haus, eða um 425 þús. tonn af slægðum fiski m. haus. Áætlun III og IV við fiskiflota, sem við sama afla mundi veiða um 600 þús. tonn af óslægðu, eða um 500 þús. slægðu. Áætlun V við fiskiflota, sem mundi veiða um 550 þús. tonn af óslægðu eða um 560 þús. slægðu. Munurinn á I og II og eins III og IV er sá, að í I og III er gert ráð fyrir að efla fiskiflotann frá því, sem nú er, aðallega með mótorskipum yfir 40 tonn, en í II, IV og V með togurum.

#### Hraðfrystihúsin.

Þegar fiskimálanefnd hóf starf sitt í ársbyrjun 1935, var raunverulega allt þorskfiski flutt út héðan annaðhvort saltað eða ísvarið. Reyndar var hér komið allstórt hraðfrystihús, Sænsk-íslenzka frystihúsið, sem hafði þækilfryst nokkuð af fiski, en útflutningur og sala á þeim fiski hafði misheppnast svo, að það litla, sem selt hafði

verið á útlendum markaði, hafði verið selt sem sams konar vara og isvarinn fiskur og jafnvel lægra verði. Það varð aðalhlutverk fiskimálanefndar að koma hér upp hraðfrystingu á fiski og afla þeirri vöru markaðs erlendis. Í fyrstu var þetta að mestu rekið sem eins konar tilraunastarfsemi, en þó var það komið á nokkuð fastan rekspól fyrir ófriðinn. Nokkur hraðfrystihús, að vísu smávirki, höfðu þá verið reist, og öruggur markaður að vísu ekki mikill, hafði fengið í Englandi. En eftir að ófriðurinn hófst, var í þessa slóðina farið. Fyrstu ófriðarárin reyndist nokkur tregða um markað fyrir hraðfrystan fisk, en árið 1941 tók mjög úr að greiðast, og síðan hefur hvert hraðfrystihúsið risið af öðru. Enn er gert ráð fyrir því, að þrengjast muni markaður fyrir isvarinn fisk, og verði þá að auka hraðfrystingu og söltun fisks þess vegna, auk þess, sem gert er ráð fyrir auknum fiskiflota og auknum afla þar með á næstu árum. Verður af þessum sökum að gera sér það sem ljósast, hvers þau hraðfrystihús, sem við höfum nú, meгна, og hverju þarf við að bæta, svo að ekki standi á að gera þann fisk, er á land berst, að hæfri söluvöru.

Samkvæmt skýrslu, sem fiskimálanefnd hefur látið í té, voru í byrjun apríl-mánaðar 1946 fullfær frystihús eða frystihús í þann veginn að taka til starfa sem segir í eftirfarandi skýrslu:

Nöfn hraðfrystihúsa og staður 1/4 '46	Geymslurúm. Tonn af fryst- um flökum	Afköst á sólárhring Tonn af fr. flökum
<b>Faxaflói og Suðurnes:</b>		
Hraðfrystihús Grindavíkur, Grindavík .....	250	5
Hafnir h/f, Höfnum .....	250	7
Miðnes h/f, Sandgerði .....	950	15
Garður h/f, Sandgerði .....	50	9
Hraðfrystihús Gerðab., Garði .....	400	10
Frosti h/f, Keflavík .....	700	15
Hraðfrystistöð Keflavíkur, Keflavík .....	250	15
Jökull h/f, Keflavík .....	70	4
Hraðfrystihús Keflavíkur, Keflavík .....	450	17
Keflavík h/f, Keflavík .....	550	10
Karvel Ógmundsson, Ytri-Njarðvík .....	450	12
Eggert Jónsson, Innri-Njarðvík .....	1000	30
Vogar h/f, Vogum .....	250	10
Frost h/f, Hafnarfirði .....	400	12
Íshús Hafnarfjarðar h/f, Hafnarfirði .....	300	6
Hraðfrystihús Árna Böðvarssonar, Kópavogi .....	1200	10
Kirkjusandur h/f, Reykjavík .....	600	24
Ísbjörninn, Seltjarnarnesi, Reykjavík .....	1000	15
Hraðfrystistöðin h/f, Reykjavík .....	1800	16
Ísbjörninn (fiskimálanefnd), Reykjavík .....	150	8
Fiskur h/f, Reykjavík (Klapparstíg) .....	200	10
Sænsk-íslenzka frystihúsið, Reykjavík .....	4000	14
Haraldur Böðvarsson, Akranesi .....	1650	30
Heimaskagi h/f, Akranesi .....	600	20
Ís og Fiskur h/f, Akranesi .....	500	20
	<b>18020</b>	<b>344</b>
<b>Breiðafjörður:</b>		
Kaupfélag Stykkishólms, Stykkishólmi .....	140	5
Sigurður Ágústsson, Stykkishólmi .....	200	15
Hraðfrystihús Grundarfjarðar, Grundarfirði .....	300	7½
Hraðfrystihús Ólafsvíkur, Ólafsvík .....	300	15
Hraðfrystihús Hellissands, Hellissandi .....	240	5
	<b>1180</b>	<b>47½</b>

Nöfn hraðfrystihúsa og staður <sup>1/4</sup> '46	Geymslurúm. Tonn af fryst- um flökum	Afköst á sólarhring. Tonn af fr. flökum
<b>Vestfirðir:</b>		
Frosti h/f, Súðavík .....	200	7
Kaupfélag Ísfirðinga, Langeyri .....	140	8
Íshúsfélag Ísfirðinga, Ísafirði .....	500	10
Norðurtanginn h/f, Ísafirði .....	500	10
Hraðfrystihúsið h/f, Hnífsdal .....	150	5
Íshúsfélag Bolungavíkur, Bolungavík .....	200	5
Ísver h/f, Sígundafirði .....	100	5
Ísfell h/f, Flateyri .....	200	10
Snæfell h/f, Flateyri .....	200	7
Hraðfrystihús Dýrfirðinga, Þingeyri .....	300	15
Hraðfrystihúsið h/f, Bíldudal .....	400	10
Kaldbakur h/f, Patreksfirði .....	300	15
Hraðfrystihús Patreksfjarðar, Patreksfirði .....	250	10
	<b>3440</b>	<b>117</b>
<b>Norðurland:</b>		
Kaupfélag Langnesinga, Þórshöfn .....	110	4
Kaupfélag Þingeyinga, Húsavík .....	100	4 <sup>1/2</sup>
Hraðfrystihús, Grimsey .....	400	10
Kaupfélag Eyfirðinga, Akureyri .....	700	4 <sup>1/2</sup>
Kaupfélag Eyfirðinga, Hrisey .....	150	4 <sup>1/2</sup>
Kaupfélag Eyfirðinga, Dalvík .....	50	4 <sup>1/2</sup>
Kaupfélag Eyfirðinga, Ólafsfirði .....	40	4 <sup>1/2</sup>
Hraðfrystihús Ólafsfjarðar, Ólafsfirði .....	200	10
Hraðfrystihús A. P., Siglufirði .....	230	7
Hraðfrystihúsið Ísafold, Siglufirði .....	250	7
Hrímnir h/f, Siglufirði .....	400	12
Kaupfélag Skagfirðinga, Hofsósi .....	200	5
Kaupfélag Skagfirðinga, Sauðárkróki .....	50	7 <sup>1/2</sup>
Frystifélag Sauðárkróks h/f, Sauðárkróki .....	100	7 <sup>1/2</sup>
Hólanes h/f, Skagaströnd .....	480	10
Kaupfélagið, Skagaströnd .....	80	3
Fjölnir h/f, Drangnesi .....	200	9
Kaupfélag Steingrímsfjarðar, Hólmavík .....	300	12
	<b>4040</b>	<b>116<sup>1/2</sup></b>
<b>Austfirðir:</b>		
Hraðfrystihús Fáskrúðsfjarðar, Fáskrúðsfirði .....	270	7
Hraðfrystihús Eskifjarðar, Eskifirði .....	600	10
Íshúsfélag Norðfirðinga, Neskaupstað .....	300	10
Síldarbræðslan h/f, Seyðisfirði .....	250	10
	<b>1420</b>	<b>37</b>
<b>Suðurland:</b>		
Hraðfrystihús Eyrarbakka, Eyrarbakka .....	200	10
Hraðfrystihús Stokkseyrar, Stokkseyri .....	90	3
Hraðfrystistöð Vestmannaeyja, Vestmannaeyjum .....	1500	45
Ísfélag Vestmannaeyja, Vestmannaeyjum .....	1300	8
Fiskur og Ís h/f, Vestmannaeyjum .....	500	15
Hraðfrystihús Vöruhús, Vestmannaeyjum .....	300	10
	<b>3800</b>	<b>91</b>

Yfirlit:	Tala húsa	Geymslurúm, tn. af fr. flk.	Afköst á sólarhring, tn. af fr. flökum
1. Suðurnes og Faxaflói .....	25	18620	344
2. Breiðafjörður .....	5	1180	47
3. Vestfirðir .....	13	3440	117
4. Norðurland .....	18	4040	116
5. Austfirðir .....	4	1420	37
6. Suðurland .....	6	3800	91
	71	38500	752

Skýrsla þessi er gerð eftir heimildum frá eigendum frystihúsanna, og getur verið að geymslurúm og afkastageta frystihúsanna sé ekki alls staðar nákvæmlega fram talin eftir sömu reglum. En í aðalatriðum eru reglurnar um þau framtöl þær, að geymslurúmið er talið svo sem framast má verða og afköstin þannig, að gert er ráð fyrir, að unnið sé að frystingu allan sólarhringinn, og getur þó verið, að um framtal afkastanna sé sums staðar miðað við, að unnið sé eina vöku (dagsafköst), því ætti þess vegna að mega treysta, að afköstin eru ekki oftalin sem fyllstu afköst, en um það, hvað geymslurnar rúma, getur auðvitað nokkuð farið eftir því, með hverjum hætti umbúðir fisksins eru o. fl.

Eins og fyrr segir, eru flest frystihúsin reist á styrjaldarárunum. Þá mátti við öllu búast um það, hvernig takast mundi um flutning framleiðsluvörunnar frá húsunum, og oft var það svo, að geyma varð hann þar á annað missiri eða meir. Því eru geymslurúm frystihúsanna víða við það miðuð, að þau geti geymt alla framleiðslu ársins, og ætti það þó að vera þarflaust á friðartímum, ef séð er fyrir sæmilegum skipakosti til flutnings á henni til markaðslandanna. Sum frystihúsin, sem nú eru til, ætti því að mega gera nokkru afkastameiri, með því einu að fá mikilvirkari frystivélar, og mundi það geta sparað verulegar fjárupphæðir, þar sem geymslurnar eru mikill hluti af verði húsanna. Í öðrum frystihúsum mundi þetta hins vegar verða öruggt vegna þrengsla í vélahúsi og vinnusölum eða annarra svipaðra ástæðna.

Þó að vitað sé um afköst hraðfrystihúsanna á sólarhring, er ekki þar með fengin vitneskja um, hversu mikil raunveruleg afköst má ætla þeim yfir árið. Eins og kunnugt er, lætur nærri, að telja megi, að aðalvertíð á hverjum stað sé 3—4 mánuðir, en ekki getur það talizt reglubundið, nema helzt sunnan lands og vestan. En auk aðalvertíðarinnar er víðast um að ræða nokkurn og jafnvel allverulegan þorskafla aðra tíma árs. Hins vegar er á það að líta, að jafnvel á aðalvertíð ganga venjulega frá eigi allfáir dagar, er litill eða enginn fiskur berst á land, ýmist fyrir gæftaleysi eða þá að svo dregur úr fiskgengd, að róðrar falla niður að verulegu leyti þess vegna. Þar sem ekki er hægt að geyma þann fisk, sem taka skal til frystingar, nema stuttan tíma, hlýtur frysting að falla niður öðru hverju af þessum sökum.

Samkvæmt rannsókn, sem nýbyggingarráð hefur látið gera um afkastagetu hraðfrystihúsanna árið 1944 og um raunveruleg afköst þeirra á sama ári, hafa frystihúsin við Faxaflóa eigi þurft nema 42 sólarhringa fullkomna starfrækslu, frystihúsin á Snæfellsnesi 41 sólarhring, á Vestfjörðum 39 sólarhringa, á Norðurlandi 21 sólarhring, á Austfjörðum aðeins 4 sólarhringa og frystihúsin á Suðurlandi 37 sólarhringa til þess að frysta allan þann afla, er þau tóku til vinnslu það ár. Að meðaltali á öllu landinu hefði ekki þurft að starfrækja frystihúsin nema tæplega 36 sólarhringa með fyllstu afköstum til þess að vinna úr því hráefni, sem þeim barst árið 1944.

En nú er ýmislegt, sem til athugunar kemur, ef leggja á þetta til grundvallar við að reikna út raunveruleg ársafköst. Fyrst er það, að nokkur hraðfrystihúsanna — og gæti þess mest á Norðurlandi — hafa fyrst og fremst það hlutverk að hægfrysta og geyma kjöt og þar næst að hraðfrysta og geyma beitu. Alls munu það vera nál. 10% af frystihúsunum, sem ýmist er ætlað þetta hlutverk aðallega eða að einhverju leyti, og hafa mörg þau frystihús ýmist verið lítið eða ekki starfrækt 1944 til fryst-

ingar á fiski til útflutnings. Annað er það, — og er það miklu mikilvægara, — að víða mun meiri áherzla hafa verið á það lögð 1944 að selja fisk í ís en að hraðfrysta. Það er því enginn efi á, að hraðfrystihúsin hefðu getað afkastað meiru árið 1944 en raun varð á, ef fyllsta kapp hefði verið lagt á starfrækslu þeirra. Hins vegar er þess að gæta, að aðstaða flestra þeirra til mikilla afkasta var að því leyti góð 1944, að af miklu hráefni var að taka.

Þegar alls er gætt, sýnist muni vera óhætt að ætla hraðfrystihúsunum sem ársafköst 50-föld hámarksafköst á sólarhring. Þó að þetta næðist ekki — og ekki nærri því — 1944, sýnist það eiga að vera sæmilega auðvelt að ná því, a. m. k. í flestum árum, ef áherzla er á slíkt lögð. Hins vegar sýnist ekki vogandi að ætla þeim meiri hlut, fyrr en einhver reynsla er fengin fyrir því, að slíkt sé óhætt. Samkv. þessu ætti því að mega ætla þeim hraðfrystihúsum, sem hinn 1. apríl 1946 voru tekin til starfa, ársafköst, sem nema um 37.5 þús. tonnnum af frystum flökum. Eftir reynslunni 1944 ætti það að svara til ca. 92 þús. tonna af nýjum slægðum fiski með haus og ca. 110 þús. tonna af nýjum, óslægðum fiski.

Rétt þykir að benda á, að samkvæmt þessari áætlun um ársafköst frystihúsanna er geta þeirra til frystingar á fiskflökum á ári hverju nokkurn veginn jöfn getu þeirra til að geyma þessa framleiðslu þeirra. M. ö. o., þau gætu nokkurn veginn geymt ársframleiðslu sína, svo framarlega sem hægt væri að flytja fisk milli húsa og verstöðva, en í framtíðinni mun slíkt ekki verða leyft nema í örfáum tilfellum, þar sem slíkur flutningur milli verstöðva, að áliti freðfiskmatsins, getur orsakað miklar skemmdir á vörunni.

Með þeirri aukningu fiskiflotans, sem ýmist er ráðin eða ráðgerð, verðum við auðvitað að auka frystihúsakostinn að miklum mun. Ef við fáum til veiða öll þau skip, sem eru í byggingu innanlands og utan, til aukningar fiskiflotanum, og eiga að vera komin til gagns fyrir vetrarvertíð 1947, má gera ráð fyrir, að um 220 þús. tonn miðað við slægðan fisk með haus veiðist á önnur skip en togara. Þar sem húast má við, að markaður fyrir ísvarinn fisk hljóti að þrengjast, er þörf á að geta tekið móti að minnsta kosti 150 þús. tonnnum af þessum afla til hraðfrystingar þegar á næstu árum. Ef við gerum ráð fyrir þeirri eflingu fiskiflotans, er hér hefur verið ráð fyrir gert í öðrum áætlunum, þurfum við að vera viðbúinir að taka jafnvel enn meiri afla til hraðfrystingar frá 1951. Þó þykir ekki ástæða til þess fyrst um sinn, fram til 1951, að stefna að hærra marki með eflingu hraðfrystihúsanna en svo, að þau geti skilað um 60 þús. tonnnum af hraðfrystum flökum á ári. En styrkar stoðir sýnast undir það renna, að við þurfum að ætla þeim svo mikinn hlut. Það mundi svara til 1200—1500 tonna afkasta húsanna samanlagt á sólarhring eða krefjast aukningar afkasta þeirra frá því, sem var 1. apríl 1946, um 60—100%.

Nokkuð af þessari aukningu er þegar í undirbúningi eða ráðgert. Fiskimálanefnd hefur í byggingu stórt frystihús í Reykjavík, og á það að geta hraðfryst 30 tonn af flökum á sólarhring, — og er þá samt aðeins miðað við 15 klst. starfrækslu, svo að raunar er réttara að telja afkastagetu þess húss um 40 tonn. Í undirbúningi er bygging álíka mikilvirks frystihúss í Neskaupstað. Telja má víst, að lokið verði byggingu þessara tveggja stóru frystihúsa fyrir árslok 1947. Þá mun og hafa komið til umræðu að hefja innan skamms tíma byggingu tveggja stórra frystihúsa, annars í Vestmannaeyjum, hins á Ísafirði, og á hvort þeirra að geta hraðfryst 30 tonn af flökum á sólarhring. Þegar þessi fjögur frystihús eru öll upp komin, er það viðbót við afkastagetu hraðfrystihúsanna, er nemur 120—130 tonnnum af frystum flökum.

Auk þess eru í undirbúningi og til umræðu bygging smærri frystihúsa á ýmsum stöðum, sem enn hafa eigi komið upp frystihúsum. Þau frystihús eru flest fyrir smáútgerðarstöðvar, þar sem aðallega er rekin útgerð á opnum vélbátum (trillum) og smáum vélbátum, og er nauðsynlegt, að þau verði reist, ef útgerð á þessum stöðum á ekki að leggjast niður. Hins vegar er rétt að gera sér það ljóst, að ársafköst þessara frystihúsa hljóta að verða mjög lág, bæði móts við afköst þau, sem þeim eru ætluð á sólarhring hverjum, og móts við það fjármagn, sem í þau er lagt.

Þá er á það að líta, hvort ekki mundi mega auka afköst þeirra frystihúsa, sem þegar eru til, með því að auka vélakost þeirra, skipta um vélar (fá stórar fyrir smærri) eða með bættum útbúnaði og vinnubrögðum. Eftir því, sem kunnugir menn herma, eru mörg frystihúsanna þannig byggð, að erfitt er að auka vélakost þeirra eða setja í þau stærri vélar til þess að auka afköst þeirra að mun með því. Önnur, einkum sum nýjustu húsin, eru hins vegar auðveldari viðfangs að þessu leyti, og sum eru jafnvel þannig byggð, að til þess er ætlazt, að auðvelt sé að auka afköst þeirra með þessum hætti, og kæmi það þá að góðum notum, að þau hafa yfir miklum og góðum geymslum að ráða. Þvilik aukning á afkastagetu húsanna væri hin allra ákjósanlegasta. Stofnkostnaður við hana mundi verða a. m. k. helmingi minni en við þá aukningu, sem fengist með því að reisa frystihús af grunni, þar sem vélararnar eru aldrei fullkomlega helmingur af stofnkostnaði frystihúss. Þar að auki eru stór frystihús ódýrari í rekstri en smá, og það sem mestu varðar, við stórvirk frystihús er miklu auðveldara að koma við nýtingu á öllum fiskúrgangi en við hin smávirku. Eflaust má auka afköst frystihúsanna nokkuð með bættum útbúnaði og tækjum, svo sem færiböndum og flökunarvélum, sömuleiðis með bættum vinnuafköstum, en annars mundu allar slíkar umbætur fyrst beinast að því að koma fram sparnaði á vinnuafli við frystiiðnaðinn, Þó sýnist ekki til mjög mikils ætlazt, að með stækkun véla og bættum tækjum og starfsaðferðum mætti auka afköst þeirra frystihúsa, sem nú eru til, um a. m. k. 150 tonn á sólarhring og að við þá afkastaaukningu yrði stofnkostnaðurinn a. m. k. helmingi minni en við það að byggja ný frystihús með jafnmiklum afköstum. Enn sýnist þó vanta frystihús með 450 tonna afköst á sólarhring til þess að nægilega sé séð fyrir því, að ekki þurfi á hraðfrystingunni að standa, ef við viljum auka fiskiflotann og aflamagnið svo sem hér hefur verið ráð fyrir gert.

Búast má við, að þessi aukning á afköstum hraðfrystihúsanna, sem hér hefur verið talin nauðsynleg, þyki ærið stórkostleg og að menn geri ráð fyrir, að hún kosti miklar fjárupphæðir. En kostnaður við hana er alls ekki því líkur sem í fljótu bragði mætti við búast. Samkvæmt áætlun, sem fiskimálanefnd hefur gert um stofnkostnað frystihúsa, áætla nefndin stofnkostnaðinn að meðaltali sem hér segir:

Afköst á sólarhring, tonn	Geymslurúm, tonn	Verð byggingar kr.	Verð véla kr.	Verð samtals kr.
5—6 tonn .....	300	225000	125000	350000
10—12 — .....	500	350000	225000	550000
35—40 — .....	1500	750000	600000	1350000

Að áliti ráðsins munu þessar áætlanir vera í lægra lagi, sérstaklega með tilliti til þeirrar hækkunar á vinnulaunum, sem átt hefur sér stað síðan þær voru samdar, en með því að gera ráð fyrir því, að nokkur hluti afkastaaukningar hraðfrystihúsanna megi verða án verulegrar aukningar á geymslurúmi, en að öðru leyti verði afkastaaukningin aðallega með byggingu stórra frystihúsa, má gera ráð fyrir, að 750 tonna afkastaaukning á sólarhring þyrfti samt ekki að kosta meira en ca. 45 millj. kr. miðað við núgildandi verðlag. Allverulegur hluti vélaanna er innlend smíði, svo að líklega kæmi ekki yfir  $\frac{1}{3}$  af þessum stofnkostnaði á nýbyggingarreikning, eða ca. 15 millj. króna. En vitanlega þyrfti auk þess að greiða allverulegan hluta af byggingarkostnaðinum, þ. e. verð timburs, sement o. fl. efnisvörur, með erlendum gjaldreyri, svo að gera má ráð fyrir, að þessi aukning mundi kosta alls í erlendum gjaldreyri 20—25 millj. kr., þ. e. ca. helmingur stofnkostnaðar aukningarinnar á afkastagetu frystihúsanna yrði að greiðast í erlendum gjaldreyri. Enn er þess að geta, að hagkvæmt mundi þykja og allt að því sjálfsagt við hin stærri frystihús að hafa tæki til ísframleiðslu og ca. 200 tonna ísgeymslu. Auknar byggingar þess vegna eru áætlaðar fyrir hvert hús ca. 120000 kr. og vélar 150000 kr. En þetta ber að skoða sem aðra aukningu við hraðfrystihúsin en þá, sem hér hefur verið til umræðu.

Eins og högum okkar er nú komið, sýnist stofnkostnaður hraðfrystihúsanna

Því ekki svo geysilegur, að hann þurfi að standa okkur verulega í vegi fyrir því, að afköst þeirra í heild séu aukin eins og þörfin kallar. Hins vegar mætti sýnast nokkur hættu á, að okkur gæti skort mannafla til starfrækslu þeirra, þegar hún færir í aukana með auknum fiskiflota og aukinni sókn á fiskveiðar. Eins og starfrækslu frystihúsanna er háttáð nú, mun það láta nærri, að við hús, sem frystir um 10 tonn af flökum á sólarhring, sé starfsfólkið alls um 40, og að af því sé um  $\frac{2}{3}$  fullvinnandi karlar, hitt konur og unglingar. Þetta er þó talsvert misjafnt eftir því, hversu mikilli hagsýni er beitt við starfræksluna og hve góð vinnuskilyrði eru á hverjum stað. En ef meðaltal er tekið, mundi starfsfólkið líklega frekar reynast fleira en færra en þetta við hús af þessari tilgreindu stærð. Við frystihús, sem afkasta minna en 10 tonnum á sólarhring, þarf hlutfallslega heldur fleira fólk móts við afköstin, en heldur færra fólk móts við afköst, ef húsin eru stærri. Samkvæmt þessu virðist þurfa um 3000 manns í vinnu við frystihús þau, sem nú eru komin upp, ef þau væru starfandi öll í senn, þar af 200 fullvinnandi karlmenn. Hér er að visu alls ekki um fullkomið ársstarf að ræða fyrir allt þetta fólk, en mestur hluti þess þarf að vera viðbúinn því að geta mætt til starfs í frystihúsunum, hvenær sem til þess er kallað, yfir aðalvertíðina a. m. k. um allt að fjögurra mánaða tíma á S.-vestur- og Vesturlandi, en þar er fiskimagnið mest frá janúarbyrjun til miðs maímánaðar. — Jafnvel þó að við gerðum ráð fyrir, að sú afkastaaukning hraðfrystihúsanna, sem hér hefur verið talin nauðsynleg á næstu árum, yrði að mjög verulegu leyti fólgin í stækkun þeirra, sem fyrir eru, og byggingu stórra frystihúsa, verðum við að gera ráð fyrir, að fjölga yrði starfsfólkinu um a. m. k. 2000 manns að óbreyttum vinnubrögðum við hraðfrystinguna. Þó er ekki þar með gert ráð fyrir nokkrum umbótum á nýtingu fisksins frá því, sem nú er, en þar er einmitt geysilegt verkefni fyrir höndum. Þetta ætti okkur ekki að verða óviðráðanlegt, þar sem vinna í hraðfrystihúsum þeim, sem vinna með nýttísku tækjum getur orðið að allverulegu leyti framkvæmd af kvenfólki.

En til þess að svo geli orðið, þarf stórum bætt vinnuskilyrði og vinnuáðferðir við hraðfrystinguna. Enginn efi er á því, að í þeim efnum mætti gera stórkostlega hluti á stuttum tíma. Kunnur útgerðarmaður, sem nýlega hefur fengið góðan færribandsútbúnað í frystihús sitt, hefur í fögnuði sínum yfir þeirri umbót sagt, að eftir að frystihúsið hafi fengið þennan bættu útbúnað, geti það eins auðveldlega tekið 50 tonn af fiski til verkunar með 50 manna starfsliði eins og það hafði áður — án færribandanna — tekið á móti 45 tonnum með 85 manna starfsliði. Þetta væri nú hvorki meira né minna en allt að 90% starfsaukning vegna færribandanna, eða ef það væri tekið á hinn veginn, allt að 45% vinnusparnaður. En enginn efi er á, að draga má talsvert frá því, sem hér hefur verið haft eftir útgerðarmanninum, fyrir fögnuðinum yfir góðri umbót. En óhætt mun að mega gera ráð fyrir a. m. k. 25% vinnusparnaði við sömu afköst, og er réttara við það að miða, þar sem ekki er hægt að auka hámarksafköst frystihúsanna með færriböndunum einum saman. Þá er og fullvist, að koma má við geysilegum vinnusparnaði í frystihúsunum með flökunarvélum, en ekki er reynsla fyrir því fengin, hve miklu sá sparnaður gæti numið. En því fer fjarri, að óhugsandi sé, að svo miklum vinnusparnaði megi koma við í frystihúsunum, að afköst þeirra aukist um helming eða meir án fjölgunar á starfsfólki.

Vegna þeirrar hættu, að æskileg efling sjávarútvegsins hér á landi geti stöðvazt vegna skorts á vinnuafli, er nauðsynlegt að taka fyrst og fremst til athugunar í sambandi við aukningu afkastagetu frystihúsanna:

1. Að tekin sé upp færribandakerfi í sem flestum hraðfrystihúsum og að flökunarvélum sé komið fyrir í fiskmóttökustöðum á hinum stærri útgerðarstöðum, en minni flökunarvélum komið í hraðfrystihús á þeim stöðum, þar sem aðeins er um eitt hús að ræða.
2. Að tekin sé upp ákvæðisvinna með vökuskiptum við hraðfrystihúsin.
3. Að stefnt sé að því, að ekki sé byggð hér eftir minni hraðfrystihús en að þau geti fryst 30—40 tonn af flökum á sólarhring, nema hvað undantekningar mætti gera

frá þessari reglu á smáverstöðvum, þar sem afli allra fiskiskipa er úr verstöðinni sækja, er minni samanlagt en þetta. Í sambandi við öll frystihús, sem hér eftir eru reist, sé sem fullkomnust vinnsla á öllum innyflum, beinum og öðru því, sem nú er kallaður „úrgangur“ úr fiskinum.

#### Síldveiði og síldarverksmiðjur.

Í eftirfarandi kafla hefur síldveiði sú, sem gera má ráð fyrir á veiðiskipaflotann samkvæmt áætlunum I—V, verið reiknuð út, og afkastaketa sú, sem síldarverksmiðjurnar yrðu að hafa til að geta annað því magni, verið áætluð.

Áætlunin um veiðina byggir á þeirri athugun um síldarafla skipa af ýmsum stærðum í meðalaflári, sem gerð er grein fyrir í kaflanum um síldarafla flotans (bls. 35), og á athugun, sem ráðið hefur látið gera um veiði í góðu aflári (1944).

Í eftirfarandi töflu sjást niðurstöður þessara útreikninga. Hefur síldveiðin þar verið reiknuð út bæði samkvæmt meðalafla áráanna 1937—45, að viðbættum 20% og samkvæmt afla ársins 1944. Reiknað hefur verið með því, að allir vélbátar 40 smálestir og stærri verði á síldveiðum og  $\frac{1}{3}$  hluti báta af stærðinni 20—39 smálestir.

#### Afli í málum.

Áætlun I:	Bátar alls	Bátar og allir botnvörp.
Afli 1937—45 .....	3380000 mál	4200000 mál
Afli 1944 .....	4200000 —	5300000 —
Áætlun II:		
Afli 1937—45 .....	2560000 —	3700000 —
Afli 1944 .....	3200000 —	4600000 —
Áætlun III:		
Afli 1937—45 .....	3990000 —	5000000 —
Afli 1944 .....	5000000 —	6400000 —
Áætlun IV:		
Afli 1937—45 .....	3380000 —	4700000 —
Afli 1944 .....	4200000 —	6000000 —
Áætlun V:		
Afli 1937—45 .....	2360000 —	3700000 —
Afli 1944 .....	3000000 —	4700000 —

Miðað við þann síldarafla, sem raunverulega hefur veiðzt mestur hér við land, en hann var um 1500000 mál árið 1944, er hér um gífurlega aukningu að ræða, eða nokkuð minna en þreföldun samkvæmt áætlunum I og IV, og meira en þreföldun samkv. áætlun III, allt miðað við svipuð aflabrógd á skip og var sumarið 1944. Í öllum tölunum í þessum yfirlitum hefur verið gert ráð fyrir  $\frac{1}{3}$  af bátaflotanum í stærðarflokkunum 20—39 smál. á síldveiðum, en sé reiknað með helmingi hans á veiðum, verða allar tölurnar að hækka um 135000 í meðalári og 180000 í hámarksári í áætlunum I—IV og um 175000 í meðalári og 238000 í hámarksári í áætlun V.

Hér að framan hefur verið áætlað allt það síldarmagn, sem veiðist, en ekki það, sem á að fara í bræðslu. Það magn verður nú áætlað hér með því að gera ráð fyrir að 500000 mál verði verkuð á annan veg og dragist þess vegna frá. Með þeim forsendum verður það síldarmagn, sem fer til bræðslu samkvæmt hinum ýmsu áætlunum, eins og eftirfarandi yfirlit sýnir:

#### Síld í bræðslu.

Áætlun I:	Bátar alls	Bátar og allir botnvörp.
Afli 1937—45 .....	2880000 mál	3700000 mál
Afli 1944 .....	3700000 —	4800000 —
Áætlun II:		
Afli 1937—45 .....	2060000 —	3200000 —
Afli 1944 .....	2700000 —	4100000 —

Áætlun III:	Bátar alls	Bátar og allir botnvörp.
Afli 1937—45 .....	3490000 —	4500000 —
Afli 1944 .....	4500000 —	5900000 —
Áætlun IV:		
Afli 1937—45 .....	2880000 —	4200000 —
Afli 1944 .....	3700000 —	5500000 —
Áætlun V:		
Afli 1937—45 .....	1860000 —	3200000 —
Afli 1944 .....	2500000 —	4200000 —

Samkvæmt rannsókn, sem ráðið hefur látið gera um væntanlega afkastagetu sildarverksmiðjanna næsta ár (1947), mun afkastageta verksmiðjanna, að Skagastrandarverksmiðjunni og stækkun Rauðku meðtalinni, vera um það bil 3600000 mál yfir sildveiðitímann, og er þá gert ráð fyrir sama hlutfalli milli sólarhringsafkasta og heildarvinnslu og var 1944. Þessi afkastageta reyndist vera nóg fyrir þann flota, sem gert var ráð fyrir á sild 1946, jafnvel þótt um hámarksafla hefði verið að ræða. Í eftirfarandi yfirliti sést, hve afkastageta sildarverksmiðjanna þyrfti að aukast mikið til þess að geta annað þeim bræðslusildarafla, sem gert er ráð fyrir í hinum ýmsu áætlunum.

#### Aukning afkastagetu sildarverksmiðjanna í málum.

Áætlun I:	Bátar alls	Bátar og allir botnvörp.
Afli 1937—45 .....	0 mál	100000 mál
Afli 1944 .....	100000 —	1200000 —
Áætlun II:		
Afli 1937—45 .....	0 —	0 —
Afli 1944 .....	0 —	500000 —
Áætlun III:		
Afli 1937—45 .....	0 —	900000 —
Afli 1944 .....	900000 —	2300000 —
Áætlun IV:		
Afli 1937—45 .....	0 —	0 —
Afli 1944 .....	100000 —	1900000 —
Áætlun V:		
Afli 1937—45 .....	0 —	0 —
Afli 1944 .....	0 —	600000 —

Sé reiknað með, að vinnslutími verksmiðjanna sé um 50 dagar, en það er það hlutfall, sem hér hefur verið gert ráð fyrir, verður að bæta við sólarhringsafkastagetu verksmiðjanna sem eftirfarandi yfirlit sýnir:

#### Aukning afkastagetu á sólarhring í málum.

Áætlun I:	Bátar alls	Bátar og allir botnvörp.
Afli 1937—45 .....	0 mál	2000 mál
Afli 1944 .....	2000 —	24000 —
Áætlun II:		
Afli 1937—45 .....	0 —	0 —
Afli 1944 .....	0 —	10000 —
Áætlun III:		
Afli 1937—45 .....	0 —	18000 —
Afli 1944 .....	18000 —	46000 —
Áætlun IV:		
Afli 1937—45 .....	0 —	0 —
Afli 1944 .....	2000 —	38000 —

Áætlun V:	Bátar alls	Bátar og allir botnvörp.
Afli 1937—45 .....	0 —	0 —
Afli 1944 .....	0 —	12000 —

Af þessu er ljóst, að sú afkastageta, sem verksmiðjurnar munu hafa á næsta ári, er hér um bil næg til þess að taka á móti bræðslusildarafla á meðalári frá öllum þeim skipaflotum, sem hér er gert ráð fyrir í áætlununum. Í hámarksaflaáruum — og við það verður að miða afkastagetu sildarverksmiðjanna, vantar á hinn bóginn talsvert á, að núverandi afkastageta sé nægileg. Það virðist á hinn bóginn ekki sennilegt, að hinir nýju stóru togarar, 520 smálestir, verði sendir á sildveiðar, nema þá því aðeins, að veiðiaðferðir stórbreytist eða sildin verði veidd lengra frá landinu en nú er. Það er því varla ástæða til að reikna með þeim 30 togurum af þessari stærð, sem þegar er vitað að komi, á sildveiðum næstu árin, þar sem reiknað var með því, að um 580000 mál veiddust á þessa 30 togara, virðist því réttara að draga þá frá, en reikna fyrst um sinn, þar til nánara verður ákveðið um stærð þeirra togara, sem væntanlega bætast flotanum umfram þessa 30, með þeirri viðbót. Viðbót við afkastagetu sildarverksmiðjanna yrði þá að verða 14000 mál samkvæmt áætlun I, 26000 samkvæmt áætlun IV, 36000 samkvæmt áætlun III, og engin samkvæmt áætlunum II og V. Sé aðeins reiknað með bátunum, en engum togurum, er viðbótin allmiklu minni, eða 2000 mál samkvæmt áætlunum I og IV, 18000 samkvæmt áætlun III og engin samkvæmt áætlunum II og V.

Þessar aukningar eru ekki stórvægilegar, jafnvel sú hæsta, 36000 mál, er minni en sú afkastaaukning, sem orðið hefur á árunum 1945 og 1946, sem mun vera nálægt 38000 mála afköst á sólarhring. Hitt verður þó einnig að taka til greina, að þó að heildarafköst verksmiðjanna séu nóg til að taka á móti heildaraflanum, þá er ekki víst, að nóg sé til af verksmiðjum á hverjum landshluta til að taka á móti aflahrotunum þar. Það getur verið, að afköst verksmiðjanna verði að vera nokkru meiri en þyrfti til að taka á móti öllum aflanum, til þess aðeins að dreifing þeirra eftir ströndinni verði nægilega mikil. Það er þá sérstaklega Norðausturlandið, sem kemur til greina, en þar eru nú á Seyðisfirði, Raufarhöfn og Húsavík verksmiðjur með aðeins um það bil 6500 mála afköstum á sólarhring.

Allir þessir útreikningar byggjast á þeim afla, sem veiddist á báta af ýmsum stærðum 1937—45. Mörg þessara ára er vitað, að aflinn hefði getað orðið að verulegu leyti hærri, ef afköst sildarverksmiðjanna hefðu verið meiri. Þetta hefur hér ekki verið tekið með í reikninginn, þegar miðað er við árið 1944, þótt nokkurt tillit til þess hafi verið tekið, þegar miðið er við meðalafla á skip eftir reynslu áranna 1937—45, með því að hækka áætlaðan afla um ca. 20%, eins og nefnt var að framan. Það má því búast við, að aukning sildarverksmiðjanna þurfi að verða þó nokkru hærri en hér hefur verið gert ráð fyrir. Um það er ekki hægt að segja, hve miklu þetta nemi, en reynsla næstu ára verður að skera úr um það, hversu langt þarf að fara í verksmiðjubyggingum umfram það, sem hér hefur verið gert ráð fyrir. Hér hefur ekki heldur verið tekið tillit til þess, að sumar verksmiðjanna eru orðnar gamlar, óhentugar og úr sér gengnar og verða að endurnýjast af þeim ástæðum. Hér er þó raunverulega ekki um mjög mikið að ræða, þar sem þær verksmiðjur, eins og Krossanesverksmiðjan, sem sennilega verða ekki reknar í sumar, hafa ekki verið taldar með í heildarafköstum verksmiðjanna. Hér er því sennilega ekki um miklu meir að ræða en gömlu verksmiðjuna á Raufarhöfn, 1200 mál, og verksmiðjurnar á Húsavík og Seyðisfirði, samtals 1000 mál, eða alls um 2000—3000 mál.

#### Hafnargerðir, fiskmóttökustöðvar og verbúðir.

##### Hafnargerðir.

Samkvæmt framanskráðum áætlunum er ráð fyrir gert að efla skipaflota Íslendinga stórkostlega, og er það nú þegar að miklu leyti komið til framkvæmda eða verið að framkvæma. Þykir nú auðsætt, að óhjákvæmilegt verði annað en gera mynd-

arlegt átak í hafnarmálum landsmanna. Undanfarin ár hefur venjan verið sú að veita fé til opinberra framkvæmda nokkuð í hlutfalli við það, er áður tíðkaðist, en ekki að veita til dæmis meira fé til hafnarmannvirkja, en aftur minna til vegagerða, símalagninga o. m. fl.

Nýbyggingarráð er þeirra skoðunar, að fyrst og fremst þurfi að veita fé til að bæta hafnarskilyrði á hinum ýmsu stöðum kringum landið, en láta aðrar opinberar framkvæmdir heldur sitja á hakanum í bili.

Eitt af fyrstu skilyrðunum fyrir því, að bátafloti landsmanna skili miklum afla, arði og gjaldeyri, er, að hafnarskilyrði fyrir þennan stóra fiskiflota séu góð og þá um leið aðbúnaður í landi til að taka á móti aflanum, en um það hefur verið rætt í öðrum köflum hér að framan sérstaklega. Svo þarf að bæta og víða að byggja að nýju verbúðir, heitingarpláss og aðgerðarhús, þar sem svo hagar til, að bátar róa daglega úr landi (landróðrabátar) og koma með afla að kvöldi. Má gera ráð fyrir, að þeir útgerðarmenn, sem næg fjárráð hafa, leysi þetta vandamál hver á sínum stað, en víðast hvar mun hagar útgerðarmanna eigi leyfa neinar stórframkvæmdir á þessu sviði, og verður því óhjákvæmilegt annað en hið opinbera hafi hér um fulla forgöngu.

Á síðasta Alþingi voru samþykkt lög um hafnargerðir og lendingarbætur. Eru þar 3 hafnir, sem ætlað er, að ríkissjóður greiði  $\frac{2}{5}$  af kostnaði við byggingu, en ábyrgist  $\frac{3}{5}$ . Í annan máta er ráð fyrir gert, að á 68 stöðum greiði ríkissjóður helming kostnaðar við lendingarbætur, en ábyrgist hinn helminginn. Hins vegar er í lögum þessum — af eðlilegum ástæðum — ekkert um það, á hvaða staði skuli leggja mestu áherzluna.

En með tilliti til hins stórauðna skipaflota og hinna sérstaklega auðugu fiskimiða á vissum stöðum hér við land vill nýbyggingarráð leggja áherzlu á, að sérstakir staðir verði teknir út úr og nægu fé veitt til tafarlausra framkvæmda þar og vinnu við hafnarmannvirki á þeim hraðað svo sem frekast er unnt. Enn fremur að bæta við einum stað, sem er Rif á Snæfellsnesi.

Skulu nú þessir staðir athugaðir hver fyrir sig. Koma þá fyrst til greina þessir tveir staðir: Höfn í Hornafirði og Rif á Snæfellsnesi, þar sem ráðið telur, að byggja beri landshafnir. Höfn í Hornafirði er gamall útgerðarstaður, og hafa margir Austfjarðabátar haft þar viðlegu, en aðeins takmörkuð stærð báta getur komið þar að vegna hinna illu hafnarskilyrða. Við Suðausturlandið eru einhver hin aflasælustu mið við strendur þessa lands, og margir eru þeirrar skoðunar, að á vetrarvertíðinni sé þorskerfið þarna mest og dreifð um mjög stórt svæði. Gengur fiskurinn þarna alveg fast að landi, og má geta þess, að lýsið úr honum er hið allra verðmætasta sökum hinna miklu bætiefna, sem lifrin inniheldur.

Útgerð þarna hefur gengið saman hin síðustu ár sökum þess, að smærri bátarnir ganga úr sér og lítið aukið við, og einnig erfitt að fá mannafla á þá, en eins og áður segir, ómögulegt að gera þarna út stóra mótorbáta.

Við höfum ekki efni á því lengur að láta þessa gullkistu við Suðausturlandið vera að mestu lokaða. Við verðum að opna hana. Og er þá fyrst að skapa bátum skilyrði bæði hvað snertir góða og örugga höfn sem og góða aðbúð í landi. Má eflaust gera ráð fyrir, að a. m. k. 50—75 mótorbátar gætu haft þarna viðlegu á vetrarvertíð, og má fullvíst telja, að hlutur þeirra yrði eigi minni en víða annars staðar.

Skal þá næst nefnt Rif á Snæfellsnesi. Samkvæmt upplýsingum vitamálskrifstofunnar hefur hafnarstæði þarna verið athugað, og benda þær rannsóknir í þá átt, að bátahöfn fyrir hina venjulegu fiskibáta okkar (frá 35—70 tonn) sé þarna hin ákjósanlegasta, með ekki afar miklum kostnaði við byggingu hafnargarða. Landrými að höfninni er mikið, og staðurinn liggur við hin fiskauðugu mið í kringum Snæfellsnes. Geta 50—60 tonna bátar sólt á mið norður á Breiðafjörð, út af Snæfellsnesi og suður fyrir „Nesið“.

Að þessu athuguðu er það skoðun nýbyggingarráðs, að á Alþingi því, er nú situr, eigi að lögfesta að byggja landshöfn á báðum þessum stöðum, þannig að framkvæmdir geti hafizt strax á næsta ári.

Eins og kunnugt er, er þegar hafinn undirbúningur að hafnargerð í Þorlákshöfn. Hafa sýslunefndir Árnes- og Rangárvallasýslu ásamt áhugamönnum austanfjalls hafizt handa um framkvæmd málsins. Mun verkinu eflaust verða haldið áfram á næstu árum, en nýbyggingarráð telur, að í Þorlákshöfn þurfi að hraða mjög framkvæmdum og sjá þurfi um, að nægilegt fé verði fyrir hendi til þessara framkvæmda.

Úti fyrir Þorlákshöfn liggja auðug fiskimið, einhver auðugustu fiskimið þessa lands á vetrarvertíðum, en hafnleysið við alla suðurströnd landsins, að Vestmannaeyjum einum undanteknum, hefur hamlað sjósókn á þessi mið og þar með nýtingu miðanna. Á þessu þarf að verða breyting, og verður að vinna markvisst að því, að bæta fyrst og fremst hafnarskilyrðin, þar sem mest er fengs von.

Þessar 3 hafnir, sem áður hafa verið nefndar, liggja allar að auðugum fiskimiðum, og þess vegna leggur nýbyggingarráð fyrst og fremst áherzluna á þessa 3 staði. Ýmsir halda því fram, að frekar bæri að efla hafnarskilyrði við Faxaflóa, svo að hinir mörgu bátar víðs vegar af landinu gætu haft aðsetur hér á vertíð. Þessi rök eru á fullum misskilningi byggð, og er þá bezt að spyrja fiskimennina sjálfa um álit þeirra á því að stefna mestum mótorbátaflota landsmanna á einn stað. Er enginn efi á því, að svarið yrði á þá leið, að slíkt væri alveg ótækt. Sá bátafloti, sem undanfarið hefur stundað veiðar á veiðistöðvunum við Faxaflóa, er það stór, að ekki má miklu við bæta, til að svo verði þröngt á miðunum í Faxaflóa og út af Reykjanesi, að vandræði hljótist af. Afli verður tregari og veiðarfæratjón alltaf miklu meira, þegar þröngt er á þeim miðum, þar sem allir bátar róa með línu.

Það er því skoðun nýbyggingarráðs, að þessum stóra fiskiskipaflota þurfi á vetrarvertíðinni markvisst að dreifa á þá staði, sem auðugustu fiskimiðin liggja að. Má skipta þessum veiðisvæðum aðallega í fernt:

1. Faxaflói og miðin út af Reykjanesi.
2. Miðin í kringum Snæfellsnes og á Breiðafirði.
3. Miðin suður af Reykjanesi og austur með landinu og Selvogsbanka.
4. Miðin við Suðausturlandið.

Öll þessi svæði þurfum við að hagnýta eftir því, er bezt verður á kosið, og þyrftu sem fyrst að koma góðar hafnir á alla þessa staði, með góðum skilyrðum í landi, bæði hvað fiskmóttöku snertir og aðbúnað skipshafna.

Nýbyggingarráð er þeirrar skoðunar, að eins mikil nauðsyn sé til þess að hraða byggingu hafnarmannvirkja á þessum þremur áðurnefndu stöðum og að koma upp landshöfn í Njarðvík, því að eins og áður segir, getur það orðið útgerðinni hættulegt, ef allur mótorbátaflotinn hefði aðsetur við Faxaflóa.

Fyrst þegar landshafnarhugmyndinni í Njarðvík skaut upp, var ekki fyrirhuguð sú aukning á fiskiflota landsmanna, sem nú er orðin eða væntanlega verður á næstu árum, og var þá hugmynd þeirra manna, er fyrst beittu sér fyrir málinu að bæta aðstöðu þeirra báta, sem þá voru til og sóttu eftir að stunda veiðar við Flóann.

Ef nú yrði hraðað landshöfninni í Njarðvík og áðurnefndar þrjár hafnir látnar sitja á hakanum eða alls ekki um þær hugsað í bili, og viðlegupláss skapaðist fyrir marga tugi báta í landshöfninni í Njarðvík, þá má búast við stórum minnkandi meðalafla á bát við Flóann, sem og meira veiðarfæratjóni, sem eins og áður segir, beinbeinlínis orsakaðist af þrengslum á miðunum.

Þær þrjár hafnir, sem hér eru að framan nefndar, eru fyrst og fremst hugsaðar til að nýta sem allra bezt hin auðugu fiskimið og um leið dreifa mótorbátaflotanum. En nýbyggingarráð telur og gerir fyllilega ráð fyrir, að hafnir í öllum kaupstöðum landsins verði auknar, byggðar og endurbættar svo sem þörf krefur. Sama má og segja um kaптúnin Húsavík og Keflavík. Öðru máli er aftur að gegna um höfnina við Höfðakaupstað. Á byggingu hennar þarf að leggja mikla áherzlu, og til þess að þau mannvirki, sem nú þegar eru byggð þar, nýtist fullkomlega og til þess að það fé, sem ríkið leggur þar í uppbyggingu staðarins, beri skjótlega ávöxt, þá er góð höfn höfuðskilyrði þess, að svo geti orðið.

Löggjafinn hefur ákveðið að byggja þarna fyrirmyndarbæ með nýtzku sniði, þar sem allt sé skipulagt frá upphafi, höfnin, mannvirkin, götur, byggingar o. fl. o. fl., má því af þeirri ástæðu einni á engan hátt draga á langinn hinn raunverulega fyrsta áfanga í hafnarmálum við Höfðakaupstað. Góð höfn þar mundi líka skapa smáútgerð góð skilyrði við land, enda eru miðin í Húnaflóa og út af Skaga fiskisæl mjög. Ráðið mun því hafa vakandi auga með því, að framkvæmdum við höfnina verði haldið áfram, eftir því, er frekast þykir fært.

Þá vill nýbyggingarráð taka hér upp nokkrar hafnir og útgerðarstaði, sem það telur, að veita beri fé til, svo að framkvæmdir geti haldið áfram eða hafizt hið fyrsta, og hefur flokkað þessa staði í tvo flokka. Í fyrri flokknunum eru þeir staðir, sem ráðið telur sérstaklega nauðsynlegt, að teknir verði fyrst og fremst til greina við samning fjárlaga fyrir árið 1947.

I. flokkur:

1. Bolungavík.
2. Sauðárkrókur.
3. Grindavík.
4. Sandgerði.
5. Þórshöfn á Langanesi.

II. flokkur:

1. Dalvík.
2. Patreksfjörður.
3. Suðureyri við Súgandafjörð.
4. Gerðar í Garði.
5. Höfn í Bakkafirði.
6. Vogar.
7. Vopnafjörður.
8. Suðureyri í Tálknafirði (bryggjubygging).
9. Hofsó.

Viðvíkjandi II. flokki hér að framan vill nýbyggingarráð taka fram, að það telur fulla nauðsyn á að flýta framkvæmdum á þessum stöðum, en vill þó leggja meiri áherzlu á staði þá, er nefndir eru í fyrri flokknunum.

Þó að nýbyggingarráð hafi vegna sérstakrar nauðsynjar tekið hér upp nokkra útgerðarstaði, sem það telur, að leggja beri fyrst og fremst áherzlu á, að þar sé framkvæmdum hraðað, þá má á engan hátt skilja það svo, að það telji aðra staði óverðuga að hljóta stuðning þess opinbera, en að sinni mun ráðið eigi nefna fleiri staði en að framan greinir, nema sérstakt tilefni gefist til.

#### Fiskmóttökustöðvar.

Mikil breyting er nú að verða um aðstæður allar við útgerð vélbáta hér á landi. Á árunum fyrir stríð var afli vélbáta að mestu verkaður sem saltfiskur, hver útgerðarmaður hafði þá sín eigin fiskverkunar- og geymsluhús, sína eigin fiskreiti og sá um verkun fisksins sjálfur. Vélbátar voru þá að meðaltali miklu minni en nú er orðið og verða mun á næstu árum og dreifðir mjög á smáhafnir hringinn í kringum landið. Vinnuafli var ódýrt og enginn hörgull á því, og þess vegna lítt hugsað um fyrirkomulag og tækni, er til vinnusparnaðar yrði. Á stríðsárunum verða þær breytingar á hvað fiskverkunina snertir, að saltfiskframleiðslan lagðist að mestu niður, en í stað hennar kom hraðfrystingin og þó langmest bein afhending aflans í fiskmóttökuskíp vegna flutninga til Englands. Þannig hafa aðstæður verið fram á síðustu vetrarvertíð (1946). Það er þó fyrirsjáanlegt, að á þessu muni verða stórbreyting þegar á næstu vetrarvertíð og að sú breyting muni verða varanleg. Reikna verður fastlega með því, að sala ísvarins vélbátafisks hverfi að mestu úr sögunni, en í stað hennar komi aukning hraðfrystingar og að verkun saltfisks og að einhverju leyti harðfisks muni stórukast að nýju. Vegna þess að flest þeirra húsa, sem áður voru notuð til

söltunar, fiskgeymslu o. s. frv., hafa víða verið rifin eða eru orðin ónýtt eða tekin til annarrar notkunar, og vegna þess hve snögglega þessi breyting mun eiga sér stað, hlýtur hún að skapa margháttaða erfiðleika, þar sem þessar verkunaraðferðir krefjast miklu meiri aðbúnaðar og vinnu í landi en ísfiskverkunin. Á sama tíma hafa ýmsar þær aðrar aðstöðubreytingar átt sér stað, er bæði torveldu þessi umskipti á verkunaraðferðum og skapa útveginum enn önnur vandamál. Bátarnir eru nú orðnir miklu stærri en fyrr, en það gerir það aftur að verkum, að þeir þyrpast saman á þeim fáu höfnum, sem geta tekið á móti stórum bátum, og skapar það þrengsli bæði á höfnunum sjálfum og ekki sízt hvað snertir aðbúnað í landi, beitingar- og aðgerðarpláss, geymslur allar og mannahibýli. Vinnuafli er af mjög skornum skammti og dýrt, og stendur útvegurinn mjög höllum fæti í samkeppninni um það, bæði vegna þeirrar áhættu og þægindaskorts, sem eru þessari atvinnugrein samfara, og vegna þess, að verðlag á sjávarafurðum er ákveðið á erlendum markaði.

Það er því bersýnilegt, að hið bráðasta verður að skapa útgerðinni miklu betri aðstöðu í landi en verið hefur til þessa, bæði hvað snertir beitingar- og aðgerðarpláss, geymslur allar, móttöku fiskisins og verkun hans sem saltfisks. Um hraðfrystinguna er talað annars staðar. Það virðist líka vera augljóst, að lausn þessa máls verður að vera með nokkrum öðrum hætti en hér hefur áður tíðkast, vegna þeirra breyttu aðstæðna, sem nú eru fyrir hendi. Ef hver útgerðarmaður á að leysa vandamálið hvað hann sjálfan snertir upp á eigin spýtur, eru á því ágallar, sem eins og nú horfir við eru meiri en nokkru sinni áður. Allur stofnkostnaður verður hærri en ef um sameiginlegar byggingar væri að ræða, en þó sennilegt, að allt yrði af meiri vanefnum gert, og enn fremur verður erfitt eða ómögulegt að koma að ýmiss konar vinnusparandi tækni við sjálfa framleiðsluna, sem annars væri hugsanlegt.

Nýbyggingarráð hugsar sér, að nú þegar verði hafizt handa um að koma þessum málum svo fyrir í hinum stærri verstöðvum sem hér segir: Í hverri verstöð verði sameiginleg fiskmóttökustöð fyrir vélbáta, er liggi sem næst og hentugast við bryggjum. Allur fiskur færi óaðgerður beint úr bátunum til þessarar móttökustöðvar, og hafi sjómennirnir og einstakir útgerðarmenn ekki af honum meiri bein afskipti. Í þessum móttökustöðvum fari fram öll aðgerð á fiskinum, þar sé hann slægður og hausaður, þvegin, flattur og flakaður, eftir því sem við á, og við þá aðgerð sé notuð sú fullkonnasta tækni, sem völ er á. Allur flutningur fari fram á flutningsböndum, þvottavélar og stórvirkar flökunarvélar notaðar. Úrgangur fari á flutningsböndum til þeirrar vinnslu, sem honum er ætlaður. Lifur til bræðslu, bein til mölunar, hrogn til söltunar eða niðursuðu, og þyrfti þeim vinnslustöðvun að vera fyrir komið sem næst og haganlegast sjálfri móttökustöðinni. Fiskurinn sjálfur fari síðan til þeirrar verkunar, sem honum er ætluð. Sá hluti hans, sem salta á, fari flattur til söltunar í sjálfri móttökustöðinni eða til sérstakrar söltunarstöðvar í sambandi við hana. Flök til hraðfrystingar séu flutt til frystihúsanna. Fiskur, er flytja á út ísvarinn, fari í skip. Beitingarhús, bjóða- og veiðarfærageynislur séu byggðar í sambandi við fiskmóttökustöðina, og hefði þar hver bátur sinn stað, að minnsta kosti á meðan engin ný tækni hefur rutt sér til rúms við beitingu.

Með þessu fyrirkomulagi mundi mikið vinnast. Í fyrsta lagi yrði allur stofnkostnaður minni en ef hver hátur eða fáir saman byggðu aðgerðarhús sér í lagi. Í öðru lagi væri hægt að koma við því hentuga vinnufyrirkomulagi og þeirri notkun stórvirkra véla, svo sem flökunarvéla, sem stórrekstur gerir kleift. Með því móti væri hægt að spara vinnuafli og lækka tilkostnað allan. Í þriðja lagi sköpuðust möguleikar á því að vanda vöruna betur og hafa betra eftirlit með vöruvöndun. Í fjórða lagi mundi fiskmóttökustöðin sjá um sölu á fiskinum og skiptingu hans eftir mismunandi verkunaraðferðum. Eru þetta bæði þægindi og vinnusparnaður og tryggir fyllstu hagnýtingu aflans.

Rekstur þessara fiskmóttökustöðva gæti ýmist verið í höndum samtaka útgerðarmannanna og fiskimanna sjálfra, bæjar- og sveitarfélaga, ríkisins eða einhverra þessara aðila í sameiningu, og mundi það að miklu leyti fara eftir því, hvernig

hagaði til á hverjum stað. Ekki virðist eðlilegt eða sennilegt, að slíkar stöðvar væru eign eins eða fárra manna og reknar af þeim. Stafar þetta af þeirri einokunaraðstöðu, sem þannig mundi skapast gagnvart útgerðinni og hætt væri við, að yrði misnotuð, og eins af því, hve mikið fjármagn þyrfti til þeirra. Samtök útgerðarmanna og fiskimanna sjálfra, rekin á samvinnugrundvelli, sem væru opin öllum fiskframleiðendum og greiddu arðinn af starfseminni til félagsmanna sinna eftir því fiskmagni, sem þeir hefðu lagt inn, virðist hentugasta fyrirkomulagið. Bæjar- eða sveitarfélög gætu einnig rekið slíkar stöðvar, þar sem það teldist heppilegt, eða verið þátttakendur í þeim ásamt samtökum útgerðarmanna og fiskimanna. Þar, sem þannig hagar til, að mestur hluti báta eru aðkomubátar, sem e. t. v. skipta títt um verstöðvar, og það fyrirkomulag, sem hér fyrst er nefnt, gæti ekki komið til greina, væri eðlilegt, að ríkið sjálft reisti og ræki slíkar fiskmóttökustöðvar. Það fyrirkomulag væri eðlilegast þar, sem byggðar eru landshafnir eða ríkið reisir fiskiðjuver. Væri slíkur rekstur á svipuðum grundvelli og nú er um síldarverksmiðjur ríkisins. Það er skoðun nýbyggingarráðs, að stefna beri að því, að það fyrirkomulag um fiskmóttökustöðvar, sem hér hefur verið lýst, verði upp tekið í hinum stærri verstöðvum hið fyrsta og að stofnlánadeildin ætti að styðja slíkar framkvæmdir með lánveitingum, þar sem samtök útgerðarmanna sjálfra eða bæjar- og sveitarfélög vilja takast á hendur forgöngu um málið. Þar, sem öðruvísi hagar til, verður ríkið sjálft að taka forustuna, eins og áður er vikið að.

#### Verbúðir.

Til þess að sjávarútvegurinn geti dregið til sín nóg vinnuafli, þegar næg atvinna er ríkjandi í landi, er það óumflýjanleg nauðsyn, þegar til lengdar lætur, að kjör og aðbúnaður þeirra, er þessa atvinnugrein stunda, séu ekki miklu lakari en annars staðar. Nú hefur það löngum verið svo hér á landi, að mikill hluti þeirra, er sjó stunda á bátum, flyzt landshluta á milli eftir vertíðum og býr því mikinn hluta ársins fjarri heimilum sínum. Það verður því að stefna að því, að þessi heimkynni, verbúðirnar, séu sem vistlegastar og hafi til að bera nokkur lífþægindi. Sem stendur er því víðs fjarri, að svo sé. Í verbúðunum er fjöldi fólks hrúgað saman í þröngum og lélegum húsakynnum, þar sem einföldustu kröfur heilsufræðinnar um rými og hollustuhætti hvergi nærri eru uppfylltar, hvað þá að um nokkurs konar þægindi geti verið að ræða. Í sömu þröngu húsakynnum verður skipshöfn, landmenn og ráðskona að sofa, matast og eyða tómstundum sínum, og þar verður einnig öll matreiðsla að fara fram.

Um lausn þessa máls má líkt segja og áður um fiskmóttökustöðvarnar, að heppilegast virðist, að hún verði meir á félagslegum grundvelli en áður hefur tíðkapt hér. Í stað þess að hver bátur byggi sína verbúð eða tveir og þrjú bátar saman, er heppilegra, að sameiginlega séu reistar stærri byggingar, þar sem séu íbúðarherbergi, mat-salir, eldhús og setustofur.

Forgöngu um slíkar byggingar verða ýmsir aðilar að hafa, eftir því hvernig til hagar á hverjum stað, ýmist samtök útgerðarmanna sjálfra, bæjar- eða sveitarfélög eða ríkið sjálft. Fé til þessara framkvæmda verður að fást með beinni aðstoð ríkisins þar, sem þessar framkvæmdir heyra undir hafnarlög, en annars frá stofnlánadeildinni, auk framlags frá hlutaðeigandi aðilum.

Nýbyggingarráð mun í sambandi við áætlanir sínar til stofnlánadeildarinnar gera nánari tillögur um staðsetningu bæði fiskmóttökustöðva og verbúða, og sérstakar tillögur til ríkisstjórnarinnar varðandi þá staði, þar sem það telur heppilegast, að ríkið sjálft hafi forgöngu um þessi mál.

## Fylgiskjal II.

Raforkumálastjóri hefur samkvæmt ósk minni látið eftirfarandi upplýsingar í té:

### RAFORKUMÁLASTJÓRI

#### VirkJun Þjórsár.

Þjórsá var athuguð og mæld af G. Sætersmoen sumurin 1915, 1916 og 1917. Honum hafði verið falið að gera virkjunaráætlanir af firmanu A/S Titan í Danmörku, en það firma hafði þá eignast vatnsréttindin í ánni. Niðurstöður rannsókna Sætersmoens voru birtar í bókarformi árið 1918. Skal hér í stuttu máli skýrt frá því helzta, sem þar stendur:

Tungnaá og efri Þjórsá renna saman um 100 km frá upptökum hvorrar árinna fyrir sig og er Tungnaá vatnsmæiri. Nýtilegt fall í Þjórsá er að finna á milli Urriðafoss og Klofaeyjar eða um 20 til 85 km frá sjó, mælt meðfram ánni. Fall árinna á þessu bili er 236 m. Stærstu fossarnir eru Tröllkonuhlaup, Þjófafoss, Hagaeyjarsfoss, Búðafoss, Hestafoss og Urriðafoss. Í áætlunum Sætersmoens er gert ráð fyrir að nýta 190 m af öllu fallinu. Auk þessa er hægt að nýta 96 m fall í Hrauneyjarsfossi í neðri hluta Tungnaár.

Vatnsmælingar í Þjórsá eru mjög ófullnægjandi. Sætersmoen setti upp vatnsmerki og mældi vatnið á árunum 1915–17. Samkvæmt þeim mælingum komst hann að þeirri niðurstöðu, að með vatnsmiðlun í Þórisvatni og í Fiskivötnum væri hægt að reikna með 300 m<sup>3</sup>/sek. vatnsrennsli 5 þurrustu mánuði ársins og 500 m<sup>3</sup>/sek. hina 7 mánuðina, í neðri hluta árinna allflest ár. Í Þjórsá við Búrfell svarar það til 285 m<sup>3</sup>/sek. og 480 m<sup>3</sup>/sek. Í neðri hluta Tungnaár telst honum til, að nýta megi 120–150 m<sup>3</sup>/sek.

Í eftirfarandi töflu er gefið yfirlit yfir hina ýmsu virkjunarstaði.

Orkuver	Fjarlægð frá Reykjavík	Nýtanlegt fall	Hestöfl á túrbínuás	
			í 5 mán.	í 7 mán.
1. Urriðafoss .....	67,5 km	30 m	96 000	160 000
2. Hestafoss .....	87,5 —	18 —	57 000	95 000
3. Þjórsárholt .....	94,3 —	18 —	57 000	95 000
4. Skarð .....	98,5 —	13 —	42 000	70 000
5. Búrfell .....	118,5 —	111 —	330 000	550 000
6. Hrauneyjarsfoss .....	145,0 —	96 —	115 000	144 000
		Samtals	697 000	1 114 000

Samkvæmt skýrslunni er reiknað með eftirfarandi afli hinna ýmsu virkjana, miðað við fulla virkjun:

	Túrbínuhö.	Afl frá rafölum hö.	Áspennt afl hö.	Flutt afl hö.	Afspannt afl í Reykjavík hö.
1. Urriðafoss .....	160 000	152 000	148 400	139 000	136 000
2. Hestafoss .....	95 000	90 000	88 000	82 000	80 500
3. Þjórsárholt .....	95 000	90 000	88 000	82 000	80 500
4. Skarð .....	70 000	66 000	64 000	59 000	57 500
5. Búrfell .....	550 000	530 000	520 000	480 000	470 000
6. Hrauneyjarsfoss ....	144 000	138 000	135 600	124 000	122 000
Samtals	1 114 000	1 066 000	1 044 000	966 000	946 500
		kw			kw
1. Urriðafoss .....		112 000			100 000
2. Hestafoss .....		66 000			59 000
3. Þjórsárholt .....		66 000			59 000

	kw	kw
4. Skarð .....	48 500	42 500
5. Búrfell .....	390 000	345 000
6. Hrauneyjarfoss ....	101 000	90 000
Samtals kw	783 500	695 500

Sé miðað við 10% af stofnkostnaði sem árlegum rekstursútgjöldum verður sjálfskostnaður á hvert árshestafl eins og hér segir (skv. skýrslunni). Miðað er við fullar virkjanir.

	Urriða- foss	Hesta- foss	Þjórsár- holt	Skarð	Búrfell	Hrauneyj- arfoss
1. Við stöðvarvegg miðað við aflíð í 7 mán. kr/ha.	16,10	24,00	24,40	28,50	12,60	22,90
2. Við stöðvarvegg miðað við meðal afl kr/ha ...	19,40	28,80	29,30	34,20	15,20	25,10
3. Afspennt í Reykjavík meðalárshestafl kr/ha	30,30	42,50	43,30	51,50	29,00	41,90

Meðal afl er reiknað út á eftirfarandi hátt  
 $7 \times \text{afl í 7 mán.} + 5 \times \text{afl í 5 mán.}$

og er % af mesta afl fyrir öll orkuverin að Hrauneyjarfossi undanskildum, þar 5%.  
 Sé reiknað í árskilóvöttum, en ekki í hestöflum verður sjálfskostnaðarverð eins og hér segir:

	Mesta afl við stöðvarvegg	Meðal afl við stöðvarvegg	Meðal afl af- spennt í Rvík
1. Urriðafoss .....	21,90 kr/kwár	26,40 kr/kwár	41,30 kr/kwár
2. Hesta foss .....	32,60 —	39,20 —	57,80 —
3. Þjórsárholt ...	33,20 —	39,80 —	59,00 —
4. Skarð .....	38,80 —	46,50 —	70,10 —
5. Búrfell .....	17,10 —	20,70 —	39,50 —
6. Hrauneyjarfoss	31,20 —	34,20 —	57,00 —

Í greinargerð Sætersmoens er stofnkostnaður allra 6 orkuvera háspennulína og aðalspennistöðva áætlaður 276,9 millj. kr. Reiknist reksturskostnaður árlega 10% af þeirri upphæð eins og að ofan, er sjálfskostnaðarverð hverrar afleiðingar árlega fyrir allar virkjanir eins og hér segir:

Afspennt afl í Reykjavík:

1. Miðað við mesta afl (í 7 mán.) kr. 29,30 pr. ha. ár eða kr. 39,90 pr. kwár.
2. — — meðal afl — 34,80 — — — — 47,30 — —

Með stuðningi af greinargerð Sætersmoens má gera nokkurn samanburð á hinum ýmsu virkjunum. Virkjanirnar við Búrfell og Urriðafoss virðast lang hagkvæmastar. Sjálfskostnaðarverð hvers árskilóvatts við stöðvarvegg er lægst frá Búrfelli um 28% hærra frá Urriðafossi og mun hærra frá hinum virkjunarstöðunum. Vegna þess hve notkunarstaður (Reykjavík) er miklu nær Urriðafossi en Búrfell, jafnast þessi kostnaður að mestu leyti út, þegar tekið er tillit til orkuflutningskostnaðarins og miðað við orkuverð í Reykjavík. Munurinn á einingaverðunum er þar kominn niður í 4,5%.

Ef Þjórsá væri virkjuð nú, mundi ýmsu fyrirkomulagi verða hagað nokkuð á annan veg en gert er ráð fyrir í greinargerðinni. Er í eðli sínu erfitt að gera sér fyllilega grein fyrir virkjunarkostnaði án þess að gera allnákvæma áætlun um framkvæmdirnar. Slíkt er töluvert verk og verður ekki gert nema með allmiklum tilkostnaði. Með hliðsjón af greinargerð og áætlunum Sætersmoens, má þó gizka á virkjunarkostnað eins og hann mundi verða nú. Hefur verið farið nokkuð í gegn um

áætlunina um Urriðafoss, og má ætla, að virkjunarkostnaður þar verði um 110 millj. kr. Aðalspennistöðvar og háspennulínur mundu kosta um 35 millj. kr. nú (ágizkað verð). Sé hækkunin áætluð í svipuðum hlutföllum áætlast virkjunarkostnaður eins og sýnt er í eftirfarandi töflu.

	Orkuver millj. kr.		Háspennulínur og aðalspennistöðvar millj. kr.		Samtals millj. kr.	
	1918	1947	1918	1947	1918	1947
1. Urriðafoss .....	24,5	110	10,0	35	34,5	145
2. Hestafoss .....	21,6	97	6,8	24	28,4	121
3. Þjórsárholt .....	22,0	99	7,0	24	29,0	123
4. Skarð .....	18,8	85	5,9	21	24,7	106
5. Búrfell .....	66,8	300	46,6	165	113,4	465
6. Hrauneyjarfoss ...	31,6	142	15,3	53	46,9	195
Samtals millj. kr.	185,3	833	91,6	322	276,9	1155

Sé gengið út frá sömu forsendum og í greinargerðinni, verður sjálfskostnaðarverð fyrir hverja afleiðingu árlega eins og hér segir:

	Mesta afl við stöðvarvegg	Meðalafl við stöðvarvegg	Meðalafl af- spennt í Rvík
1. Urriðafoss .....	98 kr/kwár	118 kr/kwár	174 kr/kwár
2. Hestafoss .....	147 —	177 —	246 —
3. Þjórsárholt .....	150 —	180 —	250 —
4. Skarð .....	175 —	210 —	300 —
5. Búrfell .....	77 —	92 —	162 —
6. Hrauneyjarfoss .....	140 —	168 —	237 —

Eins og að framan er getið mundi varla vera virkjað á þann hátt í dag sem Sætersmoen reiknaði með árið 1918. Tæknilegar framfarir hafa verið miklar á síðustu 30 árum, svo hægt er að reikna með færri og stærri samstæðum í orkuverum nú en hann treysti sér til á sínum tíma. Ekki skal hér freistað til að áætla kostnað af virkjunum með öðru fyrirkomulagi, enda hvíla verðágizkanir hér að framan á mjög lauslegum útreikningum og eru aðeins ætlaðar til að gefa lauslegt yfirlit um kostnaðinn og ber þess vegna alls ekki að skoða sem kostnaðaráætlanir, heldur frekar sem tilraun til að gera sér nokkra hugmynd um virkjunarkostnað og orkuverð, ef Þjórsá yrði virkjuð nú.

Reykjavík, 5. maí 1947.

Jakob Gíslason.

Páll Sigurðsson.