

um hlutaskipti á íslenskum togurum.

Flm.: Jónas Jónsson.

Alþingi ályktar að skora á ríkisstjórnina að hefja nú þegar, með frjálsum samkomulagi eða löggjöf, aðgerðir til að leysa togaradeilu þá, sem nú stendur yfir, með réttlátu hlutaskiptafyrirkomulagi, þannig að fyrst sé tekið frá af afla skipsins fyrir öllum nauðsynlegum kostnaði við skipið og útgerð þess og greiðslu í verðjöfnunarsjóð í sambandi við kauptryggingu, en því, sem eftir er af tekjum skipsins, verði skipt milli allra, sem vinna að útgerðinni, bæði á sjó og í landi, en um hlutföllin farið eftir venjum um kaupgreiðslu á enskum og norskum veiðiskipum.

Greinargerð.

Ef undan er tekin togarautgerðin, má telja, að öll meiri háttar framleiðslustarfsemi til lands og sjávar á Íslandi sé nú rekin á ábyrgð ríkissjóðs og með stórtapi. Ástand togarautgerðarinnar er ekki betra en svo, að mjög nýtilegir og vel viðgerðir togarar úr hinum eldri flota eru bundnir við landfestar, þar til unnt verður að selja þá til útlanda. Ef ekki væri hér á landi sjúk dýrtíð, mundu þessir eldri togarar vera að verki og þykja góð framleiðslutæki. Meiri hluti nýju togaranna ber sig, meðan sölur eru háar, og jafnvel einhver gróði á útgerð sumra þeirra. Hins vegar er fyrir-sjáanlegur taprekstur á allri togarautgerðinni, þegar fiskverð í Englandi og Þýzka-landi lækkar til verulegra muna. Bætast þá væntanlega á ríkissjóð milljónaframlög í kjarabætur á togarafлотanum, en óvíst, hverjir geta og vilja borga þá skuld.

Nú virðist margt benda í þá átt, að togaradeilan geti orðið langvinn. Stafar allri þjóðinni mikil hætta af gjaldeyrisskortinum, auk þess sem vel getur til þess dregið, að Bretar auki „kvóta“ annarra þjóða sem svarar því, sem fiskisala Íslendinga í Bretlandi minnkar vegna vantandi fiskbirgða frá Íslandi. — Togaradeilan er ekki eingöngu mál, sem snertir útgerðarmenn og starfsmenn togarafлотans. Þjóðfélagið hefur tekið á sig mikla ábyrgð í þessu efni. Ríkið tók innstæður íslenskra borgara og lét smíða fyrir það fé allan nýja togarafлотann, vitaskuld með því fororði, að skipin yrðu notuð til alþjóðargagns. Nú liggur þessi dýrkeypti floti athafnalaus, af því að svo kallaðir eigendur og starfsmenn á skipunum koma sér ekki saman um, hversu skipta skuli hinum mikla afla skipanna. Er þetta athafnaleysi flotans því vítaværðara, þar sem nú er hábjargræðistíminn við sjóinn á landinu sunnan- og vestanverðu. Fer að verða hart í búí hjá þjóðinni, ef bátafлотinn, sem rekinn er með gífurlegu ríkissjóðstapi, kemst ekki á sjó fyrir óveðrum, en togarafлотinn, sem þjóðin keypti fyrir sparifé sitt, liggur í höfn sökum deilu um skiptingu aflans. Fer að vísu margt aflaga. Kaup hásetanna, 30—40 þús. kr., ætti ekki að vera baráttufeni, eins og dýrtíðin er í landinu. Hins vegar verður að telja mjög úr hófi, að loftskeyta-menn og kyndarar hafi hálf önnur laun forsætisráðherra í landinu, vélstjórar og stýrimenn tvönn slík laun, en skipstjórar ferföld laun þess manns, sem situr við stýrið á þjóðarskútunni.

Fyrir hina svokölluðu skipseigendur landsins er heppilegast að semja frið á nýjum og réttlátum grundvelli. Útvegsmenn hafa ekki gætt sjálfstæðis atvinnu-rekstrarins. Allur bátafлотinn er á landinu og togarafлотinn keyptur af ríkinu fyrir neyðarlán, sem ríkið tók í þessu skyni. Auk þess hafa útgerðarmenn aldrei kunnað venjuleg vinnubrögð í átökum við verkamanna- og sjómannasamtökin. Í yfir van-gæzlu útvegsmanna er hálfur „nýsköpunarflotinn“ nú rekinn af bæjarfélögum. Biður mannfélagsins þar stórfelldur taprekstur. Er sýnilegt, að útgerðin fellur á landið um líkt leyti og ríkissjóður á í vonlausri baráttu við dýrtíðina. Kemur þá að því, að skapa verður nýtt framleiðslukerfi við sjávarsíðuna. Eftir að allt hefur verið tekið í taprekstur, sem hönd festir á, verða þeir, sem yrkja jörðina og sækja sjóinn, að setta sig við sinn deildan verð af því, sem landið gefur af sér. Um leið og bæjarfólkið fær ekki ríkissjóð til að greiða mikinn hluta af verði landbúnaðar-vörunnar, kemur í ljós hin réttláta hlutaskipting varðandi framleiðslu í sveitinni. Samvinnufélögin hafa fullmótað sitt hlutaskipulag. Þar eru aldrei verkföll eða verk-bönn, heldur fær hver maður réttilega tiltekin laun fyrir sitt starf. Framleiðendur við sjó hljóta, þegar á reynir, að setta sig við sömu lausn. Með því að styðjast við þá reynslu og kaupgreiðslur í næstu löndum á að vera hægt að koma á réttlátum friði í togaradeilunni og ryðja jafnframt leiðina, sem fylgt verður um skiptingu arðs í öllum greinum útvegsins, þegar ríkisábyrgðin hættir, af því að engu er hægt að eyða lengur á þann hátt.