

um smíði 10 fiskibáta innanlands.

Flm.: Áki Jakobsson.

Alþingi ályktar að skora á ríkisstjórnina að láta hið fyrsta hefja smíði innanlands á 10 fiskibátum, að stærð 25—60 tonn brúttó, er seldir verði útvegsmönnum með góðum greiðsluskilmálum og vaxtakjörum.

Er jafnframt skorað á ríkisstjórnina að afla sér lagaheimilda, sem hún telur þurfa til lántöku í sambandi við smíðina og til veitingar stofnlána út á bátana.

Greinargerð.

Á síðasta þingi flutti ég þáttill. samhljóða þessari, en hún varð ekki útrædd. Mikill áhugi er fyrir máli þessu, enda hefur Landssamband iðnaðarmanna vegna skipasmíðastöðvanna í landinu hafið viðræður við sjávarútvegs- og iðnaðarnefndir beggja deilda þingsins um það nauðsynjamál að hefja á ný smíði fiskibáta hér á landi. Er ég frétti af þessum viðræðum, taldi ég rétt að biðja með endurflutning þáttill. minnar frá síðasta þingi, ef ske kynni, að samkomulag gæti orðið um málið, sem leiddi til þess, að það yrði flutt á þinginu, annaðhvort af ríkisstjórninni eða þeim nefndum, sem hafa haft það til athugunar. Nú er hins vegar nokkuð liðið á þing tímamann og enginn sýnilegur árangur af viðræðum þeim, sem fram hafa farið, og vil ég því ekki draga það lengur að flytja þáttill mína á ný.

Tillögunni fylgdi svo hljóðandi grg., en hún var flutt á síðasta þingi:

„Nýsköpunarstjórnin hóf smíði á bátum innanlands, og var ætluð hennar að smíða alls 50 báta, 35 tonna og 55 tonna. Þegar hún fór frá í febrúar 1947, var smíði þessari ekki lokið, og var þá smíðinni hætt af stjórn Stefáns Jóhanns, sem tók við völdum. Þó var lokið smíði þeirra báta, sem þá var hafin smíði á. Lokið var smíði 26 báta af þeim 50, sem fyrirhugaðir voru. Bátar þessir hafa allir reynzt mjög vel og útgerð þeirra yfirleitt gengið vel. Smíði þessara báta sannaði, að bátar, sem smíðaðir eru innanlands, reynast betur en bátar keyptir erlendis, jafnvel þótt þeir séu smíðaðir samkv. íslenskum teikningum. Íslendingar gera yfirleitt hærri kröfur um styrkleika báta en nágrannaþjóðirnar, enda hafa íslensk-byggðir bátar reynzt betur en erlendir bátar í ofviðrum og stórsjóum. Sérstaklega hafa gamlir bátar keyptir erlendis frá, svo sem gamlir sænskir og danskir bátar, reynzt illa, og hafa sumir þeirra farizt — að því er séð verður — af því, að yfirbyggingar þeirra hafa ekki reynzt nægilega traustar.

Á síðustu 2—3 árum hefur nær alveg tekið fyrir nýsmíði báta hér á landi, þrátt fyrir það þótt ekkert ár liði svo, að ekki gangi margir bátar úr sér. Hefur þetta orðið til þess, að enn hafa verið fluttir inn erlendir bátar til að fylla í skörðin. Það er að sjálfsögðu ótækt að leggja niður smíði báta innanlands, eins og gert hefur verið, einkum vegna þess, hvað íslenskir bátar hafa reynzt miklu betri en erlendir bátar, og enn fremur og ekki síður vegna þess, að það er því nær ókleift að reka skipasmíðastöðvar til viðgerða á bátaflotanum, sem þó er óhjákvæmilegt, nema þær hafi jafnframt með höndum nýsmíði báta, sem hægt er að láta vinna við milli þess, sem unnið er að viðgerðum, sem getur orðið allt að þrem mánuðum og það oft bezta vinnutíma ársins, þ. e. sumartímamann.

Íslenskir bátar hafa stundum orðið dýrari en bátar byggðir erlendis, en veruleg orsök að því eru há aðflutningsgjöld á efni í þá og vélum og tækjum þeirra. Hins vegar hafa þeir yfirleitt orðið miklu ódýrari í rekstri, vegna þess að þeir eru byggðir svo rammbygðilega, að viðhaldskostnaður þeirra er sáralítill sem enginn fyrstu 10 árin, og þegar tekið er tillit til þessa, verða þeir í reyndinni ódýrari en erlendir bátar, sem reynzt hafa dýrari í viðhaldi frá upphafi.

Tilgangurinn með flutningi þessarar tillögu er að koma í veg fyrir, að felldar verði alveg niður innlendar bátasmíðar, sem væri þjóðhagslega mjög skaðlegt. Þörf fyrir nýja báta er mikil eins og nú er og hlýtur ætíð að verða nokkur vegna þess, hve fiskibátar landsmanna týna ört tölunni.“