

um lán handa fiskveiðasjóði Íslands til fiskiskipasmiða innanlands.

Flm.: Gunnar Jóhannsson, Lúðvík Jósepsson, Karl Guðjónsson.

1. gr.

Ríkissjóður skal lána fiskveiðasjóði Íslands 20 milljón krónur á árinu 1954, og skal fiskveiðasjóður lána fé þetta út til smíði fiskiskipa innanlands.

Ríkissjóður skal veita lán þetta til 20 ára, og skulu vextir eigi vera hærrí en 4%.

2. gr.

Ríkisstjórninni er heimilt að taka allt að 20 milljón króna lán innanlands eða erlendis til að fullnægja ákvæðum 1. gr.

3. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Íslendingar þurfa árlega að taka ný fiskiskip í notkun, bæði til viðhalds flota sínum og til aukningar. Nú um skeið er þorri slíkra skipa fluttur inn erlendis frá.

Barátta skipasmiða og annarra, sem áhuga hafa á skipasmiði innanlands, er þegar kunn. En þetta mikla nauðsynjamál hefur mætt skilningsleysi og að því er virðist andstöðu stjórnarvaldanna. Er sú afstaða þó lítt skiljanleg, þegar haft er í huga, hve snar þáttur sjávarútvegurinn er í afkomu og útflutningsverzlun þjóðarinnar og hver þjóðarnauðsyn er að efla og stækka fiskiskipastól landsmanna og nýta til þess vinnuafli þjóðarinnar, kunnáttu hennar og tækni.

Íslenzkir skipasmiðir hafa sýnt það áþreifanlega, að þeir standa ekki að baki erlendum bátasmiðum í starfsgrein sinni, enda eru þeir fiskibátar, sem smíðaðir hafa verið hérlendis, fyllilega sambærilegir við erlenda fiskibáta af svipaðri gerð hvað sjóhæfni og styrkleika snertir.

Nokkur undanfarin ár hefur nýsmíði fiskibáta í innlendum skipasmiðastöðvum stöðvazt, vegna þess að þeim hafa ekki lagzt til nein verkefni, enda ekkert verið til þess gert að greiða fyrir þessum iðnaði, heldur þvert á móti hefur löggjafinn hindrað, að innlendu skipasmiðastöðvarnar gætu keppt í verði við erlendar stöðvar, og hefur m. a. söluskatturinn átt sinn þátt í þessari þróun.

Hinar innlendu skipasmiðastöðvar hafa aðallega verið starfræktar sem viðgerðarstöðvar fyrir bátafлотann. Vöntun á nýjum verkefnum hefur leitt til þess, að margar skipasmiðastöðvar hafa misst úr þjónustu sinni hina færustu skipasmiði, og af sömu orsökum hafa stöðvarnar ef til vill ekki tekið eðlilegum framförum á hinu tæknilega sviði.

Á síðastliðnu ári sendi iðnþing Íslendinga Alþingi tillögur ásamt ýtarlegri greinargerð, þar sem m. a. var bent á, að án nýsmíði fiskibáta væri enginn grundvöllur til fyrir innlendar skipasmiðastöðvar, þar eð viðgerð fiskibátafлотans væri bundin við tímibilið milli vertíða, hinn tímann vantaði verkefni.

Samkvæmt skýrslu Fiskifélags Íslands 1950 um skipasmiði, skipabrautir o. fl. eru skipasmiðastöðvarnar taldar vera 24. Tala starfsmanna við nýsmíði og viðgerðir 1950 er talin 365 menn, þ. e. meistarar, sveinar, iðnnemar og verkamenn (vélsmiðir eða vélvirkjar eru ekki meðtaldir í þeirri skýrslu). Hafði starfsmönnum skipasmiðastöðvanna fækkað um 96, miðað við árið 1948.

Á nýsköpunarárunum stóð bátasmiði með blóma. 1946 voru smíðaðir 16 bátar, alls um 800 rúmlestir, og 448 menn unnu við skipasmiði. 1947 voru smíðaðir 17 bátar, alls um 900 rúmlestir, en 420 menn unnu við bátasmiðina.

Rýrnun skipastólsins hefur verið mikil á undanförunum árum, og héra skýrslur Fiskifélagsins það glögglega með sér, en af þeim má sjá, að innlendu skipasmiðarnar hafa nálega alveg lagzt niður, nema að því er tekur til minnstu báta. Síðustu 4 árin, sem skýrslan nær yfir, er mikill samdráttur í bátafлотanum.

Ár	Fyrning (rúmlestir)	Smíðað (rúmlestir)	Rýrnun (rúmlestir)
1948	1029	149	880
1949	596	288	308
1950	1062	117 ½	944 ½
1951	552	262	290
Samtals 1948—51	3239	816 ½	2422 ½

Hér er eingöngu miðað við þá stærð skipa, sem hægt er að smíða í þeim skipasmíðastöðvum, sem til eru í landinu.

Það liggur í augum uppi, að til vandræða dregur, ef þessu heldur svo áfram sem verið hefur.

Þörfin fyrir auknar skipasmíðar er þegar orðin mikil, og má marka það meðal annars af því, að eftirspurn eftir fiskibátum fer nú vaxandi. Eru þeir nú fluttir inn tugum saman erlendis frá, og er eftirspurninni þó á engan hátt fullnægt. Þá er og hafin smíði á nokkrum fiskibátum innanlands, aðallega í skipasmíðastöðvunum við Faxaflóa, en lánsfjárskortur hindrar það, að verulegur skriður komist á skipasmíðarnar, því að fjölmargir aðilar víðs vegar um landið hafa mikinn áhuga á því að ná sér í fiskibáta, en skortir fjármagn til framkvæmdanna.

Það, sem vantar til að tryggja vöxt og viðgang þessa þýðingarmikla atvinnuvegar, er aukin lánastarfsemi í hennar þágu, og er frumvarpi þessu ætlað að greiða fyrir því, að svo geti orðið.

Það má nokkurn veginn öruggt teljast, að fáir fiskveiðasjóður 20 millj. kr. að láni, mundi það fé nægja til að hrinda af stað smíði 25—30 vandaðra og stórra fiskibáta í innlendum skipasmíðastöðvum. Auk þess ætti stofnlánadeild sjávarútvegsins að hafa yfir að ráða allmiklu fé, sem hægt væri að lána út til eflingar útgerðinni, ef frumvarp þingmanna Sócialistaflokksins um breytingar á stofnlána-deildalögunum nær fram að ganga.

Loks má benda á það, að ef skipasmíðastöðvarnar fá næg verkefni við nýsmíði fiskiskipa, tryggja þær hundruðum Íslendinga örugga atvinnu og þjóðinni sparast milljónir í erlendum gjaldeyri.