

**Nd.**

**136. Frumvarp til laga**

**[112. mál]**

um kaup og útgerð togara og stuðning við sveitarfélög til atvinnuframkvæmda.

Flm.: Hannibal Valdimarsson, Karl Guðjónsson, Eiríkur Þorsteinsson,  
Gils Guðmundsson.

**I. KAFLI**

**Togarasmiðar innanlands og aukning togaraflotans.**

**1. gr.**

Ríkisstjórnin skal leita eftir samningum við islenzkar skipasmiðastöðvar um smíði þriggja togara af fullkomnustu gerð.

Einnig skal ríkisstjórnin kaupa erlendis frá tólf fullkomna togara.

Undirbúning þessara framkvæmda skal miða við það, að smíði þeirra 15 skipa, sem hér um ræðir, ljúki á árunum 1957, 1958 og 1959.

**2. gr.**

Til framkvæmda samkvæmt 1. gr. er ríkisstjórninni heimilt að taka lán allt að 100 milljónum króna.

**3. gr.**

Tíu skipa þeirra, sem um ræðir í 1. gr., er ríkisstjórninni heimilt að selja einstaklingum, hlutafélögum, samvinnufélögum, bæjar- eða sveitarfélögum eða hverjum þeim lögformlegum aðilum, sem reka vilja slík skip hérlendis.

**II. KAFLI**

**Togaraútgerð ríkisins til atvinnuöfnunar.**

**4. gr.**

Ríkið gerir sjálfst út eigi færri en fimm togara af þeim skipum, sem um ræðir í 1. gr., og skulu þeir fyrst og fremst afla hráefnis fyrir hraðfrystihús og önnur fiskiðjuver, sem illa eru hagnýtt vegna hráefnaskorts.

**5. gr.**

Höfuðmarkmið þessarar togarautgerðar ríkisins er að jafna atvinnu í kaupstöðum og kaптúnnum landsins á þann hátt, að togararnir leggi þar einkum afla á land, sem atvinnuleysi gerir vart við sig og mest er þörf aukinnar vinnu hverju sinni. Við ákvörðun þess, hvar ríkistogari skuli leggja upp afla sinn, má útgerðarstjórnin einnig taka tillit til þess, að illa hagnýtt fiskiðjuver fái aukið hráefni til vinnslu.

**6. gr.**

Stjórn togarautgerðar ríkisins skal skipuð fimm mönnum, kosnum hlutbundinni kosningu í sameinuðu Alþingi til þriggja ára í senn. Stjórnin ræður framkvæmdastjóra.

**7. gr.**

Togaraútgerð ríkisins hefur sjálfstæðan fjárhag og reikningshald, og ber ríkissjóður ábyrgð á rekstri fyrirtækisins og sér því fyrir rekstrarfé.

**8. gr.**

Reikningsár togarautgerðar ríkisins skal vera almanaksárið. Reikningsskilum skal lokið fyrir 1. marz ár hvert. Skal þá þegar senda ríkisstjórninni rekstrar- og

efnahagsreikninga skipanna, undirritaða af útgerðarstjórninni, reikningshaldara og framkvæmdastjóra, ásamt skýrslu um rekstur útgerðarinnar á árinu. Reikningarnir skulu árlega birtir í B-deild Stjórnartíðinda og í ríkisreikningnum.

9. gr.

Sett verði reglugerð um tilhögun alla og rekstur togaraútgerðar ríkisins, og skal sérstaklega tryggt með ákvæðum hennar, að jöfnun atvinnunnar verði sem best náð.

### III. KAFLI

**Þátttaka ríkisins í togaraútgerð með bæjar- og sveitarfélögum.**

10. gr.

Ríkisstjórninni er heimilt að verja allt að 5 milljónum króna til þess að kaupa hlutabréf í hlutafélögum, sem stofnuð eru með þátttöku tveggja eða fleiri bæjar- og/eða hreppsfélaga til að reka togaraútgerð.

11. gr.

Nú verða stjórnir tveggja eða fleiri bæjar- og/eða hreppsfélaga, þar sem atvinna er stopul eða fiskvinnslustöðvar skortir verkefni, sammála um að stofna félag til útgerðar samkvæmt 10. gr. laga þessara og leggja fram hlutafé í þeim tilgangi, og skulu þær þá leita eftir hlutafjárframlögum hjá íbúunum, hver á sínum stað, og öðrum, er þær telja til greina koma sem hluthafa. Þegar safnast hefur hlutafé, er nemur að minnsta kosti 10% af áætluðum stofnkostnaði útgerðarinnar, er bæjar- og/eða hreppsstjórnnum rétt að snúa sér til félagsmálaráðuneytisins með beiðni um hlutafjárframlög af hálfu ríkisins, og er þá ríkisstjórninni heimilt að leggja fram allt að 10% stofnkostnaðar, enda séu löndunar- og verkunarskilyrði togaraafila fyrir hendi í þeim kaupstöðum eða kauptúnum, er að félagsstofnuninni standa.

12. gr.

Ríkisstjórninni er heimilt að ábyrgjast f. h. ríkissjóðs lán allt að 80% af stofnkostnaði útgerðarhlutafélaga, sem mynduð eru samkvæmt ákvæðum þessa kafla.

13. gr.

Um stofnun og stjórn félags, sem myndað er samkvæmt ákvæðum þessa kafla, fer eftir almennum lögum um hlutafélög. Val framkvæmdastjóra er þó háð samþykki ríkisstjórnarinnar.

14. gr.

Ríkisstjórninni er heimilt að taka fyrir hönd ríkissjóðs nauðsynleg lán til þess að fullnægja ákvæðum 10.—12. gr. þessara laga.

### IV. KAFLI

**Stuðningur ríkisins við bæjar- og sveitarfélög til atvinnuframkvæmda.**

15. gr.

Ríkisstjórninni er heimilt að taka 50 milljón króna lán, sem endurlánað verði bæjar- og sveitarfélögum til atvinnuframkvæmda og framleiðsluaukningar.

16. gr.

Lánnum til bæjar- og sveitarfélaga samkvæmt 15. gr. skal fyrst og fremst varið til byggingar eða endurbóta á frystihúsum, fiskimjölsverksmiðjum, lýsisvinnslu-

stöðvum og til annarra mikilvægra fiskvinnslustöðva. Einnig má veita slík lán til framkvæmda, er miða að því að bæta aðstöðu til afgreiðslu fiskiskipa eða með öðrum hætti að auðvelda hagnýtingu sjávarafla.

17. gr.

Heimilt er bæjar- eða sveitarstjórnnum að endurlána einstaklingum eða félögum lán þessi, enda sé jafnframt örugglega frá því gengið, að lánin komi þannig að fullu gagni til atvinnu- og framleiðsluaukningar á staðnum.

18. gr.

Atvinnumálaráðuneytið úthlutar lánunum til bæjar- og sveitarfélaga að fengnum tillögum nefndar, er Alþingi kys í þessu skyni, enda fylgist nefndin með því og taki tillit til þess í tillögum sínum, hvernig atvinnu- og framleiðsluaukning verði bezt tryggð. Nefndin skal skipuð fimm mönnum, kosnum á Alþingi að viðhafðri hlutfallskosningu með sama hætti og stjórn togaraútgerðar ríkisins samkvæmt 6. gr.

## V. KAFLI

### Reglugerð og gildistaka.

19. gr.

Atvinnumálaráðuneytið getur með reglugerð sett nánari ákvæði um allt, sem varðar framkvæmd laga þessara.

20. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

### Greinargerð.

Frumvarp þetta er að mestu sniðið eftir fjórum lagafrumvörpum, er fram komu á síðasta þingi og öll fjölluðu um togaraútgerð og lausn alvarlegra atvinnuvandamála. Þau frumvörp voru borin fram af mönnum úr ýmsum stjórnmalaflokkum og miðuðu að því að auka framleiðslu sjávarafurða og útrýma atvinnuleysi því, sem nú er meira og minna ríkjandi á ýmsum stöðum á landinu.

Frumvörp þessi voru:

1. Frumvarp til laga um smíði togara innanlands og aukningu togaraflotans, flutt af 4 þingmönnum Sósíalístaflokksins í Nd.
2. Frumvarp til laga um togaraútgerð ríkisins til atvinnujöfnunar, flutt af Hannibal Valdimarssyni og Eiríki Þorsteinssyni.
3. Frumvarp til laga um útgerð togara til þess að koma á og viðhalda jafnvægi í byggð landsins, flutt af 3 þingmönnum Framsóknarflokksins í Ed.
4. Frumvarp til laga um stuðning við bæjar- og sveitarfélög til atvinnuframkvæmda, flutt af þremur þingmönnum Sósíalístaflokksins í Nd.

Við flutningsmenn þessa frumvarps teljum, að öll þessi frumvörp hafi stefnt í rétta átt og að nauðsyn beri til að taka þau öll til athugunar í senn og fella í eitt löggjöf þá, sem að var stefnt með flutningi þeirra, enda var hér um að ræða einstakar hlíðar sama máls.

Ekkert þessara frumvarpa fékk afgreiðslu á síðasta þingi, og biður þetta mikilvæga mál því enn óleyst.

Það er á allra vitorði, að einmitt nú blasir við þjóðinni það vandamál, að þurrð er á erlendum gjaldeyri. Hins vegar er vinnuafli landsmanna engan veginn fullnýtt, og margháttað vandamál skapast í þjóðfélaginu einmitt af því, að enginn jöfnuður er á atvinnunni.

Þess eru mörg dæmi, að menn neyðist til þess að yfirgefa eignir sínar, hús og óðul, af því að atvinnumöguleikarnir í heimahéraði þeirra eru látnir ónotaðir, og

verða menn þá að flytja sig þangað, sem atvinna er fáanleg, en neyðast þá oft til að gefa allt, sem þeim kann að hafa áskotnast á hálfri ævi, til þess að komast þar í húsaskjól, en ofurselja auk þess möguleika síðari ævihelmingsins fyrir skuld og vaxtaþunga sömu íbúðar. En hinir, sem engar eignir eiga, eða geta ekki komið þeim í verð, eiga vart annars kost en að láta sér nægja óhæfa bústaði.

Þjóðfélaginu skapast af þessu sá vandi m. a., að byggingarframkvæmdir draga til sín mestan hlutann af fjárfestingunni, en framleiðslutækin taka ekki eðlilegri framþróun og framleiðslan vex ekki að því skapi, sem efni gætu staðið til.

Við, sem að frumvarpi þessu stöndum, lítum svo á, að með löggjöf, slíkri sem þetta frumvarp miðar að, væri hægt að tryggja stórlega bætta afkomu fólks í fjölmörgum kaupstöðum og kaupþúnum, þar sem nú er óvissa og deyfð í atvinnulífi, og leysa þannig í senn þann vanda, sem þjóðfélaginu er á herðar lagður, og þau vandræði, sem einstaklingar hreppa í miklum ótímabærum fólksstraumi, sem nú á sér stað frá þrem landsfjórðungum til Suðvesturlands og einkum til Reykjavíkur.

Efni frumvarps þessa teljum við brýnast verkefni Alþingis að lögleiða svo fljótt sem verða má og erum til allrar samvinnu fúsir um framkvæmd þess. Okkur er ekki fast í hendi um form málsins, ef mergur þess er virtur og framkvæmd tryggð.

Hér fara á eftir þær meginröksemdir, sem færðar hafa verið fyrir hinum einstöku þáttum frumvarpsins, og hafa þær flestar áður verið fluttar með frumvörpum þeim, sem hér hafa verið lögð til grundvallar.

#### Um I. kafla.

Togaraútgerðin er afkastamesta og að ýmsu leyti bezta útgerð Íslendinga, þjóðhagslega séð. Má í því sambandi benda á, að útvegur þessi hefur á síðustu árum notið minni fyrirgreiðslu af hálfu ríkisins en öll önnur útgerð. Bátagjaldeyrir hefur aldrei verið lagður á afurðir þessa útvegs honum til styrktar.

Þá liggur það í augum uppi, að Íslendingar eru sifellt að sækja á fjarlægari fiskimið, og bendir allt til, að nauðsyn þess að auka veiðarnar á fjarlægum miðunum, t. d. við Grænland, muni fara vaxandi, er tímar liða fram. Engin íslensk fiskiskip eru vel til slíkra veiða fallin, nema togararnir, og eru þó flestir þeir togarar, sem nú eru í eigu Íslendinga, að nokkru vanbúnir til mjög langsótttra veiða. Það er því augljóst, að hinir ágætu nýsköpunartogarar, en þeir elztu þeirra eru nú að verða 9 ára gamlir, ganga úr sér og úreldast, og endurnýjun flotans fer að kalla að smám saman á næstu árum. — Þar að auki er núverandi togarafloki of lítill.

Á árunum fyrir síðustu heimsstyrjöld voru jafnan gerðir út hérlendis upp undir 40 togarar, — 36—37 togarar á árunum 1934—1939, og hafði togaraflokkinn þá hrörnað um skeið. Þeir 33 togarar, sem kaup voru fest á á nýsköpunarárunum, áttu fyrst og fremst að bæta upp langvarandi skort á endurnýjun skipastólsins, en með hinu var ekki reiknað, að gömlu togararnir hyrfu jafnskjótt úr sögunni og raun hefur á orðið. Á skipaskrá 1952 voru raunar enn 9 gamlir togarar. Enginn þeirra var það ár í fullum rekstri og sumir með öllu ónotaðir. Nú munu aðeins tveir þeirra reknir. Ólíklegt er, að þeir verði þannig gerðir út í framtíðinni, að afla þeirra gæti að nokkru ráði í heildarframleiðslunni.

Auk togaranna frá tíð nýsköpunarstjórnarinnar hefur ríkissjóður látið smíða 10 togara, svo að í eigu landsmanna voru 43 nýlegir togarar, þar til á síðastliðnum vetri, að 2 þeirra fórust, og hefur enn ekki verið fyllt í þau skörð, svo að af nútímatogveiðiskipum er nú aðeins til 41. En þegar þess er gætt, að möguleikarnir til að hagnýta þau verðmæti, sem togararnir færa á land, eru nú margfaldir við það, sem áður var, þegar eingöngu varð að flytja fiskinn út ísvarinn eða salta hann, sést ljóslega, að það er margfalt hagfelldara nú en áður að leggja kapp á aukna togarauktgerð. Er það fyrst og fremst vegna tilkomu hraðfrystihúsanna, en einnig á skreiðarverkunin sinn þátt í því.

Nú eru á því fullir möguleikar að tvöfalda togaraaflann að verðmæti með vinnuafli landsmanna, sem ella skortir oft verkefni og týnist í atvinnuleysi.

Flutningsmenn þessa frumvarps telja augljóst, að togaraútgerðin hljóti á komandi árum að verða í vaxandi mæli ein styrkasta stoðin undir sjálfstæðu atvinnulífi íslenzku þjóðarinnar og beri því hið bráðasta að gera ráðstafanir til þess, að ekki komi til stöðnunar í þróun hennar. Því er hér lagt til, að undinn verði bráður bugur að því að auka togaraflotann um 15 skip, sem í öllu svari kröfum nútímans og fullbúin séu til langsótttra veiða.

Það hefur ekki þótt rétt að binda það í lögum, hvort umrædd skip yrðu knúin eimvélum eða dieselvélum. Reynslan sýnir, að þeir dieseltogarar, sem hér eru reknir nú, eru mun sparari á eldsneyti en gufuskípin, en hitt er margra grunur, að mismunur á viðhaldskostnaði muni jafna þann mun, þegar til lengdar lætur. Um þetta efni, eins og raunar mörg tæknileg vandamál, væri sjálfsagt að leita umsagnar hinna fróðustu manna, áður en gerð skipanna yrði afráðin.

Í frumvarpinu er gert ráð fyrir, að þrjú af þeim skipum, sem hér um ræðir, verði smíðuð innanlands.

Smíði stálskipa hérlendis er þegar hafin, og innlendar skipasmíðastöðvar hafa þegar allmikla reynslu í skipaviðgerðum. Flutningsmenn vita, að það er engum torleystum vandkvæðum bundið að komast að samningum við skipasmíðastöðvarnar hér um smíði togara, enda telja þeir það hina brýnustu nauðsyn, að slíkum smíðum verði hrundið af stað hérlendis hið allra fyrsta, svo að endurnýjun skipastólsins og aukning í framtíðinni geti í sívaxandi mæli orðið verk íslenzkra handa og hugvits.

Í nánustu framtíð er líklegt, að togarafloti landsmanna verði eitthvað yfir 50 skip. Óvarlegt er að reikna meðalendingu skipanna mikið yfir 25 ár. Endurnýjunarþörfin verður því 2 skip á ári, og ætti það að verða fast verkefni innlendra skipasmiða.

Af tveimur ástæðum er hér þó ekki lagt til, að fleiri en 3 skip af þeirri aukningu, sem um ræðir í þessu frumvarpi, verði smíðuð hérlendis. Hin fyrri er sú, að ólíklegt má teljast, að íslenzkir aðilar séu við því búnir að afkasta meiri smíði innan þess tíma, sem aukning flotans verður að teljast nauðsynleg. Síðari ástæðan er sú, að bygging þessara skipa yrði nokkur tilraunasmíði, sem öllum — sjómönnum og útgerðarmönnum jafnt sem skipasmiðum og þjóðinni allri — er hin mesta nauðsyn að fá á nokkra raunprófun, áður en mótuð er gerð og búnaður margra skipa.

Frumvarpið gerir ráð fyrir allt að 100 milljón króna lántöku til þessara framkvæmda. Það er augljóst, að sú upphæð er lægri en andvirði hinna 15 skipa, en þar er allt í senn, að ekki er ólíklegt, að ríkissjóður geti eitthvað til þessa lagt án lántöku, væntanlegir kaupendur eru líklegir til að inna af hendi einhverjar greiðslur, áður en smíðum lýkur, og einnig má telja, að lánsheimildin fáist hækkuð, ef nauðsyn krefur.

Flutningsmenn leggja áherzlu á það, að með þessum frumvarpskafla er stefnt að því tvennu að bæta afkomu þjóðarinnar með eflingu þeirrar höfuðatvinnugreinar, sjávarútvegsins, sem telja má hyrningarstein undir allar meiri háttar framfarir á Íslandi, eins og nú er háttað málum, og blása lífi í hinn unga iðnað, sem áreiðanlega á eftir að vinna hér stórvirki, þegar tímar líða, ef hann fær að glíma við verkefni, sem honum eru samboðin. Togarasmiðar hér á landi eru iðnaðinum einmitt mjög ákjósanlegt verkefni, ekki einasta fyrir skipaverkfræðinga og skipasmiði, heldur einnig fyrir rafvirkja, vélvirkja, pípulagningamenn og húsgagnasmiði, svo að nokkrar iðngreinar séu nefndar.

## Um II. kafla.

Frumvarp um togaraútgerð ríkisins til atvinnujöfnunar hefur verið flutt á nokkrum seinustu þingum, en hefur ekki náð samþykki Alþingis. Dylst þó engum, að með hverju ári, sem líður, vex málinu stöðugt fylgi.

Í frumvarpinu er lagt til, að ríkið kaupí og geri sjálft út fimm togara af þeirri stærð og gerð, sem að álitu reyndustu útgerðarmanna verði taldir heppilegastir til öflunar hráefnis á heimamiðum fyrir hraðfrystihús og önnur illa hagnýtt fiskiðjuver.

Eins og segir í 5. gr. frumvarpsins, er þessum ríkistogurum ekki ætlað það hlutverk að bæta úr atvinnuástandi neins eins ákveðins staðar. Ef svo væri, hefði alveg eins mátt hugsa sér að bæta úr því með togurum í einkaeign eða í bæjarrekstri. — Þeim togurum, sem um ræðir í II. kafla frumvarpsins, er sérstaklega ætlað það hlutverk að jafna atvinnu í landinu, koma í veg fyrir atvinnuleysi, hvar í landinu sem það gerir vart við sig, og leggja þar afli á land, sem vinnuafli og vinnustöðvar skortir verkefni. Sá hreyfanleiki, sem nauðsynlegur er til að ná þessu takmarki, verður aðeins tryggður með ríkisrekstri togaranna, og þess vegna er lagt til, að það rekstrarform verði viðhaft.

Það mun verða aðalmótbáran gegn þessu fyrirkomulagi, að með ríkisrekstri fimm togara taki ríkið á sig verulega fjárhagslega áhættu, og er það að visu rétt, en því má þá ekki heldur gleyma, að togarautgerð gefur einnig nokkra hagnaðarvon.

Á það ber sérstaklega að líta í þessu sambandi, að það er ein af frumskyldum þjóðfélagsins að reyna að koma í veg fyrir atvinnuleysi, og það verður aldrei gert nema með miklum fjárhagslegum fórnunum. Spurningin er aðeins sú, hvaða úrræði séu skynsamlegust til að afstýra höli atvinnuleysisins. Fer þeim mönnum sífellt fækkandi, sem trúa því, að ófrjó atvinnubótavinna leysi vandamál atvinnuleysisins í kaupstöðum og kaupþúnum til nokkurrar hlítar, — hitt sé rétta leiðin, að ríkið veiti aðstoð til öflunar atvinnutækja og hafi áhrif á, að atvinnutækin séu hagnýtt svo sem best má verða.

Nú er það staðreynd, að flest hinna þýðingarmestu atvinnutækja við sjávarsíðuna, svo sem hraðfrystihús, fiskþurrkunarhús og fiskimjölsverksmiðjur, standa víða langtímum saman lítt eða ekki notuð, samtímis því að fólkið gengur atvinnulaust. Verður slíkt að teljast óþolandi ástand.

Til þessa liggja ýmsar ástæður. Á nokkrum stöðum er hægt að bæta úr hráefnisþörf hinna ónotuðu atvinnutækju með auknum vélbátakosti. En á öðrum stöðum er orðið svo langsótt til fiskjar, m. a. vegna ágengni erlendra og innlendra togara á grunnmiðum, að vélbátar reynast þess ekki megnugir að annast hráefnaöflunina. Þar sem svona hagar til, er einkum þörf togara til nýtingar vinnuaflsins og til hráefnisöflunar fyrir hraðfrystihús, fiskimjölsverksmiðjur, þurrkhús og aðrar fiskvinnslustöðvar, ef vinnsluafköst þeirra eiga að notast til nokkurrar hlítar. En gernýting þeirra væri tvímælalaust þýðingarmesta aðgerðin til útrýmingar atvinnuleysinu, auk þess sem við það ynnist mikil aukning gjaldeyrisverðmæta og gerbreytt fjárhagsafkoma margra fiskiðnaðarfyrirtækja, sem komin eru í kröggur sökum verkefnaskorts.

Það eru viðurkennd og augljós sannindi, að ekkert er þjóðfélaginu eins dýrt og að láta fólk ganga atvinnulaust. Þannig kostar það þjóðfélagið eigi minna en 14—15 milljónir króna að láta þúsund manns ganga atvinnulausa í 4 mánuði. Oft mundi það þó sanni nær, að það væru um 2000 manns, sem byggju við atvinnuleysi um vetrarmánuðina, og kostar slíkt vinnutap, eins og menn sjá, eigi minna en 28—30 milljónir króna. — Hugsanlegt rekstrartap fimm togara gæti því aldrei orðið nema lítill brothluti slíkra upphæða, enda er það sannfæring flutningsmanna þessa máls, að ríkisútgerð togara til atvinnujöfnunar sé skynsamlegasta leiðin til að afstýra atvinnuleysi, auka framleiðslutekjur þjóðarinnar og bæta rekstrarafkomu margra þýðingarmikilla atvinnutækja.

### Um III. kafla.

Togaraútgerð er orðin stór liður í atvinnulífi margra staða á Íslandi. Illa gengur, eins og sakir standa, að láta togarautgerðina bera sig sem fyrirtæki, og ber til þess margt, sem væntanlega verður bót á ráðin, áður en langir tímar líða. Verður sú hlið málanna ekki gerð að umræðuefni í þessari greinargerð. Hitt er staðreynd, sem frumvarpskaflinn þessi er byggður á, að fólkið, sem býr þar, er togararnir leggja afli sinn á land, hefur sem betur fer miklar tekjur af vinnu vegna þeirra. En þetta

veldur lífskjaramun í landinu og jafnvægisleysi milli staða, sem annars mundu standa líkt að vígi.

Kunnugt er, að flestir staðir — og raunar allir, sem njóta atvinnu vegna togarekstrar, eiga það stuðningi ríkisins að þakka — og margir í stórum stíl. Ríkið annaðist togarakaupin, lagði til eða útvegaði fé, ábyrgðist lán o. s. frv.

Á síðasta ári, þegar útgerð togaranna ætlaði að stranda, innheimti ríkið nýjan bifreiðaskatt til þess að veita með honum stuðning öllum, sem togararekstur hafa með höndum. Þessi skattur er jafnt tekinn af íbúum þeirra staða, sem engan togarekstur hafa til atvinubóta, sem hinum.

Má því fullyrða, að mismunað hefur verið og er af ríkisins hálfu þeim verstöðvum, sem togarekstrar njóta, og það jafnvel á kostnað þeirra verstöðva, sem ættu að geta haft hann, en hafa hann ekki og búa við atvinnuskort.

Þetta kann ekki góðri lukku að stýra.

Hvergi má draga úr velgengni almennings, en leitast þarf við að auka hana þar, sem verr gengur.

Ráð verður að finna til þess að veita togaralausú útgerðarstöðvunum stuðning til jafnvægis á móti hinum. Annars raskast meira og meira í byggð landsins jafnvægið, sem flestum kemur saman um að gæta þurfi.

Á landinu eru allmargar verstöðvar, sem geta veitt togurum aðstöðu til löndunar og tekið á móti togarafiski til verkunar og vinnslu, en hafa engin umráð yfir togara.

Það virðist liggja beint við, úr því að atvinnuskortur er á þeim stöðum, að athugað sé, hvort ekki er þjóðhagslega rétt, að ríkið veiti þeim aðstoð til þess að fá til sín togara.

Frumvarp þetta er, ef að lögum verður, heimild handa stjórn ríkisins til þess að veita slíka aðstoð.

Af því að hinir togaralausú, atvinnustopulu útgerðarstaðir hafa ekki bolmagn hver um sig til þess að eignast togara, gæti þeim orðið hlutdeild í togaraaflla góð úrlausn, og með því að reynsla er fengin fyrir því, að samvinna milli útgerðarstaða um rektur togara getur gefið vel, þá er í þessum frumvarpskafla gert ráð fyrir slíkri samvinnu í hlutafélagiformi. En vegna fjárskorts staðanna, sem er staðreynd, þá er einnig gert ráð fyrir hlutafjárframlögum frá ríkinu, auk ríkisábyrgðar á stofnlánum þeirra, hvort tveggja að tilteknu marki, enda hafi ríkið þá rétt til að hlutast til um, að framkvæmdastjórn félagsins sé í öruggum höndum.

#### Um IV. kafla.

Í fjölmörgum bæjum og sjávarþorpum á Vestfjörðum, Norðurlandi og Austfjörðum, býr fólk við mikið og alvarlegt atvinnuleysi. Á mörgum stöðum í þessum landsfjórðungum er atvinnuástandið hið hörmulegasta. Tugir og hundruð af fólki á bezta aldri með fullt vinnuþrek, sjá enga möguleika til að sjá sér og sínum farborða af þeirri litlu atvinnu, sem þar fellur til. Íbúar þessara staða lifa í sífelldum ótta við atvinnuleysið og eru háðir öllu því sára og mikla böli, sem því er samfara að vera atvinnulaus mánuð eftir mánuð. Hvergi er þetta ástand eins alvarlegt og í þeim bæjum og sjávarþorpum, sem byggt hafa afkomu sína á síldveiðum og síldarvinnslu. Þegar svo þar við bætist, að þorskveiðarnar á grunnmiðum hafa brugðizt að meira eða minna leyti undanfarin ár, og þegar það er jafnframt haft í huga, að mikil vöntun er á hentugum fiskiskipum, sem sótt geti á fjarlægari mið, ættu menn að geta skilið, hvað ástandið er alvarlegt og hvað þörfin er aðkallandi að koma þessum byggðarlögum til hjálpar fjárhagslega.

Þetta alvarlega ástand hefur orðið til þess, að tugir og hundruð fjölskyldna hafa neyðzt til að flytja frá þessum stöðum, aðallega til Suðvesturlands. Flest af þessu fólki fer sárnauðugt, enda ekki glæsilegt að þurfa að yfirgefa húseignir sínar, án þess að geta komið þeim í verð og án þess að geta leigt þær út, flytja til nýrra

og áður óþekktra staða og byrja þar að nýju að skapa sér heimili, oft og tíðum við hin erfiðustu skilyrði.

Fyrir það fólk, sem eftir verður og ekki vill eða getur flutt, eru þessir miklu brottflutningar ekki síður alvarlegir. Mörg sveitar- og bæjarfélög hafa verið neydd til stórkostlegrar skuldasöfnunar vegna hins alvarlega ástands, sem ríkt hefur í atvinnumálum viðkomandi staða. Á meðan næg atvinna var, var það létt verk fyrir bæina og sveitarfélögin að standa straum af skuldum sínum, enda í langflestum tilfellum ekki meira en eðlilegt má teljast, miðað við þolanlegt ástand atvinnulega séð. En þegar atvinnan bregzt og fólkið neyðist til að flytja burt í stórhópum, fer ástandið að verða alvarlegt, ekki síður fyrir það fólk, sem eftir situr, en það, sem burt flytur. Útsvör og aðrir skattar til bæjanna og sveitarfélaganna vaxa ískyggilega, og í sumum bæjum og sjávarþorpum eru þessar álögur orðnar langt fram yfir það, sem greiðslugeta almennings þolir, og verða beinlínis til þess að ýta undir frekari fólksflutninga.

Það er fyrirsjáanlegt, að ríkisvaldið verður að koma þeim byggðarlögum til hjálpar, sem atvinnuleysið herjar nú. Atvinnuskilyrði þeirra staða verður að athuga, og þeim verður síðan að hjálpa til sjálfsbjargar.

Til þess að þar geti hafizt að nýju þróttmikill atvinnurekstur, þarf að gera nauðsynlegar umbætur á hafnarmannvirkjum, einkum fyrir stærri fiskiskip, og reisa þar fiskvinnslustöðvar. En til þess að slíkt sé hægt, þarf mikið fjármagn, sem nú er ófáanlegt hjá lánsstofnunum.

Í þessum frumvarpskafla er lagt til, að ríkissjóður taki 50 milljón króna lán, sem endurlánað verði bæjar- og sveitarfélögum, fyrst og fremst til þess að koma upp mest aðkallandi framkvæmdum til framtíðarúrbóta í atvinnumálunum. Eðlilegt er, að hver bæjar- eða sveitarstjórn geri sjálf tillögur um, hvað hún telur heppilegast að ráðast í. Framkvæmdir yrðu mjög mismunandi á hverjum stað, en fyrst og fremst eru þær hugsaðar til eflingar sjávarútvegi og iðnaði í sambandi við hann.

Vegna legu beztu fiskimiða togaraflotans væru hafnirnar á Vestfjörðum sérstaklega heppilegar til þess að taka við nýjum fiski frá togurum. Oft veiða togarar líka mikinn fiskafloa úti fyrir Austurlandi og Norðurlandi. Þá væru hafnirnar í þeim landshlutum beztar. En flestar hafnir í þessum landshlutum eru nú ekki nægilega vel útbúnar til þess að geta tekið við afla togara til vinnslu, svo að vel sé. Fisklöndun togaranna krefst góðra og miðilla löndunartækja. Á löndunarstað þarf að vera hægt að fá olíu og ís í næstu veiðiför. Húsrými fyrir aflann verður að vera mikið í landi, og afköst fiskvinnsluhúsanna mikil.

Augljóst er, að margir útgerðarstaðir mundu nú, ef þeir ættu þess kost fjárhagslega, gera hjá sér nauðsynlegar umbætur til þess að geta tryggt sér togarafisk til vinnslu.

Frumvarp þetta, ef að lögum yrði, mundi gera mörgum kleift að ráðast í þær framkvæmdir, sem aðkallandi eru í þessu efni. Frumvarpskafla þessum er stefnt að því að gera bæjar- og sveitarfélögum mögulegt að koma atvinnumálum sínum þannig fyrir, að atvinnuleysinu verði bægt í burtu. Það mundi, jafnhliða því að bægja atvinnuleysinu frá, skapa grundvöll að aukinni framleiðslu og aukinni gjald-eyrisöflun þjóðarinnar.

Stækkun frystihúsa í útgerðarbæjum, bygging harðfiskverkunarstöðva, ný fiskþurrkunarhús og góð afgreiðsluskilyrði fyrir stór fiskiskip, slíkar framkvæmdir eru ekki málefni útgerðarbæjanna einna, þær eru málefni þjóðarheildarinnar, því að slíkar framkvæmdir eru stoðir undir framtíðarhag þjóðarinnar allrar.