

**Ed.** **150. Frumvarp til laga** [90. mál]  
um togarakaup ríkisins.

Flm.: Gils Guðmundsson, Björn Jónsson.

**1. gr.**

Ríkisstjórninni er heimilt að láta smíða eða kaupa þrjá skuttogara með það fyrir augum, að þeir verði seldir bæjarútgerðum, félögum eða einstaklingum.

**2. gr.**

Til framkvæmda samkvæmt 1. gr. er ríkisstjórninni heimilt að taka allt að 150 millj. króna lán, er greiðist upp, er skipin hafa verið seld.

**3. gr.**

Lög þessi öðlast þegar gildi.

**Greinargerð.**

Togaraútgerð hér á landi hefur átt við mikla örðugleika að etja síðustu árin. Ber margt til þess. Minni fiskgengd en áður á þau mið, sem íslenskum togurum eru tiltæk, á að sjálfsögðu ríkan þátt í versnandi afkomu togaranna. En þar við bætist, að íslenskir togarar eru um margt orðnir gamaldags og úreltir, krefjast fjölmennra áhafna og eru á margan hátt dýrir í rekstri.

Á síðari árum hefur orðið alger bylting í togarasmiði, veiðitækni og aflameðferð hjá ýmsum öðrum fiskveiðipjóðum. Skuttogarar hafa komið til sögunnar og

eru að allra dómi stórfelld framför frá eldri gerðum togskipa. Vinnuástaða er þar allt önnur og miklu betri en á hinum gömlu togurum, tekizt hefur að koma þar við margvíslegri vinnuhagræðingu og vélvæðingu, sem leiðir til sparnaðar í mannafla.

Við Íslendingar stöndum í dag frammi fyrir þeirri staðreynd, að hinum gömlu togurum okkar fækkar stöðugt, en hinir, sem enn er haldið úti, berjast mjög í bökkum. Verði togarafлотinn ekki endurnýjaður á þann veg, sem hagkvæmastur verður talinn með hliðsjón af nútíma reynslu og tækni, blasir það við, að íslensk togarautgerð mun smám saman leggjast með öllu niður.

Að dómi flm. þessa frv. væri slíkt mjög óheillavænleg þróun, sem nauðsyn ber til að koma í veg fyrir. Við búum við gjöful fiskimið, sem eiga með hóflegri notkun að geta orðið okkur fengsæl, hér eftir sem hingað til. Keppikefli okkar hlýtur að vera að nýta öll fiskimiðin við strendur landsins á hagkvæman og skynsamlegan hátt, en eftirláta ekki verulegan hluta þeirra öðrum þjóðum eingöngu, eins og yrði, ef íslensk togarautgerð legðist niður.

Þær raddir heyrast öðru hverju nú í seinni tíð, að hinn stóri og sivaxandi bátafloiti landsmanna eigi að geta leyst togarana af hólmi. Hér er um háskalegan miskilning að ræða. Enn er ekkert veiðarfæri til, sem komið getur í staðinn fyrir botnvörpuna, ef stunda á með árangri þorsk- og karfaveiðar á djúpmiðum allan ársins hring. Þá er og þess að geta, að verulegur hluti bátafлотans, þar á meðal öll stærstu og burðarmestu skipin, er nú farinn að stunda sildveiðar mest allt árið. Það eru aðeins minni bátarnir, sem stunda veiðar fyrir hraðfrystihúsin, en þeir eru að vonum mjög háðir fiskgengd á grunnmið, sem einatt er bundin tilteknum árstímum og reynist auk þess næsta stopul.

Af þeim ástæðum, sem að framan greinir, er nauðsynlegt, að hið allra fyrsta sé hafizt handa um endurnýjun íslenskra togarafлотans. Verður við þá endurnýjun að byggja á reynslu þeirra fiskveiðiþjóða, sem beztum árangri hafa náð við gerð nýtzíku skuttogara. Jafnframt þarf að samhæfa hina nýju tækni íslenskrum staðháttum, svo sem framast verður við komið. En okkur er einnig nauðsynlegt að afla sem fyrst dýrmætrar reynslu af útgerð slíkra skipa við þær aðstæður, sem hér eru. Sú reynsla fæst ekki með öðru móti en því, að byggðir verði eða keyptir tveir til þrjár skuttogarar í tilraunaskyni. Um stærð þeirra og gerð yrði að sjálfsögðu að hlíta forsögn sérfróðra manna, erlendra og innlendra, jafnt um skipasmíðar sem togveiðar. Þessir fyrstu skuttogarar okkar mundu brátt gefa mikilvæga vísbendingu um það, hvort slík gerð togskipa ætti framtíð fyrir sér hér við land. Virðist skynsamlegt, að skip þessi væru ekki fleiri en þrjú í upphafi, meðan útgerð skuttogara væri hér á tilraunastigi. Hvort tvöggja er, að gera má ráð fyrir, að þessi skipagerð taki enn þróun og breytingum hjá öðrum fiskveiðiþjóðum næstu árin, auk þess sem fullvist má telja, að reynsla íslenskra skipstjóra og útgerðarmanna gefi fljótt bendingar um eitt og annað, sem að gagni má koma við frekari endurnýjun togarafлотans.

Til þess að greiða fyrir framgangi þessa máls þarf aðstoð hins opinbera að koma til, bæði að því er varðar aðild að smíðasamningi og útvegum lánsfjár. Hins vegar er eðlilegt, að starfandi bæjarútgerðum og öðrum togarafélögum verði gefinn kostur á að eignast og reka hina nýju skuttogara, þegar þar að kæmi. Ef til vill reynist nauðsynlegt, meðan útgerð slíkra togara er á tilraunastigi hér, að hið opinbera styðji þær tilraunir með einhverjum hætti. Engan veginn er þó víst, að til þess þurfi að koma, umfram það, sem felst í fyrirgreiðslu varðandi lán til kaupanna. Þess er að vænta, að vel búnir skuttogarar sanni þegar hæfni sína og yfirburði fram yfir gömlu togarana, svo að útgerð þeirra verði ekki miklum örðugleikum háð.

Fyrir sameinuðu Alþingi liggur nú tillaga til þingsályktunar um athugun á rekstrargrundvelli togarafлотans og endurnýjun hans. Er þar ráð fyrir því gert, að Alþingi kjósi 7 manna nefnd til að rannsaka þessi mál í heild og gera tillögur um þau. Skal nefndin hafa um þetta verkefni sitt náð samstarf við samtök togaraeigenda og togarasjómanna. Verði sú tillaga samþykkt, mætti telja eðlilegt, að þeirri nefnd yrði falið að hafa með höndum undirbúning að togarakaupum þeim, sem um er fjallað í þessu frv. En þar sem brýna nauðsyn ber til, að sem allra fyrst sé hafizt handa um öflun skuttogara í tilraunaskyni, telja flm. rétt, að Alþingi veiti nú þegar nauðsynlega heimild til að láta byggja eða kaupa allt að þrjú slíka togara.