

Ed.

333. Frumvarp til laga

[161. mál]

um togarakaup ríkisins.

Flm.: Gils Guðmundsson, Björn Jónsson.

1. gr.

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

2. gr.

Togara þessir séu af a. m. k. tveim gerðum, fremur litlir skuttogara, sem geti ísvarið fisk fyrir heimamarkað, og stórir skuttogara, búnir fullkomnum tækjum til að heilfrysta fisk.

3. gr.

Til framkvæmda samkvæmt 1. og 2. gr. er ríkisstjórninni heimilt að taka allt að 300 millj. kr. lán, er greiðist upp, þegar skipin hafa verið seld.

4. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Um meira en hálfra aldar skeið hefur útgerð togara verið veigamikill þáttur íslensks atvinnulífs og átt ríkan þátt í framfarasókn þjóðarinnar á þessari öld. Segja má með fullum rétti, að árið 1907, þegar togarinn „Jón forseti“ kom hingað nýsmíðaður, héldi tæknin innreið sína í íslenzkan sjávarútveg. Á næstu árum eignuðust Ís-

lendingar allmarga togara, sem flestir voru öndvegisskip á þeirra tíma mælikvarða. Íslenzkir togarasjómenn sýndu það brátt, að þeim var treystandi til að hagnýta hina nýju tækni, enda báru þeir brátt af fiskimönnum annarra þjóða um afla og afköst. Á tímum heimsstyrjaldarinnar fyrri og árunum þar á undan gerðu þessi nýju og stórvirku atvinnutæki Íslendingum kleift að hagnýta auðlindir hafsins á betri og fullkomnari hátt en áður, juku stórlega magn og verðmæti íslenzkra útflutnings-afurða og lögðu grundvöll að vexti og viðgangi hinna stærstu útgerðarstaða.

Undir styrjaldarlok voru flestir togaranna seldir úr landi, en jafnskjótt og friður komst á, var hafizt handa um endurnýjun togaraflotans. Eins og áður var kostað kapps um að kaupa sem bezt og fullkomnust skip, og voru sumir hinna nýju togarara sendir til veiða á fjarlæg mið, svo sem til Nýfundnaland. Togarar þessir voru einnig gerðir út til síldveiða með herpinót að sumarlagi og báru þar langt af öðrum skipum um aflasæld og afköst. Þrátt fyrir erfiðleika allrar íslenzkrar útgerðar á kreppearunum eftir 1930, á tímum stórfellds verðfalls og markaðsörðugleika, átti togarafloiti landsmanna þá ómetanlegan þátt í að bjarga afkomu fólks við sjávarsiðuna og forða þjóðarþúinu frá algeru hruni. Á heimsstyrjaldarárunum síðari sönnuðu togaranir enn, hversu afkastamikil og gagnsöm atvinnutæki þeir voru. Þótt togaraflotinn hefði þá ekki verið endurnýjaður um langa hríð, flest skipin gömul orðin og að ýmsu leyti úrelt, var þessi aldraði skipastóll þess umkominn að draga stórfellda björg í hú, sem hægt var að grípa til að stríðinu loknu og hagnýta til endurnýjunar skipastólsins og margvíslegra annarra framkvæmda.

Að lokinni síðari heimsstyrjöld voru keyptir hingað til lands yfir 40 nýir togararar, stærri og fullkomnari en hinir eldri höfðu verið, búnir öllum þeim tækjum og tækni, sem þá var tiltæk og henta þótti íslenzkum aðstæðum. Þessi nýju fiskiskip voru keypt til útgerðarstaða víðs vegar um land. Í þriðja sinn á fjórum áratugum voru Íslendingar komnir í fremstu röð á sviði togaraútgerðar. Fyrstu árin var afli góður, togararnir tryggðu fjölda fólks atvinnu og lögðu upp mikinn afla í hraðfrystihús um land allt. Áttu togararnir mikinn þátt í að efla fiskiðnaðinn, með því að hagnýta djúpmið og flytja fiskvinnslustöðvunum hráefni allan ársins hring, að heita mátti, sem bátafloiti landsmanna var þá ekki fær um nema að takmörkuðu leyti. Og enn er það svo og verður vafalaust um langan aldur, að þorskaflí bátanna fæst aðallega á vissum árstímum, en eyður verða á milli vertíða. Togarar einir eru um það færir að stunda þorskveiðar á hvaða árstíma sem er, hvaða miðum sem er og nær því hvernig sem viðrar. Þegar togaraafli nýtur ekki við, eru hraðfrystihús dæmd til að standa ónotuð eða starfa með lágmarksafköstum drjúgan hluta ársins, vegna skorts á hráefni, til stórtjóns fyrir reksturinn og afkomu þess fólks, sem við fiskiðnað vinnur.

Það orkar ekki tvímælis, að togarafloiti Íslendinga hefur á undanförunum áratugum verið einn af hyrningarsteinum umbóta og framfara, sem hér hafa orðið. Á vissum tímabilum hafa þessi stórvirku atvinnutæki lagt slíkan skerf til þjóðarþúins, að ómetanlegt var.

Íslenzk togaraútgerð hefur átt við mikla örðugleika að etja síðustu árin. Ber margt til þess. Minni fiskgengd en áður á þau mið við Ísland, Grænland og Nýfundnaland, sem togurum hafa verið tiltæk, á ríkan þátt í versnandi afkomu. Með stækkun fiskveiðilandhelginnar var íslenzkum togurum bægt af gömlum fiskislóðum, og hafði það einnig nokkur áhrif. Óhagstæð verðlagsþróun innanlands hefur valdið síhækkandi rekstrarkostnaði togara. Við þetta bætist, — og sennilega riður það baggamuninn, — að íslenzkir togarar eru flestir orðnir gamlir og úreltir. Úthaldskostnaður er af þeim sökum óeðlilega mikill, viðhald skipanna dýrt, sáralitlar umbætur hafa orðið á tæknibúnaði til vinnuhagræðingar og verksparnaðar og áhafnir því fjölmennar. Afleiðingin hefur orðið sú, að togurum fer hrífækkandi; sumir eru seldir úr landi fyrir afar lágt verð, aðrir liggja óhreyfðir og ryðga við festar. Er nú svo

komið, að í stað 40—50 togara, sem héðan voru gerðir út fyrir nokkrum árum, er einungis um 20 skipum haldið úti. Um sum þeirra er vitað, að eigendur biða eftir því einu að geta selt þau öðrum fiskveiðipjóðum.

Meðan þessi stórfelldi samdráttur hefur átt sér stað, og enda þótt við blasi endalok íslenzkrar togaraútgerðar, ef ekkert verður að gert, halda ráðamenn þjóðarinnar að sér höndum.

Hér verður að breyta um stefnu. Endurnýjun togaraflotans er orðin knýjandi nauðsyn.

Á síðari árum hefur orðið alger bylting í togarasmíði, veiðitækni og aflameðferð hjá öðrum fiskveiðipjóðum. Skuttogarar hafa komið til sögunnar og reynzt stórfelld framför frá eldri gerðum togskipa. Vinnuaðstaða er þar allt önnur og betri en á hinum gömlu togurum, tekizt hefur að koma við á nýju skipunum margvíslegri vinnuhagræðingu og vélvæðingu, sem leiðir til sparnaðar í mannafla.

Þær raddir heyrast nú í seinni tíð, að bátafloki landsmanna eigi að geta leyst togarana af hólmi. Hér er um háskalegan misskilning 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. Hverfi íslenzk togaraútgerð úr sögunni, yrðu mikilsverð fiskimið hér við land eftirlátin öðrum þjóðum einum, auk þess sem Íslendingar hefðu þá ekki lengur not af fjarlægum miðum, svo sem við Grænland og Nýfundnaland. Þá mundi einnig glatast dýrmæt reynsla togarasjómannanna og útgerðarmanna, sem torvelt gæti orðið að endurheimta síðar, þótt þess yrði talin þörf. Loks er það staðreynd, að starfsgrundvöllur stórra og afkastamikilla hraðfrystihúsa víðs vegar um land má teljast algerlega brostinn, ef ekki nýtur við togaraafla.

Af þeim ástæðum, sem að framan greinir, er nauðsynlegt að hefjast þegar handa um endurnýjun íslenzka togaraflotans. Verður við þá endurnýjun að byggja á reynslu þeirra fiskveiðipjóða, sem heztum árangri hafa náð við gerð og rekstur nýtzku skuttogara, jafnframt því sem sú tækni sé samhæfð íslenzkum aðstæðum og reynslu, svo sem framast verður við komið. En sú reynsla fæst ekki með öðru móti en því, að byggðir verði eða keyptir nokkrir skuttogarar í tilraunaskyni. Um stærð þeirra og gerð verður að sjálfsögðu að hlíta forsögn sérfróðra manna, erlendra og innlendra. Flm. þessa frv. telja æskilegt, að togarar þeir, sem nú yrðu keyptir, væru af mismunandi stærðum og a. m. k. af tveim gerðum. Annars vegar þyrfti að gera tilraunir með fremur litla skuttogara, sennilega um 500 lestir að stærð, sem geymdu fiskinn ísvarinn og lönduðu honum til vinnslu í hraðfrystihúsum. Hins vegar ætti að kaupa nokkuð stóra skuttogara, 1000—1400 lestir að stærð, og væru þeir húnir hraðfrystitækjum til heilfrystingar á fiski. Yrði þar einnig við það miðað, að þessir togarar öfluðu fyrsta flokks hráefnis fyrir innlendan markað. Hraðfrystihús þau, sem tækju heilfrystan fisk úr þessum togurum til vinnslu, yrðu að sjálfsögðu að koma sér upp tækjum til að þíða fiskinn, en slík tæki eru nú komin til sögunnar og notuð víða erlendis með góðum árangri. Slík vinnsla hraðfrystihúsa úr heilfrystum fiski á að geta gjörbreytt aðstöðu þeirra og gert reksturinn stórum tryggari en verið hefur. Þá skapast möguleikar til fastrar, daglegrar vinnslu, líkt og á sér stað um hvern þann verksmiðjurekstur, þar sem hægt er að geyma birgðir hráefnis óskemmdar langtímum saman og vinna það eftir því, sem haganlegast er fyrir reksturinn.

Til þess að greiða fyrir frangangi þessa máls þarf aðstoð hins opinbera að koma til, bæði að því er varðar aðild að smíðasamningi skuttogara 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 fjárstuðnings þurfi að koma umfrám það, sem felst í fyrirgreiðslu varðandi hagkvæm lán til kaupanna.

Jafnskjótt og einhver reynsla væri komin á hin nýju skip og talið, að hún lofaði góðu, yrði að gera nokkurra ára áætlun um endurnýjun íslenska togaraflotans, t. d. þannig, að honum bættust a. m. k. 4—6 skip á ári. En eins og nú standa sakir, ber brýna nauðsyn til, að sem allra fyrst sé hafizt handa um öflun skuttogara í tilraunaskyni. Þess vegna er frv. þetta flutt.