

**Ed.**

**38. Frumvarp til laga**

[38. mál]

um togarakaup ríkisins.

F!m.: Gils Guðmundsson, Karl Guðjónsson.

**1. gr.**

Ríkisstjórninni er heimilt að láta smíða eða kaupa allt að 15 skuttogara með það fyrir augum, að þeir verði seldir bæjarútgerðum, útgerðarfélagum eða einstaklingum.

**2. gr.**

Til framkvæmda samkvæmt 1. gr. er ríkisstjórninni heimilt að taka erlend lán, er nemi allt að 90% af smíðakostnaði eða kaupverði togaranna.

**3. gr.**

Lög þessi öðlast þegar gildi.

## Greinargerð.

Um meira en hálfri 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 nýsmiðaður, héldi tæknin innreið sína í íslenskan sjávarútveg. Á næstu árum eignuðust Íslendingar allmarga togara, sem flestir voru öndvegisskip á þeirra tíma mælikvarða. Íslenskir togarasjómenn sýndu það brátt, að þeim var treystandi til að hagnýta hina nýju tækni, enda báru þeir snemma 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 íslenskra útflutningsafurða og lögðu grundvöll að vexti og viðgangi hinna stærstu útgerðarstaða.

Undir styrjaldarlokin fyrri 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 togarar sendir til veiða á fjarlæg mið, svo sem til Nýfundnaland. Togarar þessir voru einnig gerðir út til sildveiða með herpinót að sumarlagi og báru þar langt af öðrum skipum um aflasæld og afköst. Þrátt fyrir erfiðleika allrar íslenskrar útgerðar á kreppuárunum eftir 1930, á tímum stórfellds verðfalls og markaðsörðugleika, átti togaraflot landsmanna þá ómetanlegan þátt í að bjarga afkomu fólks við sjávarsíðuna og forða þjóðarbúinu frá algeru hruni. Á heimsstyrjaldarárunum síðari sönnuðu togararnir enn, hvers 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 gripa 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 togarar, stærri og fullkomnari en hinir eldri höfðu verið, búnir öllum þeim tækjum og tækni, sem þá var tiltæk og henta þótti íslenskum 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 togarautgerðar. Fyrstu árin var afli góður, togararnir tryggðu fjölda fólks atvinnu og lögðu upp mikinn fisk í hraðfrystihús um land allt. Áttu togararnir verulegan þátt í að efla fiskiðnaðinn, með því að hagnýta djúpmið og flytja fiskvinnslustöðvunum hráefni allan ársins hring, að heita mátti, sem bátafloti 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 togarafli 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 togarafloti Íslendinga hefur verið einn af hyrningarsteinum umbóta og framfara, sem hér hafa orðið. Á vissum tímabilum hafa þessi stórvirku atvinnutæki lagt slíkan skerf til þjóðarbúsins, að ómetanlegt var.

Nú um nokkurt skeið hefur íslenskt togarautgerð átt í vök að verjast og togaraflotinn hrunið niður, svo að í stað 40–50 togara, sem héðan voru gerðir út fyrir níu árum, er nú einungis um eða innan við 20 skipum haldið úti. Flest eru skip þessi gömul orðin og að mörgu úrelt, enda hefur enginn togari verið keyptur til landsins síðan árið 1960.

Ráðamenn þjóðarinnar hafa haldið að sér höndum og látið það viðgangast, að togurum fækkaði ár frá ári, án þess að þeir beittu sér fyrir endurnýjun flotans.

Þeir tilburðir, sem stjórnarvöld hafa haft uppi nú um tveggja til þriggja ára skeið, eru fyrir löngu orðnir gráthlægilegir og til þess eins að sýnast. Er ábyrgð islenzkrar ríkisstjórnar í máli þessu næsta þung orðin og með öllu óverjandi.

Hér verður að breyta gagnert um stefnu, og hefði raunar átt að gerast miklu fyrr. Gagnger og skipuleg endurnýjun íslenzks togarafloata er fyrir löngu orðin knýjandi nauðsyn.

Við Alþýðubandalagsmenn höfum barizt sleitulaust fyrir slíkri endurnýjun, en löngum átt algeru sinnuleysi og skilningsskortri stjórnarvalda að mæta. Við munum halda baráttunni áfram, unz fullur sigur vinnst, Íslendingar hafa á ný eignast myndarlegan togarafloata og enn einu sinni tekið forustu um útgerð og aflabrögð á slíkum skipum.

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 bátafloati 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 togarautgerð 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 togarafloata. Verður við þá endurnýjun að byggja á reynslu þeirra fiskveiðipjóða, sem beztum 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. Um stærð þeirra og gerð verður að sjálfsgöðu að hlíta forsógn sérfróðra manna, erlendra og innlendra. Flm. þessa frv. telja æskilegt, að togarar þeir, sem nú yrðu keyptir, væru a. m. k. af þremur gerðum. Í fyrsta lagi fremur litlir togarar, sem geymdu fiskinn ísvarinn og lönduðu honum til vinnslu í hraðfrystihúsum. Í öðru lagi allstór skip, er gætu sótt á fjarlæg mið og væru búin hraðfrystitækjum til heilfrystingar á fiski. Yrði þar einnig við það miðað, að þessir togarar öfluðu fyrsta flokks hráefnis fyrir innlandan markað. Í þriðja lagi ætti að kaupa a. m. k. einn stóran og fullkominn verksmiðjutogara, sem fullunnið gæti aflann um borð.

Til þess að greiða fyrir skjótri og markvissri endurnýjun togarafloata þarf stuðningur hins opinbera að koma til, bæði að því er varðar aðild að smíðasamningi og útvegum lánsfjár. Óneitanlega væri æskilegt, að skipin, a. m. k. sum þeirra, yrðu smíðuð innanlands, en til þess þyrfti vafalaust mjög verulega fyrirgreiðslu af opinberri hálfu. Eðlilegt þykir, að bæjarútgerðum, togarafélögum og einstaklingum verði gefinn kostur á að eignast og reka hina nýju skuttogara, þegar þar að kæmi. Þó er fyllilega tímabært, að kannað verði gaumgæfilega, hvort ekki sé óhjákvæmilegt, að efnt verði til togarautgerðar á vegum ríkisins eða með sérstökum stuðningi þess til atvinnuþjófnaðar.

Jafnframt því sem ráðstafanir yrðu gerðar til kaupa á allt að 15 togurum, þarf að undirbúa áætlun um áframhaldandi endurnýjun togarafloata, t. d. um minnst 5 skip á ári nú um skeið. Þá ber ríkisvaldinu einnig skylda til að láta nú þegar kanna, hvaða ráðstafanir kann að vera óhjákvæmilegt að gera til að auðvelda bæjarfélögum og útgerðarfélögum kaup og rekstur hinna nýju togara. Í

Því efni skiptir að sjálfsögðu mjög miklu máli, að vextir og afborganir vegna skipakaupanna leggist ekki með allt of miklum þunga á útgerðirnar fyrstu árin. Telja flm. vafalaust, að það geti orðið þjóðhagslega hagkvæmt að binda verulega fjármuni í því af opinberri hálfu að auðvelda bæjarfélögum og öðrum að eignast togara og hefja rekstur þeirra. Yrði það ekki hvað sízt gert með sæmilega hagstæðum lána kjörum.