

Ed.

400. Frumvarp til laga

um breyting á hafnarlögum fyrir Reykjavíkurborg, nr. 19 11. júlí 1911.

Frá sjávarútvegsnefnd.

1. gr.

Við 1. gr. Aftan við greinina bætist ný málsgrein, svo hljóðandi:

Til hafnargerða, skipakvía, dráttarbrauta og annarra mannvirkja í sambandi við skipasmíðastöð við Elliðaárvog veitist úr ríkissjóði $\frac{2}{5}$ kostnaðar eftir áætlun, sem ríkisstjórnin hefur samþykkt, þegar fé er til þess veitt í fjárlögum, allt að 2 millj. króna, gegn $\frac{3}{5}$ frá hafnarsjóði Reykjavíkur.

2. gr.

Við 2. gr. Aftan við greinina bætist ný málsgrein, svo hljóðandi:

Ríkisstjórninni veitist heimild til að ábyrgjast fyrir hönd ríkissjóðs allt að 3 milljóna króna lán, er hafnarsjóður Reykjavíkur kann að fá til hafnargerðar, skipakvía, dráttarbrauta og annarra mannvirkja í sambandi við byggingu skipasmíðastöðvar við Elliðaárvog, gegn ábyrgð bæjarsjóðs Reykjavíkur. Tillagið úr ríkissjóði og ábyrgð ríkissjóðs er bundin því skilyrði, að yfirumsjón með verkinu og reikningshald sé falið manni, sem atvinnumálaráðuneytið samþykkir.

3. gr.

Við 3. gr.

- a. Á eftir orðunum „að gera höfnina“ í 1. másl. komi: og önnur mannvirki, samanber 1. gr.
- b. Í stað orðanna „sem hafnargerðin hefur í för með sér“ í 1. másl. komi: sem mannvirki þessi hafa í för með sér.

4. gr.

Við 10. gr. Á eftir orðunum „er nota festar hafnarsjóðs“ í 5. másl. komi:

6. Þurrkviargjald af skipum eða bátum, sem nota þurrkviar hafnarinnar.
7. Brautargjald af skipum og bátum, sem nota dráttarbrautir eða rennibrautir hafnarinnar.
8. Uppsátursgjald af skipum og bátum, sem upp eru settir og færðir til hliðar til geymslu eða viðgerðar.

5. gr.

Við 17. gr. Á eftir 1. málsgr. 17. gr. komi ný málsgrein, svo hljóðandi:

Með reglugerðarákvæði skal tryggja almenningi jafnan rétt á notkun þurrkvia, dráttarbrauta eða annarra mannvirkja hafnarinnar við Elliðaárvog.

Greinargerð.

Frumvarp þetta er samið af millipinganefnd, sem skipuð var á þessu ári af atvinnumálaráðuneytinu til þess að gera tillögur um byggingu og rekstur fullkominnar skipasmíðastöðvar í Reykjavík. Er frumvarpið flutt af sjávarútvegsnefnd efri deildar samkvæmt ósk millipinganefndarinnar, sem þegar hefur lokið störfum og skilað álit og tillögum til ráðuneytisins. Er álitid birt hér með sem fylgiskjal, og visast að langmestu leyti til þess um allt það, er mál þetta snertir. Nefndinni þykir þó rétt að benda á, að með tillögum millipinganefndarinnar og með þessu frumvarpi, ef að lögum verður, er farið inn á nýja braut um styrk til hafnarbóta að því leyti að styrkja einnig byggingu þurrkvia og dráttarbrauta á líkan hátt og byggingu almennra hafnarmannvirkja. Þykir nefndinni þetta ekki óeðlilegt eða ósanngjarnt með tilliti til þess, að slík mannvirki eru nátengd öðrum hafnarmannvirkjum og afkomu sjávarútvegsins almenn. Er því æskilegt, að almenningi sé tryggður afnotaréttur af þeim líkt og af hafnarmannvirkjum, og verður það bezt gert með því, að um þau gildi sömu laga-fyrirmæli og önnur hafnarmannvirki.

Þá vill nefndin einnig benda á, að hún telur nauðsyn til bera, að rikissjóður styrki alveg sérstaklega þær framkvæmdir, sem hér um ræðir, jafnframt sem hún telur það þjóðarnauðsyn að tryggja svo sem unnt er, að langmestur hluti af skipaviðgerðum og skipasmíði sé haldið í landinu. En til þess að svo megi verða, er óhjákvæmilegt að hefjast handa sem fyrst um þann undirbúning, sem millipinganefndin leggur til, að gerður verði, áður en sjálfar smíðjurnar verða byggðar.

Nefndin vill því mælast til þess, að þingmenn greiði svo fyrir máli þessu, að það nái fram að ganga þegar á þessu þingi.

Fylgiskjal.

Nefndarálit og tillögur um byggingu og starfrækslu fullkominnar skipasmíðastöðvar í Reykjavík.

Samkvæmt ályktun Alþingis frá 12. apríl 1943 voru undirritaðir samkvæmt tilnefningu þingflokka skipaðir af atvinnumálaráðherra með bréfi dags. 28. júní þ. á. til þess að „rannsaka skilyrði fyrir byggingu og starfrækslu fullkominnar skipasmíðastöðvar í Reykjavík“ og „gera tillögur um nýja skipan strandsiglinga, eink-

um um fyrirkomulag flóabáta og hversu bezt megi samræma ferðir þeirra við siglingar strandferða- og millilandaskipa.

Vegna annríkis og fjarveru einstakra nefndarmanna gat nefndin ekki tekið til starfa fyrr en 9. september. Eftir það voru haldnir fundir daglega fyrst framan af og yfirleitt gert allt, sem hægt var, til að flýta starfi nefndarinnar.

Eins og ályktunin ber með sér, er verkefni nefndarinnar tvenns konar. Snertir þetta álit aðeins þann þáttinn, sem veit að byggingu og starfrækslu skipasmíðastöðvarinnar.

Nefndin hóf starf sitt með því að gera sér grein fyrir því, hvernig nú er ástatt hér um möguleika á byggingum og viðgerðum járn- og tréskipa. Boðaði hún á fund sinn forstjóra þeirra fyrirtækja, sem hafa þessi verk með höndum hér í bænum, og ræddi við þá um verkefni það, er henni hafði verið falið að inna af hendi. Mæltist nefndin til þess við forstjórana, að þeir kysu úr sínum hópi 2 menn til samræðna við hana um einstök atriði og málefnið i heild, ef það mætti verða til betri árangurs. En þrátt fyrir vinsamlegar samræður milli nefndarinnar og forstjórana varð ekki af þessari skipan af ástæðum, sem oss eru ókunnar.

Þá leitaði nefndin einnig samvinnu við hafnarstjórn Reykjavíkur, og mættu þeir Sigurður Þorsteinsson settur hafnarstjóri og Valgeir Björnsson bæjarverkfræðingur, sem skipaður hefur verið hafnarstjóri frá næstu áramótum, á fundum með nefndinni. létu þeir henni í té upppdrætti af Reykjavíkurhöfn og nágreinni og þær upplýsingar, sem um var beðið. Valgeir Björnsson fór einnig með nefndinni til að athuga þá staði, sem til greina þóttu koma fyrir. væntanlega skipasmíðastöð. Leitað var til vitamálastjóra og Reykjavíkurbæjar um verkfræðilega aðstoð, og taldi hvorugur þessara aðila sig geta látið hana í té vegna anna. Var því fengið samþykki atvinnuáráðh. til þess að ráða Sig. Thoroddsen verkfræðing nefndinni til aðstoðar.

Áður en komið er inn á einstök atriði viðvikjandi væntanlegri skipasmíðastöð, hvernig hún skuli vera og hvar hún skuli staðsett, þykir ástæða til að gera sér nokkra grein fyrir því, hvernig umhorfs var í þessum málum, þegar stríðið skall á, og hvernig það er enn.

Reykjavíkurhöfn var á sínum tíma fyrst og fremst byggð með það fyrir augum að sjá fiskiskipaflotanum, sem hér á heima, sem og tilsvarendi verzlunarflota og verzlun fyrir bryggjum og upplagsmöguleikum. Vel má vera, að hugsað hafi verið til skipasmíða og skipaviðgerða í sambandi við hafnarbygginguna, þegar hún var hafin, en þó að frumkvöðla verksins muni sízt hafa skort stórhug eða framsýni, hefur þá varla órað fyrir því, að eftir 30 ár yrðu komnar við höfnina uppfyllingar með 1000 metra löngum bryggjum, sem stærstu skip, sem hér eru í förum, geta lagzt við. Það er nú líka á daginn komið, að aðstæður fyrir bátaúitveg, skipasmíðar og skipaviðgerðir hafa mjög orðið útundan, þeim hefur alls ekki verið ætlað þar nauðsynlegt rúm. Og þegar tillit er tekið til skipa eignar landsmanna, eins og hún er nú orðin, og þess, að keppa verður að því, að skipastóllinn aukist, að skipin verði stærri og að landsmenn annist sjálfir smíði þeirra og viðgerðir, þá er lítt að furða, þó að þröngt verði fyrir auga, þegar litazt er um innan hafnarinnar eftir svæði fyrir fullkomna skipasmíðastöð. Áður en stríðið skall á, voru þrengslin af innlendum skipum orðin svo mikil í höfninni og eru enn, að þar má sjá daglega skip tugum saman ýmist til viðgerðar eða upplags eða af öðrum ástæðum. Liggja þau þar í einni kös, af litilli forsjá, en brýnni nauðsyn, þegar allra veðra er von.

Hér í bænum eru nokkur fyrirtæki, sem annast skipaviðgerðir. Þannig eru fimm dráttarbrautir í höfninni, þrjár fyrir skip um 100 rúmlesta, ein fyrir 600 rúmlesta skip og ein fyrir allt að 1000 rúmlesta skip. Þetta þýðir það, að ekki er hægt að taka á land önnur skip Eimskipafélags Íslands en Selfoss og ekkert erlent flutningaskip, sem er stærra en Selfoss, en það eru flest þeirra útlendu flutningaskipa, sem hingað koma. Því fer og fjarri, að þessar dráttarbrautir geti annað viðgerðum á þeim skipum, sem þær annars geta tekið upp. Verða skipin því oft að biða vikum og sundum mánuðum saman eftir því að komast i viðgerð. Þá er og landrými það, sem braut-

irnar hafa, svo takmarkað, að ómögulegt er að koma krönum eða öðrum ökutækjum milli þeirra. Er því aðstaðan til aðgerða við skip á brautunum mjög erfið og seinleg og verður þar af leiðandi mun dýrari en ella þyrfti að vera. Sama máli gegnir um það, þegar skipin eru til viðgerðar á floti. Viðgerðirnar þurfa að eiga sér stað þrátt fyrir það, þótt skipin liggja annað, þriðja eða jafnvel fjórða frá bryggju. Flutningur á verkfærum og hlutum til viðgerðanna tekur því langan tíma, og krönum og öðrum tækjum til að auðvelda verkin, sem vinna á, verður venjulega ekki við komið.

Ein plötusmiðja — Stálsmiðjan — er í námunda við dráttarbrautirnar, en landrými fyrir fleiri slíkar smiðjur og efnisgeymslur er þar ekki til nema með því að rífa niður heil húsahverfi.

Vegna þeirra erfiðleika, sem hér hefur lýst verið, hafa skipaeigendur oft sinnis orðið að leita til annarra landa með skip sín til viðgerðar þrátt fyrir þá erfiðleika, sem því eru samfara. Hurfu þannig milljónir króna út úr landinu fyrir verk, sem hægt hefði verið að inna af hendi innan lands, ef nauðsynleg skilyrði hefðu verið fyrir hendi, og það einmitt á þeim tíma, sem atvinnuleysi var hér mest og árlega var varið stórfé til atvinnubóta.

Þó að nokkuð rýmkist í höfninni, þegar skip setuliðsins fara héðan, má búast við, að öðrum skipaviðkomum fjölgi frá því, sem nú er. Einnig verður að gera ráð fyrir því, að togurum og öðrum fiskiskipum fjölgi stórlega, og mun þá eigi veita af höfninni til venjulegrar afgreiðslu fyrir skip.

Hvað við kemur skipasmiðum og viðgerðum skipa, má telja vist, að aðstaðan batni ekki til muna, ef miðað er við höfnina sem athafnasvæði, vegna þess að ekki er nægilegt rúm fyrir fleiri og stærri dráttarbrautir og þurrkviar og ekkert rúm fyrir fleiri og fullkonnari skipasmiðjur í sambandi við dráttarbrautirnar. Er því auðsætt, að sagan endurtekur sig og allar — eða nálega allar — smiðar stálskipa verða keyptar frá útlöndum og verulegur hluti af viðgerðum skipanna einnig framkvæmdur þar.

Þegar gera skal tillögur um fullkomna skipasmiðastöð, verður allra fyrst að ákveða, á hvern hátt skipin skuli tekin á land, svo að hægt sé að komast að þeim á alla vegu. En til þess eru þrjár aðferðir:

1. **Þurrkviar**, þ. e., að skipunum er fleytt inn í vatnsheldan bás, sem síðan er lokað, og vatninu að því búnu dælt út úr honum.
2. **Dráttarbrautir**, þ. e., að skipin eru dregin upp á vagni, sem rennt er út í sjó.
3. **Flotkviar**, þ. e., að flothylkjum er hleypt undir skipin og þeim síðan lyft upp með því að dæla vatni úr flothylkjunum.

Vér teljum, að flotkviar séu ekki heppilegar hér, aðallega vegna ölduhreyfingar og hins mikla mismunar á flóði og fjöru. Varð nefndin sammála um, að heppilegri væru þurrkviar og dráttarbrautir.

Lá þá næst fyrir að gera sér ljóst, hvað þessi mannvirki þurfa að vera stór til þess að fullnægja þörfum islenzka skipaflotans á hverjum tíma. Eitt aðalskilyrði þess, að útgerðarmenn leiti ekki með viðgerðir á skipum sínum til útlanda, er, að ekki þurfi að biða eftir því að fá skipin tekin á land og að viðgerðin geti gengið fljótt. En þar sem það er venjan, að skipin koma mörg í einu til rannsóknar og viðgerðar á vertíðaskiptum og þess háttar, er nauðsynlegt að hafa nóg af uppsáturstækjum. Annað meginatriðið til þess að halda þessum iðnaði innan lands er, að nógu margir fagmenn séu jafnan til taks, er á þarf að halda, en til þess þarf að tryggja þeim mönnum stöðuga vinnu í faginu, og verður það bezt gert með smíði nýrra skipa.

Þriðja meginatriðið er það, að skipaviðgerðir og nýsmiðar skipa séu ekki dýrari hér en erlendis. En til þess að svo megi verða, þarf að skapa þessum iðnaði jafngóð skilyrði hér heima og þar. Þarf þá fyrst og fremst góð hafnarskilyrði, nóg af viðgerðarbryggjum og uppsáturstækjum og nægilegt landrými upp frá þeim og við þau (uppsáturstækin), svo að hægt sé að koma nýtizku tækjum og vélum alls staðar að, þar sem hægt er með þeim að flýta fyrir og auðvelda vinnu. Enn fremur, að nægilegt landrými sé fyrir plötusmiðjur, vélsmiðjur, efnisgeymslur o. fl.

Eins og áður er getið, eru þær 5 dráttarbrautir, sem til eru nú, svo langt frá því að fullnægja þeim skipum, sem þær geta tekið, að þau þurfa að biða langan tíma eftir að komast þar að, eigendum þeirra til tjóns, og engin tæki eru til að taka skip Eimskipafél. Íslands, hvað þá heldur önnur stærri verzlunarskip, sem hingað koma. Er það út af fyrir sig mikið menningarmál fyrir isl. þjóðina, að úr því verði bætt hið bráðasta, enda mun það vera einsdæmi, að þjóð, sem fæst jafnmikið við fiskveiðar og siglingar og Íslendingar, skuli vera svo illa sett, að hún geti ekki einu sinni tekið sín eigin skip á land, hvað þá meir.

Nefndin lítur svo á, að til þess að fullnægja þeim kröfum um skipasmíðastöð, sem að framan greinir, verði að koma upp þeim mannvirkjum, er hér segir:

1. Þurrkvi fyrir skip, sem eru allt að 6000 smál. d. w. Slik þurrkvi mundi geta tekið til viðgerðar og hreinsunar flest þau skip, sem væntanlega verða í förum við Ísland. Í hana mætti einnig taka tvö minni skip í einu, svo sem togara eða smærri flutningaskip.
2. Þurrkvi fyrir skip, sem eru allt að 400 smál. d. w. Væri hún aðallega notuð fyrir fiskiflotann.
3. Þrjár dráttarbrautir fyrir skip frá 400—2000 smál. d. w. Væru þær notaðar bæði fyrir fiskiskip og smærri verzlunarskip.
4. Tvær dráttarbrautir fyrir fiskibáta, 100—200 smálesta brúttó, með hæfilegum hliðarbrautum fyrir uppsátur.
5. Þrjár rennibrautir fyrir nýsmíði skipa frá 400—3000 smál. d. w.
6. Nokkrar rennibrautir fyrir bátasmíði, eftir því sem nauðsynlegt þætti.
7. Nægilega margar bryggjur fyrir skip, sem verið er að gera við á floti eða eru að búa sig til veiða eða er lagt upp um tíma af einhverjum ástæðum. Enn fremur bátalægi í sama skyni.
8. Nægilega stórt landrými upp af nefndum hafnarmannvirkjum fyrir plötusmiðjur, vélsmiðjur, efnisgeymslur, ýmislegan útbúnað til skipa o. fl.

Þegar nefndin hafði komið sér þannig saman um megin skilyrðin fyrir starfrækslu og byggingu skipasmíðastöðvarinnar, ritaði hún hafnarstjórn Reykjavíkur og óskaði þess, að hún benti nefndinni á stað innan eða utan núverandi hafnar, þar sem unnt væri að skipuleggja byggingu og starfrækslu skipasmíðastöðvar á þeim grundvelli, sem getið hefur verið um hér að framan. Málið var einnig rætt á fundi með settum hafnarstjóra og bæjarverkfræðingi, er báðir töldu ógerlegt að koma fyrir svo stóru mannvirki innan hafnarinnar. Þetta var síðar staðfest með bréfi frá hafnarstjórn, sem benti á Elliðaárvog sem líklegastan stað fyrir slíkt fyrirtæki. Í viðræðu þeirri, sem nefndin átti við forstjóra skipasmíðastöðvanna, kom einnig fram sú skoðun, að fyrir mannvirki, eins og hér um ræðir, væri ekki rúm í höfninni, enda væri það sýnilega hugsað langt fram í tímann. Þeir létu þó í ljós, að ekki væri nauðsynlegt að hafa þessi mannvirki umsvifameiri eða stærri en svo, að hægt væri að koma þeim fyrir í vesturhluta hafnarinnar í námunda við núverandi dráttarbrautir. Máli sínu til stuðnings lögðu þeir fram frumdrætti að fyrirkomulagi því, sem þeir hugsuðu sér vestast í höfninni. Nefndin hafði einnig til athugunar uppdrætti af dráttarbrautum og þurrkvi í Örfirisey, sem gerðir höfðu verið fyrir nokkrum árum.

Að athuguðu máli gat nefndin ekki fallið á að mæla með því, að skipasmíðastöðin yrði reist innan Reykjavíkurhafnar, og færir fyrir því eftirfarandi rök:

1. Strandlengja sú, sem unnt er að láta af hendi í höfninni, er að dómi nefndarinnar allt of lítil.
2. Bryggjur og skjólgarðar, sem nauðsynlegt væri að gera þar, sérstaklega fyrir stöðina, yrðu sízt ódýrari að dómi nefndarinnar en sams konar mannvirki á öðrum stað, auk þess sem þær mundu torvela mjög notkun hafnarinnar til afgreiðslu skipa.
3. Nefndin sér enga möguleika til þess að samrýma á þessu svæði bátalægi og uppsátur og koma þar fyrir sameiginlegri skipasmíðastöð fyrir smærri og stærri skip, sem byggð væru jafnt úr tré og stáli, jafnframt því að annast nauðsyn-

legar viðgerðir og endurbætur á skipaflotanum, en á það verður að leggja mikla áherzlu.

Nefndin álitur, að með hinni óhægu aðstöðu innan hafnarinnar, geti skipasmiðar og skipaviðgerðir ekki átt sér stað við þau skilyrði, sem nauðsynleg verða að teljast, til þess að slík starfsemi verði samkeppnisfær við erlendar stöðvar, hvað verð og gæði snertir, auk þess sem þar eru ekki möguleikar fyrir viðtækri starfsemi í þessari grein.

Þá vill nefndin einnig taka það fram, að hún telur ekki heppilegt, að stórfyrirtæki sem þetta sé sett innan um fjölda íbúðarhúsa, með tilliti til þess hávaða, eldhættu og óþrifnaðar, sem jafnan hlýtur að fylgja því.

Af öllu því, sem hér hefur verið bent á, féllst nefndin einróma á, að velja bæri skipasmiðastöðinni stað utan takmarka innri Reykjavíkurhafnar. Komu þá aðeins tveir staðir til greina: Elliðaárvogur og Fossvogur. Nefndin athugaði báða staðina ásamt þeim Sigurði Thoroddsen og Valgeir Björnssyni og komst að þeirri niðurstöðu, að réttast væri að mæla með því, að skipasmiðastöðinni yrði valinn staður við Elliðaárvog á ströndinni frá Kleppi og inn undir Gelgjutanga. Er landrými þar nóg, hafnarskilyrði góð og aðstaða öll hin ákjósanlegasta að dómi nefndarinnar og þeirra manna, er hún hafði í ráðum með sér. Við þennan stað hefur nefndin miðað tillögur sínar, og fól hún Sigurði Thoroddsen að gera uppdrætti að niðurröðun þeirra mannvirkja, sem hún telur nauðsynlegt, að þarna sé á fót komið af hálfu opinberra aðila, til þess að unnt sé að koma þar fyrir fullkominni skipasmiðastöð og skipaviðgerðum við heztu skilyrði. Skyldu uppdrættirnir einnig ná yfir þau mannvirki, sem ekki snerta þetta mál beinlínis, en þróunin kann að heimta, að verði staðsett þar, eða önnur í þeirra stað.

Eftir að nefndin kom sér saman um þessi atriði, var tekið til umræðu:

1. Hvernig mannvirkin skyldu reist, af hvaða aðilum og í hvaða röð.
2. Hvernig þau skyldu rekin með hag almennings fyrir augum í framtíðinni.

Með sjálfri þál. er ákveðið, að skipasmiðastöðin skuli reist í Reykjavík, enda eru hvergi betri skilyrði en þar til þess að starfrækja slíkt stórfyrirtæki. Elliðaárvogur, sem nefndin hefur orðið sammála um að leggja til, að valinn verði, er eign Reykjavíkur ásamt löndum þeim, sem nauðsynleg eru sem athafnasvæði fyrir slíkar framkvæmdir. Er því nefndin sammála um, að eðlilegast sé, að Reykjavíkurhöfn reisi á sinn kostnað þann hluta mannvirkjanna, sem hér segir, og með þeim takmörkunum, er síðar greinir, enda eigi hafnarsjóður einn þau mannvirki:

1. Báðar þurrkviarnar með dælum, krönum og öllu tilheyrandi.
2. Alla skjólgarða, uppfyllingar, bryggjur, dýpkun hafnarinnar, brautir og vegi.
3. Dráttarbrautir allar með tilheyrandi vélum.
4. Rennibrautir með öllu tilheyrandi.
5. Allar hliðarbrautir fyrir uppsátur með tilheyrandi.

Kostnaðurinn sé greiddur þannig: $\frac{3}{5}$ úr hafnarsjóði Reykjavíkur, en $\frac{2}{5}$ úr ríkissjóði, á sama hátt og venjulega er greitt til hafnarbóta annars staðar á landinu.

Með því að ströndin og vogurinn eru innan takmarka Reykjavíkurhafnar, þótt það sé utan sjálfra hafnarmannvirkjanna, þykir ekki ástæða til að leggja til, að sérstök hafnarlög séu samin fyrir þetta mannvirki, heldur, að núgildandi hafnarlögum fyrir Reykjavík verði breytt til samræmis við þessar tillögur, eins og farið er fram á í uppkasti að frv. til l. um breyt. á hafnarl. fyrir Reykjavík, sem fylgir með álitserð þessari.

Nefndin leggur áherzlu á, að fyrst og fremst verði þurrkviunum komið upp og nauðsynlegum skjólgarði, jafnframt bátalagi, ásamt dráttar- og hliðarbrautum til uppsáturs sem og rennibrautum, en síðar yrði komið upp bryggjum, brautum og öðrum mannvirkjum, eftir því sem þörf yrði á.

Þá telur nefndin, að sérhverjum viðgerða- og skipasmiðjum eigi að vera frjálst að starfrækja fyrirtæki sín innan athafnasvæðisins með þeim takmörkunum, sem settar verði með reglugerð. Á það jafnt við um einstaklinga, félög og opinbera aðila

svo sem bæjar- eða landssmiðjur. Hún gerir því ekki ráð fyrir, að þau mannvirki verði byggð af því opinbera nema að því leyti, sem það kann að vilja gera það. Hins vegar leggur nefndin mikla áherzlu á, að með breytingum þeim, sem óhjákvæmilega verður að gera á reglugerð hafnarinnar, ef lagabreyt. nær fram að ganga, verði öllum aðilum tryggður jafn réttur til leigu á lóðum undir smiðastöðvar og önnur mannvirki og öllum aðilum jafn réttur til afnota af þurrkvíum, dráttarbrautum, bryggjum og öðrum mannvirkjum hafnarinnar.

Þegar hafnarlög hafa verið samþykkt og það þar með ákveðið, hvar skipasmíðastöðin skuli vera, teljum vér víst, að þær smiðjur hér, sem fást við cða ætla sér að fást við skipasmíði, muni hefja undirbúning að því að vera tilbúnar með tæki sín og annan útbúnað á staðnum til þess að notfæra sér þá bættu aðstöðu, sem hin væntanlegu hafnarmannvirki skapa. Er það þannig ætlun vor, að skipasmíðarnar verði reknar af skipasmíðjum, er hafi bækistöðvar á athafnasvæðinu.

Með tilvisun til framanritaðs eru tillögur vorar sem hér segir:

1. a. Byggð verði á ströndinni innan við Klepp mannvirki í líkingu við það, sem meðfylgjandi uppdráttir sýna.
- b. Byrjað sé á að byggja þurrkvíar ásamt tilheyrandi hafnargarði og rennibrautum fyrir smíði járnskipa.
- c. Komið verði upp tveimur dráttarbrautum fyrir um 100—200 rúmlesta skip, hvorri með tilheyrandi hliðarbrautum og uppsátrum ásamt rennibrautum fyrir smíði tréskipa.
- d. Þeim mannvirkjum öðrum, sem sýnd eru á uppdráttinum, verði svo komið upp eftir því, sem þurfa þykir.
2. a. Um 1000 metra strandlegja verði ætluð mannvirkjunum og um 500 metra breitt landsvæði þar upp af fyrir athafnasvæði.
- b. Athafnasvæðið verði skipulagt og lagðir um það vegir, vatn og rafmagn.
- c. Skipasmíðjur sitji fyrir landi á athafnasvæðinu fyrir plötusmiðjur, vélsmiðjur, efnisgeymslur og annað nauðsynlegt vegna þessa atvinnurekstrar.
- d. Gert sé ráð fyrir stað til eldsneytisgeymslu á athafnasvæðinu eða nálægt því.
3. a. Reykjavíkurbær komi nefndum hafnarmannvirkjum upp með styrk frá ríkinu á sama hátt og venja er til um hafnarmannvirki annars staðar á landinu, enda verði samþykkt hafnarlög fyrir þau með venjulegum skyldum og réttindum, sbr. meðfylgjandi frumvarp.
- b. Til hafnarmannvirkjanna teljist: Þurrkvíar ásamt dælum, hafnargarður, dráttarbrautir, hliðarbrautir, rennibrautir, kranar og spil, allar bryggjur og nauðsynleg dýpkun hafnarinnar.
- c. Með viðeigandi breytingum á hafnarreglugerð Reykjavíkur verði öllum aðilum tryggður jafn réttur til afnota af þessum mannvirkjum og gjöldum stillt svo i hóf sem frekast er unnt.

Það er skoðun vor, að með framkvæmdum þessara tillagna hafi skipasmíðaiðnaðinum skapast eins góð aðstöðuskilyrði að þessu leyti og frekast er hægt að skapa hér á landi.

Nefndinni er þó ljóst, að til þess að tryggja örugga starfrækslu fullkominnar skipasmíðastöðvar koma fleiri atriði til greina en þau, sem hér hafa greind verið. Má þar til nefna þá hlið tollalöggjafarinnar, sem að iðnaðinum snýr, sjálfa iðnlöggjöfina, fyrirkomulag á efnisinnkaupum og flutningum á efni, vinnuskiptingu o. m. fl. En vér teljum, að um fæst af þessu sé tímabært að ræða, fyrir en framangreind frumskilyrði hafa verið uppfyllt, og höfum því leitt þessi atriði hjá oss.

Þá hefur nefndin ekki talið það vera innan síns verkahrings að leggja fram kostnaðaráætlun um byggingu þessara mannvirkja. Til þess hefði þurft mikla aðstoð, langan tíma og margvíslegar rannsóknir, sem lúta beint að framkvæmd verksins. Nefndin telur það ekkert aðalatriði, að slík heildaráætlun um kostnað liggi fyrir nú og að undirbúningur hennar gæti jafnvel tafið fyrir brýnustu framkvæmdum, því að vitanlega muni taka langan tíma að gera öll þau mannvirki, sem ætlað er rúm á

hinu afmarkaða svæði. Hins vegar álitum vér það höfuðatriði í þessu máli, að sem allra fyrst sé hafizt handa um framkvæmdir á þeim hluta verksins, sem brýnust þörf er fyrir, að komið sé upp, en það eru þurrkviarnar með tilheyrandi hafnargarði, rennibrautum og uppsátri.

Með nefndaráliði þessu sendum vér frumvarp til laga um þær breytingar á núgildandi hafnarlögum fyrir Reykjavíkurborg, sem vér teljum nauðsynlegar vegna umræddra mannvirkja við Elliðaárdvög. Einnig fylgja því uppdrettir af skipasmíðastöðinni, eins og vér hugsum oss, að unnt sé að koma mannvirkjunum fyrir í aðalatriðum, ásamt greinargerð Sigurðar Thoroddsens verkfræðings. Skal þess getið, að ekki hafa verið gerðar botnrannsóknir, svo að komið getur í ljós, þegar þær verða gerðar, að heppilegra sé að breyta eitthvað til um fyrirkomulag og niðurröðun mannvirkjanna. Endanleg skipan, hvað það snertir, er að sjálfsgöðu framkvæmdaratriði, sem ræðst í sköpun verksins.

Reykjavík, 10. nóv. 1943.

Pálmi Loftsson,	Arnfinnur Jónsson,
form.	ritari.
Gisli Jónsson.	Jón Axel Pétursson.