

Nd.

## 162. Frumvarp til laga

um landshöfn í Höfn í Hornafirði.

Flm.: Ásmundur Sigurðsson, Lúðvík Jósefsson.

### 1. gr.

Ríkissjóður lætur gera landshöfn í Höfn í Hornafirði og byggja þar verbúðir og fiskvinnslustöðvar. Til þessara framkvænda má verja allt að 6 milljónum króna. Skal einn þriðji fjárhæðarinnar greiddur úr ríkissjóði, þegar fé er veitt til þess í fjárlögum, en tveir þriðju skulu teknir að láni gegn veði í mannvirkjum hafnarinnar, þar með töldum verbúðum og fiskvinnslustöðvum, og er ríkisstjórninni heimilt fyrir hönd ríkissjóðs að ábyrgjast lánið, allt að 4 millj. kr.

### 2. gr.

Stjórn hafnarinnar skipa þrír menn: Hafnarstjóri, skipaður af ráðherra þeim, er fer með hafnamál, og tveir meðstjórnendur, annar tilnefndur af sveitarstjórn, en hinn kosinn af sameinuðu Alþingi.

Laun hafnarstjóra og þóknun til meðstjórnenda skal ákveðin af ráðherra.

### 3. gr.

Sérhver er skyldur til að láta af hendi til landshafnarinnar mannvirki, er þarf til að gera höfnina, og svo viðáttumikið land sem hafnarstjórn og ráðherra telja, að þurfi til þess að geta veitt útvegsmönnum og öðrum aðstöðu til notkunar hafnarinnar og undir brautir og vegi í þarfir hennar, svo og að leyfa, að tekið verði í landi hans, hvort heldur grjót, möl eða önnur jarðefni, og þola þær eignakvaðir, óhagræði eða takmörkun á afnotarétti, sem hafnargerðin hefur í för með sér, allt gegn því, að fullar bætur komi fyrir. Náist ekki samkomulag um bætur, skulu þær ákveðnar með mati tveggja dómkvadra manna að tilkvöddum báðum málsaðilum. Kostnaðurinn við matið greiðist úr sjóði hafnarinnar. Nú vill annar hvor málsaðili ekki una mati, og getur hann krafzit yfirmats, en gera skal hann það innan 14 daga, frá því er matsgerð er lokið. Yfirmatið skal framkvæmt á sama hátt af 4 dómkvöddum mönnum.

Kostnaðinn við yfirmatið greiðir sá, er þess hefur krafzit, ef matsupphæðinni verður ekki breytt meira en sem nemur 10% af hinni ákveðnu endurgjaldsupphæð, ella greiðist kostnaðurinn úr sjóði landshafnarinnar.

### 4. gr.

Hafnarmerki skulu ákveðin í reglugerð.

### 5. gr.

Með strandlengjunni umhverfis höfnina má ekki gera í sjó fram bryggjur eða önnur mannvirki, né fylla upp eða dýpka út frá landi nema samkvæmt leyfi stjórnar landshafnarinnar. Sá, sem vill gera eithvert slíkt mannvirki, skal senda hafnarstjórn beiðni um það, og skal beiðninni fylgja lýsing á því svo og uppráttur, ef með þykir þurfa, í tvennu lagi, og heldur hafnarstjórn öðru eintakinu.

Sá, sem fengið hefur slíkt leyfi, skal skyldur að halda mannvirkini svo við, að engin hætta stafi af því. Þessi ákvæði gilda einnig um þau mannvirki, er þegar hafa verið gerð á hafnarsvæðinu.

Brot gegn þessari grein varða sektum frá 500—20000 kr., og hafnarstjórn getur látið nema burt mannvirkið á kostnað eiganda.

### 6. gr.

Eigum hafnarsjóðs má aðeins verja í þágu hafnarinnar. Ríkissjóður ábyrgist skuldbindingar hafnarinnar, og hafnarstjórn ber ábyrgð á eignum hennar.

#### 7. gr.

Hafnarstjórn má ekki án leyfis ráðuneytisins selja eða veðsetja fasteignir hafnarinnar eða kaupa nokkrar nýjar fasteignir, taka stórlán til lengri tíma en svo, að þau verði borguð aftur af tekjum þess árs, sem fer í hönd, né endurnýja slík lán eða fresta borgunartímanum og ekki heldur gera nein þau mannvirki við höfnina, sem eru svo stórvaxin, að árstejkjurnar hrökkvi ekki til að koma þeim í framkvæmd.

#### 8. gr.

Til þess að standa straum af kostnaði við byggingu og viðhald hafnarmannvirkja og til árlegs rekstrarkostnaðar hafnarinnar er heimilt að innheimta gjöld þau, er hér segir:

1. Árlegt gjald af bryggjum og öðrum mannvirkjum, sem gerð eru skv. 5. gr.
2. Af skipum og bátum, er hafna sig á landshöfninni, og farmi þeirra:
  - a. Skipagjald, ákveðið með tilliti til stærðar skipa þeirra, er hafna sig.
  - b. Vörugjald. Undanskildar skulu þó vörur bær, er samkvæmt farmskrá skipsins eiga að fara til annarra hafna á landinu, ef þær eru ekki settar á land.
  - c. Bryggjugjald af skipum, er leggjast við bryggjur hafnarinnar.
  - d. Festargjald af skipum, sem nota festar hafnarinnar.
  - e. Allt að 1% af andvirði afla þeirra skipa og báta, sem leggja afla sinn á land innan hafnarsvæðisins eða hafa þar uppsátur.
  - f. Leigu af verbúðum og öðrum mannvirkjum og af grunnum og lendum hafnarinnar.

Gjöld þessi, sem og gjöld fyrir afnot af öðrum eignum hafnarinnar, skulu ákveðin í reglugerð, sem hafnarstjórn semur og ráðherra staðfestir, og skal í henni ákveða, hver skuli greiða þau og innheimta.

Herskip og skemmtiskip skulu undanþegin gjöldum til hafnarinnar samkv. töluð 2 a. Gjöld þessi má taka lögtaki.

#### 9. gr.

Reikningsár hafnarinnar er almanaksárið.

#### 10. gr.

Fyrir nóvemberlok hvers árs ber hafnarstjórn að leggja frumvarp til áætlunar um tekjur og gjöld hafnarinnar á komandi ári fyrir ráðherra til samþykktar ásamt nauðsynlegum skýringum á einstökum gjalda- og tekjuliðum.

#### 11. gr.

Nú hefur hafnarstjórn í hyggju einhverjar meiri háttar framkvæmdir við höfnina, eða hún vill gera einhverjar þær ráðstafanir, er samþykki ráðherra þarf til, og skal hún þá senda ráðuneytinu sérstaka tillögu um það efni svo timanlega, að samþykki ráðuneytisins geti komið til, áður en gengið er endanlega frá fjárhagsáætlun.

#### 12. gr.

Komi það í ljós, þegar fram á árið líður, að óumflýjanlegt sé að sinna einhverjum framkvæmdum utan áætlunar eða fara fram úr áætluðum fjárhæðum, ber hafnarstjórn að tilkynna það ráðuneytinu í taka tíð og leita samþykkis þess, til þess að vikja megi frá áætluninni.

Eigi má hefja verkið né stofna til umframgreiðslu, fyrr en samþykki ráðherra er fengið.

#### 13. gr.

Við lok hvers reikningsárs og ekki síðar en fyrir febrúarlok skal hafnarstjórn gera reikning yfir tekjur og gjöld hafnarinnar á hinu liðna ári og efnahagsreikning hennar. Reikningana skal endurskoða af tveim endurskoðendum, sem kosnir eru, annar af sveitarstjórn, en hinn af sameinuðu Alþingi. Hafnarstjórn sendir þá síðan til ráðherra til úrskurðar.

#### 14. gr.

Að öðru leyti skal ákveða með reglugerð allt það, er lýtur að greiðri og hættulausri umferð um höfnina, góðri reglu og öðru höfninni viðvikjandi, er við þykir eiga. Í reglugerðinni má ákveða sektir fyrir brot gegn henni, 20—10000 kr.

Sektir samkvæmt lögum þessum renna í hafnarsjóð.

#### 15. gr.

Með mál, sem rísa út af brotum á lögum þessum og reglugerðum, sem settar verða samkvæmt þeim, skal fara að hætti opinberra mála.

#### 16. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

### Greinargerð.

Höfn í Hornafirði hefur nú um 25 ára skeið verið aðalfiskihöfn Austurlands á vetrarvertið, enda vegna legu sinnar hagkvæmasti staður til að nýta frá hin ágaetum fiskimið við strendur Suð-austurlands. En slæm hafnarskilyrði hafa mjög heft vöxt útgerðarinnar á þessum stað, og má þar fyrst og fremst nefna ófullnægjandi dýpi, þróng legupláss, skort á bryggjum o. fl. Prátt fyrir þessa erfiðleika hefur útgerð á Hornafirði fært þjóðarbúinu mjög miklar tekjur, t. d. hefur verðgildi aflans af tæplega 30 litlum vélbátum hin síðustu ár numið um 7 millj. kr. á ári. Þá skal einnig bent á það, að frá engri höfn á landinu er jafnauðvelt að sigla með fiskinn nýjan til hafna bæði á Bretlandi og meginlandi Evrópu. Hefur þetta mjög komið í ljós hin síðustu ár í sambandi við útflutning á ísfiski, þar sem munað getur allt að tveim sólarhringum, sem sigling frá Hornafirði er styttri en frá mörgum öðrum útflutningshöfnum landsins. Enn fremur má telja vist, að með byggingu góðrar fiskihafnar á Suð-austurlandi verði farið að leggja stund á fullkomnari veiðiaðferðir og veiði fleiri fisktegunda á þessum miðum, og þannig tryggð betri nýting þeirra, án rányrkju á þeim tegundum, sem mest eru veiddar nú.

Allt þetta mælir mjög eindregið með því, að byggð verði góð fiskihöfn á Hornafirði, er auk heimaútgerðar verði hin sjálfsagða vetrarverstöð fyrir vélbátaflota Austurlands. Enn fremur mundi slik höfn skapa skilyrði fyrir stærri fiskiskip úr öðrum landsfjórðungum til að stunda veiðar á þessum miðum yfir sumartímann, t. d. með botnvörpu, þar sem stutt væri að sigla með aflann til Hornafjarðar í viðeigandi fiskvinnslustöðvar.

Hafnarlög fyrir Hornafjörð voru samþykkt á Alþingi 1935. Er í þeim, eins og í hafnarlögum flestra annarra staða, gert ráð fyrir, að viðkomandi hreppur annist framkvæmdir og ríkissjóður greiði  $\frac{1}{5}$  hluta kostnaðar. Ástæður til þess, að framkvæmdir hafa ekki verið hafnar, eru aðallega tvær. Í fyrsta lagi er hér um svo mikil mannvirki að ræða, að litil von er til þess, að fámannur hreppur fái komið þeim í framkvæmd nema á mjög löngum tíma, og í öðru lagi er þetta eitt ekki eingöngu mál Nesjahrepps og Hafnarkauptúns. Miklu fremur er þetta eitt stærsta hagsmunamál allrar vélbátautgerðar á Austurlandi og þar með alls Austfirðingafjórðungs. Nú liggar fyrir skipting Nesjahrepps, og verður þá Hafnarkauptún, með ca. 300 ibúa, sá hreppur, sem hér ætti að standa fyrir framkvæmdum. Það er því eðlilegt, að hið opinbera taki þetta mál í sínar hendur, því að öðrum kosti er hætt við, að svo mikill dráttur verði á lausn þess, að til stórtjóns verði fyrir útgerð á Austurlandi.

Pá gerir frv. ráð fyrir, að bygging fiskvinnslustöðva og verbúða verði hluti þeirra framkvæmda, er ríkið lætur gera, algerlega tilheyrandi sjálfrí hafnargerðinni. Til þess að bætt hafnarskilyrði komi að fullum notum, þarf að skapa aðstöðu til þess að koma nýtingu aflans í fullkomið horf. Mjög er líklegt, að ísfisksútflutningur sá, sem hefur tiðkast hin síðustu ár, sé aðeins bráðabirgðaúrræði, er víkja muni fyrir öðrum betri verkunaraðferðum áður langt líður. Mun þá án efa verða aðallega um hraðfrystingu og niðursuðu að ræða. Tilraunir, sem nýlega hafa verið gerðar, gefa

góðar vonir um, að gera megi verðmætar niðursuðuvörur úr þeim hlutum fisksins, sem ekki er talinn hæfur til hraðfrystingar, svo sem þunnildum og hausum. Þær fiskvinnslustöðvar, sem byggja þarf, eru því stórt hraðfrystihús, sem gæti fryst vertíðarfiskinn, niðursuðuverksmiðja, beinamjölsverksmiðja og lýsisvinnslustöð.

Um byggingu verbúða skal það tekið fram, að þar sem ríkið yrði eigandi hafnarinnar og allar framkvæmdir væru gerðar á vegum þess, væri litið vit í því að láta hendingu eina ráða, hvort aðrir aðilar vildu ótilkvaddir takast á hendur að leysa þennan þátt, sem alls ekki má vanrækja, til þess að aðkomubátar geti haft not af hafnargerðinni. Þær verbúðir, sem nú eru fyrir á staðnum, mundu verða alls ófullnægjandi fyrir fjölgun og stækkun þess bátaflota, er þarna mundi verða gerður út á vetrarvertið. Bygging góðra verbúða með góðum aðbúnaði tryggir aðsókn til staðarins og þar með fjárhagslegan rekstur þeirra fyrirtækja, sem áður eru nefnd.

Hér hefur eingöngu verið bent á þá aðalhlíð málssins, sem að útgerðinni snýr. En hins ber einnig að gæta, hvaða þýðingu slikar framkvæmdir mundu hafa fyrir þær landbúnaðarsveitir, sem næst liggja og nytlu þeirra markaðsskilyrða, er sköpuðust með vexti fiskveiða- og iðnaðarbæjar á Suð-austurlandi. Það má segja, að atvinnuástand í mörgum sjávarþorpum okkar sé hálfgerður óskapnaður, þar sem hver verkamaður og sjómaður þarf að reka smálandbúnaðarframleiðslu til að afla landbúnaðarvara fyrir heimili sitt. Hér vantar hina eðlilegu verkaskiptingu milli atvinnuvega og þar með milli sveita og bæja, og hindrar slikt ástand eðlilega þróun beggja.

Pegar Höfn í Hornafirði kemst af því stigi að vera hálfert landbúnaðarþorp með blandaða framleiðslu og á það stig að verða fiskveiða- og iðnaðarbær með blómlegu atvinnulífi, eru fyrst sköpuð góð markaðsskilyrði fyrir nærliggjandi landbúnaðarsveitir og verkaskipting, þar sem atvinnulif sjávar og sveita styður hvort annað.

Hingað til hefur mest af fólksfjölgun þjóðarinnar lent til Reykjavíkur. Um það verður ekki deilt, að þessi þróun er ekki æskileg fyrir atvinnulif þjóðarinnar. Skilyrðin til sjávarútvegs og iðnaðar nýtast verr en skyldi, og baráttu sú, sem háð er milli landbúnaðarhéraðanna um aðgang að Reykjavíkumarkaðinum, er gleggst dæmi þess, í hvert óefni er stefnt með núverandi þróun.

Til að beina þessari þróun í aðra heppilegri átt, er engin önnur leið en að efla atvinnulif annarra staða, þar sem skilyrði eru heppileg. Á hinni löngu strandlengju Suður- og Suð-austurlands mun Höfn í Hornafirði tvímaelalaust vera heppilegasti staðurinn til slikra hluta.

Þær framkvæmdir, sem samkvæmt frumvarpi þessu er lagt til, að ríkið geri í Höfn, eru því sjálfsagður þáttur í þeirri nýsköpun atvinnulífsins, sem hafin var með myndun núverandi stjórnarsamstarfs.