

Ed.

288. Nefndarálit

um frv. til l. um togarakaup ríkisins.

Frá meiri hl. fjárhagsnefndar.

Frumvarp þetta er borið fram af ríkisstjórninni í framhaldi af samhljóða bráðabirgðalögum, sem út voru gefin 23. ágúst síðastl. Fjárhagsnefnd Nd. gaf að visu út tvö nefndarálit um málið, en ágreiningurinn virðist ekki hafa verið um málið sjálft, heldur um upphæð lánsheimildarinnar og atriði í samningunum.

Það mun vera samróma álit allra eða flestra, að nota beri þá fjármuni, sem þjóðinni hafa safnast, að sem allra mestum hluta til öflunar framleiðslutækja, og mun þá varla orka tvímælis, að nauðsyn sé að endurnýja, auka og umbæta þau framleiðslutækin, sem hvað fengsælust hafa verið í höndum Íslendinga, en það eru togararnir.

Ríkisstjórn og Nýbyggingarráð hófust því handa um það að fá togara í Englandi, en á því voru miklir örðugleikar, bæði að fá leyfi stjórnarvalda og ná samningum við skipasmíðastöðvar. Þó var von um að fá örfáa eða alls 6 togara smíðaða handa Íslendingum. Þriggja manna nefnd, sem var í útlöndum á vegum Nýbyggingarráðs, tókst þó að útvega stjórnarleyfi fyrir 30 nýjum togurum fyrir Íslendinga og ná samningum við 5 kunn skipasmíðaverkstæði um bygging þessara togara. Voru þessir bráðabirgðasamningar miðaðir við beztu togara, sem smíðaðir eru fyrir Engendinga og beztir hafa þótt hér, 170 feta skip, og áttu þeir að kosta 72 þúsund sterlingspund, eða um 1.87 millj. kr. hver. Var gert ráð fyrir, að nefnd sérfróðra manna færi til Englands og gengi frá samningum um gerð skipanna o. fl.

Er þessi árangur var fenginn, lét ríkisstj. hefja nákvæmar athuganir á því, hvernig þessir togarar skyldu vera, og hafði einnig um það samráð við útgerðarmenn hér, eftir því sem til náðist. Varð þá að ráði að hafa skipin töluvert stærri, 175 fet að lengd, vél allmiklu sterkari, eða 1300 hö í stað 900 ha., olíukyndingu í stað kolakyndingar, íbúðir sjómanna betri o. s. frv. Olli þetta hækkun á verði skipanna upp í 98000 sterlingspund (2.55 millj. kr.), 26000 punda hækkun á skip, eða rúml. 36% hækkun frá fyrra verði. Telja menn þó, að stækkun og umbætur á skipunum séu þessa virði. Á þetta við 28 af hinum nýju togurum, en 2 togararnir eru nokkru minni, 170 fet, með

dieselvél, og eru um 2000 sterlingspundum ódýrari hvor. Fór nefnd utan, eins og ráð hafði verið fyrir gert, og gekk frá þessum samningum. Voru samningar gerðir í október síðastl. Um þriðjungur togaranna á að vera tilbúinn fyrir árslok 1946 og hinir fyrir árslok 1947. Dieseltogararnir munu þó ekki verða til fyrr en á árinu 1948.

Það var að skilyrði sett, að ríkisstjórn Íslands hefði milligöngu um þessi kaup í einu lagi og að gengið yrði til samninga tafarlaust, þar sem nóg er eftirspurnin. Eins og gert er ráð fyrir í frumvarpinu, selur ríkisstjórnin skip þessi aftur, og hefði óneitanlega verið æskilegast að geta gert út um þær sögur áður en samningar voru gerðir. En þess var enginn kostur, bæði sökum þess hraða, er hafa varð á málinu, ónógs undirbúnings og þó ekki sízt hins, að ekki hafði verið gengið frá um lánskjör kaupendunum til handa, og er ekki enn frá því gengið. Er því augljóst, að fyrir ríkisstjórnina var ekki nema um tvennt að velja, að gera kaupin upp á væntanlega sölu eða eiga á hættu, að Íslendingar yrðu af skipunum.

Þegar kostur hafði verið gerður á nokkrum togurum í Englandi, spurðist ríkisstjórnin fyrir um að, hverjir óskuðu að koma til greina um slík togarakaup. Bárust þá umsóknir um kaup á 43 togurum. En þessar „pantanir“ voru vitanlega án allra skuldbindinga, og auk þess munu þær hafa verið miðaðar við mun lægra verð en endanlega var ákveðið. Hefur því Nýbyggingarráð auglýst eftir umsóknum um þessa 30 togara, og er umsóknarfrestur til 15. þ. m. Er nokkuð í óvissu enn um þetta, enda munu ýmsir eða ef til vill flestir biðja eftir að fá að vita, hver lánskjör verður um að ræða til þessara kaupa. Má ekki dragast lengi að ganga úr skugga um það. Ríkisstjórnin hefur fengið hægari kjör í Englandi um útborgun, 10% í stað 20%, og um úthlutunaraðferð mun hafa verið ákveðið. Það er og víst, að mikill meiri hluti þessara togara er þegar út genginn, og verður sennilega engin fyrirstaða um sölu þeirra allra, þegar nauðsynlegum undirbúningi er lokið. Aðalatriðið er vissulega, að skip þessi eru tryggð Íslendingum, þó að enn sé ekki víska fengin um það, á hvaða hendur þau komast hér innan lands.

Deila mætti um það, hve há lánsheimild 2. gr. ætti að vera. Hún virðist upphaflega hafa verið miðuð við fullt verð 30 togaranna, eða 2 millj. kr. á skip (1.87 millj. að viðbættu ýmsu, er auka þyrfti við). Ekki var þó líklegt, að nokkru sinni kæmi til þess að ríkissjóður þyrfti að svara út öllu þessu fé, og hefði lánsheimildin því mátt vera lægri. Á hinn bóginn hefur lánsheimildin ekki verið hækkuð, þó að nú sé um hækkun á kaupverði togaranna að ræða úr tæpum 60 millj. kr. í fullar 75 millj. Virðist alveg ástæðulaust að hrófla við þessari lánsheimild. Hún verður aldrei annað en ágizkun. Hún verður að vera rúm, en engin ástæða til að ætla, að hún verði notuð um þarfir fram, enda er hún bundin við þær framkvæmdir, sem í 1. gr. getur.

Þess hefur nokkuð orðið vart í umræðum um þetta mál, að kaup 30 mjög stórra og vandaðra togara í einu þætti beina nýsköpunarfjármagninu um of í eina átt. Auk þess hafa menn látið í ljós efa um, að fást mundi mannaflí á öll þessi skip. En þar er þess að gæta, að þorrinn af þeim togurum, sem Íslendingar eiga nú og gera út, er ekki til frambúðar og ætti ekki að torvelda sölu þeirra um skör fram. Er því hér um að ræða framtíðar togarafloa Íslendinga fyrst um sinn. Og ekki hefur verið vanrækt að afla annarra fiskiskipa, þar sem útlit er fyrir, að um 100 nýir vélbátar bætist í flotann, áður en langt um líður. Þessi skip koma þó aðeins smátt og smátt og fyrirfram ekki ástæða til þess að óttast skort á mönnum á þau, ef útgerð þeirra á annað borð verður rekin með sæmilegri afkomu. Um önnur áform til nýsköpunar atvinnuveganna er hér ekki ástæða að ræða.

Meiri hluti nefndarinnar mælir með því, að frumvarpið verði samþykkt.

Alþingi, 4. des. 1945.

Magnús Jónsson,
form., frsm.

H. Guðmundsson. Kristinn E. Andrésson.

Þorst. Þorsteinsson,
með fyrirvara.