

Nd.

185. Frumvarp til laga

[106. mál]

um smíði togara innanlands og aukningu togaraflotans.

Flm.: Karl Guðjónsson, Lúðvík Jósefsson, Gunnar Jóhannsson,
Einar Olgeirsson.

1. gr.

Ríkisstjórnin skal leita eftir samningum við íslenskar skipasmíðastöðvar um byggingu tveggja togara af fullkomnustu gerð. Jafnframt skal ríkisstjórnin kaupa erlendis frá 8 fullkomna togara. Undirbúning þessara framkvæmda skal miða við það, að smíði þessara 10 skipa ljúki á árunum 1955 og 1956.

2. gr.

Til framkvæmda samkvæmt 1. gr. er ríkisstjórninni heimilt að taka lán allt að sextíu milljónum króna.

3. gr.

Skip þau, er um ræðir í 1. gr., er heimilt að selja einstaklingum, félögum, bæjarfélögum eða sveitarfélögum eða hafa þau og reka í eigu ríkisins til atvinnuþróunar.

4. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Togaraútgerðin er afkastamesta og að ýmsu leyti bezta útgerð Íslendinga þjóðhagslega séð. Má í því sambandi benda á, að útvegur þessi hefur á síðustu árum notið minni fyrirgreiðslu af hálfu ríkisins en öll önnur útgerð. Bátagjaldeyrir hefur aldrei verið lagður á afurðir þessa útvegs honum til styrktar.

Þá liggur það í augum uppi, að Íslendingar eru sífellt að sækja á fjarlægari fiskimið, og bendir allt til, að nauðsyn þess að auka veiðarnar á fjarlægum miðunum,

t. d. við Grænland, muni fara vaxandi, er tímar líða fram. Engin íslensk fiskiskip eru vel til slíkra veiða fallin nema togararnir, og eru þó flestir þeir togarar, sem nú eru í eigu Íslendinga, að nokkru vanbúnir til mjög langsótttra veiða. Það er því augljóst, að hinir ágætu nýsköpunartogarar, en þeir elztu þeirra eru nú að verða 7 ára gamlir, ganga úr sér og úreldast, og endurnýjun flotans fer að kalla að smám saman á næstu árum, og þar að auki er núverandi togarafloki of lítill.

Á árunum fyrir síðustu heimsstyrjöld voru jafnan upp undir 40 togarar gerðir út hérlendis, — 36—37 togarar á árunum 1934—1939, og hafði togaraflokkinn þá hrörnað um skeið. Þeir 33 togarar, sem fest voru kaup á á nýsköpunarárunum, áttu fyrst og fremst að bæta upp langvarandi skort á endurnýjun skipastólsins, en hinu var ekki reiknað með, að gömlu togararnir hyrfu jafnskjótt úr sögunni og raun hefur á orðið. Á skipaskrá 1952 voru raunar enn 9 gamlir togarar. Enginn þeirra var það ár í fullum rekstri og sumir með öllu ónotaðir. Ólíklegt er, að þeir verði þannig gerðir út í framtíðinni, að afla þeirra gæti að nokkru ráði í heildarframleiðslunni.

Auk togaranna frá tíð nýsköpunarstjórnarinnar hefur ríkissjóður látið smíða 10 togara, svo að nú eru til í eigu landsmanna 43 nýlegir togarar, og eru það einu botnvörpuskipin, sem nokkurn veginn stöðugt eru starfandi. En þegar þess er gætt, að möguleikarnir til að hagnýta þau verðmæti, sem togararnir færa á land, eru nú margfaldir við það, sem áður var, þegar eingöngu varð að flytja fiskinn út ísvarinn eða salta hann, sést, að það er margfalt hagfelldara nú en áður að leggja kapp á aukna togarautgerð. Er það fyrst og fremst vegna tilkomu hraðfrystihúsanna, en einnig á skreiðarverkunin sinn þátt í því.

Nú eru á því fullir möguleikar að tvöfalda togaraafslann í verðmæti með vinnuafli landsmanna, sem ella skortir oft verkefni og týnist í atvinnuleysi

Flm. þessa frumvarps telja augljóst, að togarautgerðin hljóti á komandi árum að verða í vaxandi mæli ein styrkasta stöðin undir stjálfsæðu atvinnulífi íslensku þjóðarinnar og beri því hið bráðasta að gera ráðstafanir til þess, að ekki komi til stöðunar í þróun hennar. Því er hér lagt til, að undinn verði bugur að því að auka togaraflokkann um 10 skip, sem í öllu svari kröfum tímans og fullbúin séu til langsótttra veiða.

Það hefur ekki þótt rétt að binda það í lögum, hvort umrædd skip yrðu knúin eimvélum eða dieselvélum. Reynslan sýnir, að þeir diesel-togarar, sem hér eru reknir nú, eru mun sparari á eldsneyti en gufuskipin, en hitt er margra grunur, að mismunur á viðhaldskostnaði muni jafna þann mun, þegar til lengdar dregur. Um þetta efni, eins og raunar mörg fleiri tæknileg vandamál, væri sjálfsagt að leita umsagnar hinna fróðustu manna, áður en gerð skipanna yrði afráðin.

Í frumvarpinu er gert ráð fyrir, að tvö af þeim skipum, sem hér um ræðir, verði smíðuð innanlands.

Smíði stálskipa hérlendis er þegar hafin, og innlendar skipasmíðastöðvar hafa þegar allmikla reynslu í skipaviðgerðum. Flutningsmenn vita, að það er engum torleystum vandkvæðum bundið að komast að samningum við skipasmíðastöðvarnar hér um smíði togara, enda telja þeir það hina brýnustu nauðsyn, að slíkum smíðum verði hrundið af stað hérlendis hið allra fyrsta, svo að endurnýjun skipastólsins og aukning í framtíðinni geti orðið verk íslenskra handa og hugvits í sívaxandi mæli.

Í nánustu framtíð er líklegt, að togarafloki landsmanna verði eitthvað yfir 50 skip. Óvarlegt er að reikna meðalendingu skipanna mikið yfir 25 ár. Endurnýjunarþörfin verður því 2 skip á ári, og ætti það að verða fast verkefni innlendra skipasmíða.

Af tveim ástæðum er hér þó ekki lagt til, að fleiri en 2 skip af þeim, sem um ræðir í þessu frumvarpi, verði smíðuð hérlendis. Hin fyrri er sú, að ólíklegt má teljast, að íslenskir aðilar séu við því búnir að afkasta meiri smíði innan þess tíma, sem aukning flotans verður að teljast nauðsynleg. Síðari ástæðan er sú, að bygging þessara skipa yrði nokkur tilraunasmíði, sem öllum — sjómönnum og útgerðar-

mönnum jafnt sem skipasmiðum og þjóðinni allri — er hin mesta nauðsyn að fá á nokkra raunprófun, áður en mótuð er gerð og búnaður margra skipa.

Ríkisstjórninni eru í frumvarpi þessu ekki settar neinar skorður um ráðstöfun skipanna. Hún getur selt þau hverjum sem er eða gert þau út sjálf, eftir því sem henni kann að þykja hentast. Hitt er vert að benda á, að enn eru til mörg bæjar- og sveitarfélög, álitlegir útgerðarstaðir, sem sækjast mjög eftir að eignast togara. Þá má og benda á það, að fyrir þessu þingi liggur frumvarp þess efnis, að ríkið eigi og reki 4 togara til atvinnujöfnunar, og er vitað, að það frumvarp á formælendur í flestum, ef ekki öllum þingflokkum. Ef það frumvarp yrði að lögum, gerði það að vissu marki nauðsyn á, að ráðizt yrði í framkvæmdir þær, sem þetta frumvarp gerir ráð fyrir.

Frumvarpið gerir ráð fyrir allt að sextíu milljón króna lántöku til þessara framkvæmda. Það er augljóst, að sú upphæð er lægri en andvirði hinna 10 skipa, en þar er allt í senn, að ekki er ólíklegt, að ríkissjóður geti eitthvað til þessa lagt án lántöku, væntanlegir kaupendur eru líklegir til að inna af hendi einhverjar greiðslur, áður en smiðum lýkur, og einnig má telja, að lánsheimildin fáiast hækkuð, ef nauðsyn krefur.

Flutningsmenn leggja áherzlu á það, að með frumvarpi þessu, ef að lögum yrði, er stefnt að því tvennu að bæta afkomu þjóðarinnar með eflingu þeirrar höfuðatvinnugreinar, sjávarútvegsins, sem telja má hyrningarstein undir allar meiri háttar framfarir á Íslandi, eins og nú er háttað málum, og blása lífi í hinn unga iðnað, sem áreiðanlega á eftir að vinna hér stórvirki, þegar tímar liða, ef hann fær að glíma við verkefni, sem honum eru samboðin. Togarasmiðar hér á landi eru iðnaðinum einmitt mjög ákjósanlegt verkefni, ekki einasta fyrir skipaverkfræðinga og skipasmiði, heldur einnig fyrir rafvirkja, vélvirkja, pípulagningamenn og húsgagnasmiði, svo að nokkrar iðngreinar séu nefndar.