

um togaraútgerð ríkisins til atvinnujöfnunar.

Flm.: Hannibal Valdimarsson, Haraldur Guðmundsson.

1. gr.

Ríkið kaupir og gerir sjálft út eigi færri en fjóra togara af þeirri stærð og gerð, sem að áliti reyndustu útgerðarmanna eru taldir heppilegastir til öflunar hráefnis á heimamiðum fyrir hraðfrystihús og önnur fiskiðjuver, sem nú eru illa hagnýtt vegna hráefnisskorts.

2. gr.

Höfuðmarkmið þessarar togaraútgerðar ríkisins er að jafna atvinnu í kaupstöðum og kauptúnum landsins á þann hátt, að togararnir leggi þar einkum afla á land, sem atvinnuleysi gerir vart við sig og mest er þörf aukinnar atvinnu hverju sinni.

3. gr.

Stjórn togaraútgerðar ríkisins skal falin stjórn sildarverksmiðja ríkisins, og hefur framkvæmdastjóri verksmiðjanna einnig framkvæmdastjórn togaraútgerðarinnar á hendi.

4. gr.

Að svo miklu leyti sem það samrýmist höfuðmarkmiði togaraútgerðar ríkisins samkvæmt 2. gr., ber að stuðla að því með rekstri togaranna, að sildarverksmiðjur ríkisins fái aukið hráefni til vinnslu, svo að vinnslutími þeirra geti þannig náð yfir lengri tíma ársins en hingað til hefur verið.

5. gr.

Togaraútgerð ríkisins hefur sjálfstæðan fjárhag og reikningshald, og ber ríkissjóður ábyrgð á rekstri fyrirtækisins og sér því fyrir rekstrarfé.

6. gr.

Reikningsár togaraútgerðarinnar skal vera almanaksárið. Skal stjórn sildarverksmiðja ríkisins, sem annast bókhaldið, gera reikningsskil svo fljótt sem verða má, og eigi síðar en svo, að endurskoðendur verksmiðjanna geti lokið störfum sínum fyrir 1. maí ár hvert. Að þeim tíma liðnum skal verksmiðjustjórnin tafarlaust senda ríkisstjórninni rekstrar- og efnahagsreikninga skipanna, undirritaða af stjórninni og áritaða af endurskoðendum, ásamt skýrslu um rekstur útgerðarinnar á árinu. Reikningarnir skulu árlega birtir í B-deild Stjórnartíðindanna og í ríkisreikningnum.

7. gr.

Sett verði reglugerð um tilhögun alla og rekstur togaraútgerðar ríkisins, og skal það sérstaklega tryggt með ákvæðum hennar, að megintilgangi laganna — jöfnun atvinnunnar — verði sem best náð.

8. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Frumvarp til laga um togaraútgerð ríkisins til atvinnujöfnunar var í fyrsta sinn flutt á seinasta þingi. Þá var gert ráð fyrir, að ríkið tæki til eigin útgerðar eigi færri en fjóra þeirra togara, sem það átti þá í smíðum í Bretlandi. Nú er smíði þessara togara um það bil að fullu lokið, og þeim hefur öllum verið ráðstafað.

Hinir nýju togarar eru stór skip, 600—700 smálestir að stærð. Hafa þeir nú þegar tekið að sækja afla á fjarlægjar fiskislóðir, svo sem til Hvitahafs eða á Grænlandsmið. Má búast við, að svo verði og í framtíðinni, a. m. k. þegar togaraafli er með tregara móti á heimamiðum.

Þá tíðkast það og mjög, að þessir stóru togarar sigli sjálfir með afla sinn á erlendan markað og annist sjálfir sölu hans þar, án þess að nokkur vinna skapist hér á landi í sambandi við vinnslu aflans. Undantekning frá þessu eru að visu karfaveiðarnar, en yfirleitt má þó búast við, að þetta verði svona í framtíðinni. — Nú hafa allmargir islenzkir togarar jafnvel siglt með saltfisk alla leið af Grænlandsmiðum og til Danmerkur — fram hjá Íslandi. Það hafa svo orðið danskir verkamenn, en ekki islenzkir, sem hafa fengið vinnu við að skipa upp þessum saltfiski, pakka honum inn í venjulegar hessíanumbúðir og sjá síðan um flutning

hans til markaðslandanna. Á meðan þessu fer fram herjar atvinnuleysi á sumum útgerðarstöðum togaranna, og fá menn ekki skilið, hverju sætir um slíka útgerðarhætti. Þetta ráðslag kostar þó a. m. k. 9 sólarhringa siglingu fram og aftur milli Íslands og Danmerkur í hverri veiðiför. Hér við bætist, að Danir eru 6—7 sólarhringa að losa togarana, enda fer þökkun fisksins fram samtímis uppskipuninni. Nú mun rekstrarkostnaður togara í 15—16 sólarhringa a. m. k. nema 150—160 þúsund krónum, og við það má svo bæta veiðitjóni í jafnlangan tíma. Getur varla hjá því farið, að það megi reiknast bæði útgerð og áhöfn allmikilla peninga virði.

Varla er hugsanlegt, að íslenskt verkafólk kunni ekki á borð við danska stéttarbræður þess að pakka inn saltfisk eða að skipa upp fiski. Og ólíklegt má telja, að hændarþjóðin Danir hafi uppgötvað betri markaði fyrir saltfisk en fiskveiða- og útgerðarþjóðin Íslendingar, svo að við verðum þess vegna að leita á þeirra náðir um sölu á þessari aðalframleiðsluvöru okkar, saltfiskinum, sem eitt sinn prýddi þó skjaldarmerki Íslendinga.

Hraðfrystihúsin, fiskþurrkunarhúsin og fiskimjölsverksmiðjurnar standa allvíða lítt og ekki notuð eftir sem áður. — Ríkisverksmiðjurnar höfðu t. d. sem svaraði tveggja sólarhringa vinnslu á þessu ári.

Á hinu leitinu er svo atvinnuleysi tekið að herja í ýmsum kauptúnum og kaupstöðum svo alvarlega, að engin leið er að komast hjá að gera ráðstafanir til úrbóta með einhverju móti.

Og hvað er þá til ráða gegn atvinnuleysinu?

Ófrjó atvinnubótavinna leysir ekki vandann — og sízt af öllu gerir hún það á hagkvæman hátt. — Það virðist nokkurn veginn auðsætt mál, að í flestum útgerðarþæjum og sjóþorpum er það rétta úrræðið til atvinnuaukningar að stuðla að betri nýtingu fiskverkunarstöðva og fiskiðjuvera ýmiss konar. En til þess að það megi takast, þarf víða að gera sérstakar ráðstafanir, einkum til öflunar hráefnis fyrir fiskiðnaðinn.

Af framansögðu virðist fremur valt að treysta því, að fyrir slíkri hráefnisöflun vegna fiskiðnaðarins verði séð með aðstoð nýsköpunartogaranna. Og víða er nú orðið svo langsótt til fiskjar, m. a. vegna ágengni erlendra og innlendra togara á grunnmiðum, að vélbátafлотinn reynist þess ekki megnugur að afla hráefnis fyrir fiskvinnslustöðvarnar í landi, sem þess vegna standa svo ónotaðar mestan hluta ársins.

Það er því sannfæring margra útgerðarmanna, að við Íslendingar þurfum að eignast nokkra nýtísku dieseltogara, er eigi séu meira en 200—300 smálestir að stærð. Togara, sem séu ódýrari í rekstri en nýsköpunartogararnir svokölluðu, séu til þess ætlaðir að stunda veiðar á heimamiðum, leggja aflann á land til verkunar og vinnslu, en ekki til þess að sigla sjálfir með afla sinn til markaðslandanna. —

Flutningsmenn þessa frumvarps hallast að þessari skoðun og leggja því til, að ríkið kaupi og geri sjálft út fjóra slíka togara.

Þessum togurum er ekki ætlað það hlutverk að bæta úr atvinnuástandi neins eins ákveðins staðar. Ef svo væri, hefði mátt hugsa sér að bæta úr því með togurum í einkaeign eða í bæjarrekstri. — Þeim togurum, er um ræðir í frumvarpinu, er sérstaklega ætlað það hlutverk að jafna atvinnu í landinu, fyrirbyggja atvinnuleysi, hvar á landinu sem það gerir vart við sig, og stuðla að gernýtingu þeirra dýru og þýðingarmiklu atvinnutækja í öllum landshlutum, sem sitt á hvað standa löngum lítt eða ekki notuð, einstaklingum og þjóðarheild til ömunar og skaða. Slíka togaraútgerð verður að reka einungis með hagsmuni þjóðarheildarinnar fyrir augum. Þess vegna getur ekkert annað rekstrarform en ríkisrekstur komið hér til greina.

Það sýnist blasa nokkuð beint við, að sildarverksmiðjustjórn verði falið að stjórnna slíkri ríkisútgerð. Þar hefur ríkið á að skipa reyndum útgerðarmönnum, þaukunnugum stórrekstri og hvers konar fiskveiðum, hagnýtingu sjávarafurða og markaðsmálum. Auk þess verður að teljast líklegt, að með samhæfingu togaraútgerðar og verksmiðjurekstrar undir einni stjórn megi bæta rekstrarafkomu verksmiðjanna, sbr. t. d. reynsluna af karfaveiðunum. Hafa og atvinnuálag til Sígfríðinga og fleiri, sem nú eiga við mikið atvinnuleysi að búa, mjög hnið í þessa átt.

Öll smáatriði í sambandi við daglega framkvæmd útgerðarmálanna sýnist mega ákveða í reglugerð, og er hér lagt til, að svo verði gert.

Með afstöðu sinni til þessa frumvarps gefst háttvirtum alþingismönnum kostur á að sýna það í verki, að þeir viðurkenni þau augljósu sannindi, að ekkert sé þjóðfélaginu eins dýrt og það að láta menn ganga atvinnulausa.