



# Bréfa- og málasafn Benedikts Sveinssonar 1899-1943, 2. hluti

Bjarni Benediktsson – Benedikt Sveinsson – Stúdentafjelag Reykjavíkur – Kjósendafélag Reykjavíkur – Noregur – Síldveiðar – Fánamálið – Frón – Morgunblaðið – Vísir – Dagblað – Dagens Nyheder

Tekið af vef Borgarskjalasafnsins

[bjarnibenediktsson.is](http://bjarnibenediktsson.is)

Einkaskjalasafn nr. 360

Benediktarskjöl

Askja 5-10, Örk 2

Jómas Guðmundsson:

## Út vil jeg — heim

Af tvennum þræði er hin tregandi heimþrá spunnin, sem talar upp úr rauðum svefni vors blóðs. Úr óminnisfyrnsku, um farveg aldanna runnin, vor fortíð leitar oss uppi og kveður sjer hljóðs. En það er á móttum minninga og drauma sinna, sem mannsins heimþrá skal sína ættjörð finna. Því draumur og minning er leiðin til sama lands, og landið er uppruni, saga og framtíð hans.

Og út vil ég — heim. Það var inntak norrænna ljóða, og enn er sama viðlagi hvíslað að þeim, sem nú bera sárástan söknuð norrænna þjóða. Því sjá! Peir flýja sitt land til að komast heim. Og engin kynslóð áður á Norðurlöndum átti svo langan og dapran veg fyrir höndum. Og Ísland grætur að geta ekki leiðina stytt. Nú getur það aðeins vottað bræðraþel sitt.

Og Finnland! Vér hörmum hlutskifti barna þinna. Vér hörmum þau örlog, er gerðu svo stoltri þjóð að berjast til falls með fjandmönnum bræðra sinna. Oft fannstu þér verðugra efni í þín hetjuljóð. En frelsisins eldur á altari þínu mun brenna hve ört sem þitt blóð og þín tár út í sandinn renna. Og látum þá eina undrast hátterni þitt, sem aldrei mundu verja föðurland sitt.

Og tigna Svíþjóð, á tungu Egils og Snorra vér tjáum þér bróðurkveðjur og vinarð! Því ennþá rekjam vér æterni feðra vorra til ungra norrænna guða á sáenskri storð. En einnig þér er vaxinn harmur og vandi. Ég veit að þú tregar sjálf hvert fótum af landi, sem nágranna þinna niðingum opið stóð. Svo nöpur gerðust þjer örlogin, sánska þjóð.

En heimurinn veit, þótt vitnist það seinna betur, að vorri og þinni samúð er þangað stefnt sem norska þjóðin þolir sinn langa vetur, við þrautir og dauða, sem eilifð fær ekki hefnt. Þú barðist ein þótt væri við varg að etja. Hann vann ekki á þinni sál. Það er skáld og hetja, sem fallin gengur fyrir vikingum þeim, sem fyrstir stíga á land er þú kemur heim.

En einnig hún má þúsund þjáningar bera, sú þjóð, sem býr við hin glaðværu dönsku sund. Og kannske finnst henni færra en mætti vera, um frænda sinna kveðjur á slíkri stund. En fólk, sem berst fyrir frelsi og hamingju sinni, mun fyrst verða til þess að gleðjast með ættjörð minni, og bjóða þeirri þjóð í sitt bræðralag, sem þráði um lengstar aldir sinn frelsisdag.

Því vér höfum líka verið að heiman og barist. Og væri stundum orðin tvísýna á því, hvort sjálfum oss og öðrum vér fengjum varist, kom íslenzk heimþrá og vakti þjóð sína á ný. Og langi einhvern með land sitt í aðrar álfur, hann ætti að láta sjer nægja að fara það sjálfur. Því stefnan er ein — hvorki austur né vestur um haf —, og vér ætlum oss sjálfir það land, er oss Drottinn gaf!

Því hingað var stefnt. Og frjálst skaltu einnig ferða, mitt fagra land, og megi þín unga þjóð um eilifð þeirri veröld að liði verða, sem vígir drengskap og rétti sín hetjuljóð. Og megi vor arfur í æterni, máli og sögum, Íslandi verða leiðsögn á komandi dögum, að ganga þeirri bróðurhugsjón á hönd, sem heilögum sáttum skal tengja íslenskum Norðurlöndum.

## — Mynd af einokuninni

Framh. af bls. 16.  
til þess að landsmenn geti skilið,  
hvað við er átt.



Það er stundum á það bent, að við Íslendingar höfum ekki einir átt við þessa kúgun að búa og að hún hafi verið skilgetið afkvæmi þess aldara, sem þá ríkti og raunar í því formi, sem verslunin tildekaðist þá sumstaðar. Þetta er að ýmsu leyti rjett athugað. En vert er þó að minna á, að þótt verslunarápjan með aðferðum '20. aldarinnar kunni að ýmsu leyti að vera með öðrum hætti og ófrelnisfjötrarnir riðinir öðrum þáttum en fyrr var, verður slikt helsi þó vissulega ætíð jafn óbærilegt og afleiðingar þess jafn órlagaríkar fyrir þjóðina, sjálfsvirðing hennar og manndóm.



Það tók íslensku þjóðina langan tíma að losna úr viðjum einokunarverslunarinnar. Í þeirri sókn var ekki altaf langt á milli áfanga, en þó miðaði ætíð nokkuð á leið. Íslendingar kannast við marga þessa áfanga sem merkilega atburði úr sögu sinni. Stofnun Landsbankans og starfsemi hans er fyrsta tilraunin til að hverfa frá frumstæðri vöruskiftaverslun til

viðskifta á peningagrundvelli og jafn framt fyrstí visirinn að ísl. myntinni. Íslensk verslunarfyrtæki risa á fót og hafa þegar í stað hagkvæm áhrif á verð innfluttrar og útfluttrar vörum og bæta verslunarbraginn. Stofnun Íslandsbanka bætir úr lánfjárbörf verslunarinnar og greiðir fyrir beinum viðskiftum við útlönd. Lagning sæsimans til landsins færir versluninni nýtt blóð og kemur henni í lifrænt samband við umheiminn. Eimskipafjelag Íslands er í senn liftryggинг íslensku þjóðarinnar á viðsjárvérðum tínum og eitt mikilvægasta hjálpertæki verslunarinnar. Þannig mætti lengi telja, en eitt er þó mest um verft: Verslunin hefir færst inn í landið og er í höndum íslenskra manna.



Framtíðin er óráðin gáta. Verslunaraðstaða okkar sje i dag ýmsu leyti saemileg, er hitt jávist, að verslunarstjettarinnar bæmörg vandarpál, sem erfitt kann að verða að leysa. Það er ósk míð og von, að verslunarstjettin gangi að starfi sínu í framtíðinni með drengskap og hollustu við þjóðina, minnug þess, að verslunin var um eitt skeið örlagaríkasti þátturinn í líf þjóðarinnar.

Oddur Guðjónsson.

Hulda:

## Hugsað vestur

Eitt brot af Íslands bergi hörðu í bjarma Vesturs rís.

Það berg er auðþeckt allri jörðu, þess efni menning kýs.

Ef einhver þreikraun að vinna á upphaf sitt og styrk þau berglög minna, svo íslensk nöfn og ættin hraust í álfu nýrri vekja traust.

Í raun og örþingd Ísland mændi á eftir mörgum hóp, sem vestræn óbygð að sjer hændi og ættland nýtt þeim skóp. En fregn um barna hreysti og hróður barst heim og gladdi ástartrygga móður. Nú veit hún bjart um vöggu og gröf og vor og sumar bak við höf.

Á óskastund, sem upp er runnin um alfrjálst land og þjóð, skal minst á barna afrek unnin og ást — á Vesturslóð, á trygð við móðurmálið góða, á mátt er skapar virðing allra þjóða. Heill, meiði þeim sem Ísland á.

**Höfum að jafnaði  
allskonar byggingarefni svo sem:**

**Cement**

**Cements-þjettiefni**

**Steypustyrktarjárn**

**Þakjárn**

**Þakpappa**

**Saum**

**Mótavír og bindivír**

**Vírnet**

**o. fl. tilheyrandi byggingum**

**Fljót afgreiðsla –**

**Sanngjarnt verð –**

**H. BENEDIKTSSON & CO.**

Sími 1228  
Skrifstofan

REYKJAVÍK

Sími 1233  
Vörugeymslan

# FRAMTÍÐ SJÁVARÚTVEGSINS

## Eftir Sigurð Kristjánsson alþingism.

ÍSLENSKA ÞJÓÐIN hefir í dag endurheimt síðasta hluta þess sjálfstæðis og frelsis, sem hún var swift af erlendum ofjörlum, og fyrir henni hefir verið haldið um margar aldir alt til þessa dags. Það er vissulega mikil vegsemd fyrir hverja þjóð, að eiga sig sjálf og vera engum háð. En vandi fylgir vegsemd hverri, og því meiri vandi sem vegsemin er meiri.

Það er alveg víst, að ef sú spurning væri lögð fyrir almenning hjer á landi, hvað þjóðinni sje nauðsynlegast nú við þessi tímamót, þá mundu svörin verða margvísleg. En svar mitt við þeirri spurningu mundi verða það, að íslensku þjóðinni ríði mest á því, að meta sjálfa sig rjett, hæfileika sína og krafta, og önnur þau skilyrði, sem hún hefir, til þess að halda sjálfstæði sínu og lifa menningarlifi. Fullkomín þekking og rjett mat á sjálfri sjer og landi sínu er besta tryggingin fyrir því, að þjóðin fari skynsamlega að ráði sínu og misstigi sig ekki.

Um það skal ekki fjölyrt, hvernig íslendingum muni takast þetta. Það er sagt, að hver sje blindur í sjálfs síns sök. Og víst er að íslendingar hafa lært að unna landi sínu á þann hátt, að þeim þykir helst ekki sáma að meta gædi þess til matar eða fjár. En nú, þegar vjer eignum að vernda sjálfstæði þess og sóma þjóðarinnar, megum vjer ekki leyfa oss þann munad að breyta og hugsa eins og börn. Vjer verðum að setja vöku og veruleika í stað drauma og skýjaborga. Vjer verðum m. a. að gera okkur ljóst, að sjálfstæðið krefur þess, að vjer öflum fjár langtum stórkostlegar en áður. Og þá verðum vjer að sjálfssögðu að gera oss alveg ljóst, hverjar auðsuppsprettur landsins eru.

**BÚREKSTUR** íslendinga hefir með hverju ári færst meir og meir út á fiskimiðin. Og nú er svo komið að allar aðrar athafnir þjóðarinnar, en að afla fjár á fiskimiðum landsins, eru aukaatriði, sem standa og falla með höfuðþætti búrekstursins, fiskveiðunum.

Þótt um þetta hafi verið deilt, er það með öllu óparft, því opinberar skýrslur segja raunar allan sammleikann í þessu máli. Þær sýna, að mörg undanfarin ár hefir nál. 9/10 allra þeirra verðmæta, sem úr landi eru flutt, verið sótt á fiskimiðin. Eftirfarandi tölur, sem teknar eru úr skýrslum Hagstofu Íslands, sýna hvað sjávarafurðir voru mikill hluti útflutningsins nokkur undanfarin ár:

Ár 1938 —	82,6%	kr. 48,4 miljónir
— 1939 —	84,0%	59,3
— 1940 —	95,7%	127,4
— 1941 —	95,2%	179,5
— 1942 —	96,1%	192,8
— 1943 —	90,0%	205,0

Tölur þessar sýna, svo að ekki verður móti mælt, að framtíð íslensku þjóðarinnar og ríkisins byggist að langmestu leyti á fiskveiðum. Og þegar það er athugað, hvar komið er kröfum íslendinga — alþýða manna og ríkisins — til nauðsynja og lífsþæginda, þá verður það alveg augljóst, hve feikna mikils verður að krefjast af sjávarútveginum, og þá um leið hvert óskaplegt andvaraleysi það væri, ef eigi væri lögð fram ítrasta orka vits og fjár, til þess að treysta sem best þennan grundvöll velferðar þjóðarinnar.

### Fiskirannsóknir.

ÍSLENSK fiskimið eru talin vera einhver auðugustu og bestu fiskimið heims. En íslendingar hafa ekki haft rænu á að rannsaka þessa námu, sem e. t. v. gæti gjort Ísland að auðugasta landi í heimi. Fiskimennirnir hafa að mestu leyti verið látnir um það hjálparlaust að þreifa sig áfram með athygli sinni. Ekki verður þetta afsakað með því, að við eignum ekki hæfa menn til fiskirannsókna. Vjer eignum þegar áhugasama og vel lærða fiskifræðinga, og nýir mundu brátt bætast við, ef sýnt væri, að þjóðfjelagið kynni að meta starf þeirra.

Meðal verklegra mentaðra þjóða, mundi það þykja hlægilegt, og raunar ekki geta átt sjer stað, ef

þyrjað væri á ræktun landssvæðis eða námurekstur hafinn án þess að fram hefðu farið vísindalegar rannsóknir, er framkvæmd verksins bygdist á, og það þó um hreina smámuni væri að ræða miðað við heildarframleiðslu þjóðarinnar. En íslendingum hefir ekki enn sýnt ástæða til að rannsaka vísindalega námu þær er þeir sækja í 9/10 hluta allra þeirra verðmæta, sem þeir flytja út úr landinu.

hardan skóla, og verður annað hvort að duga eða drepast.

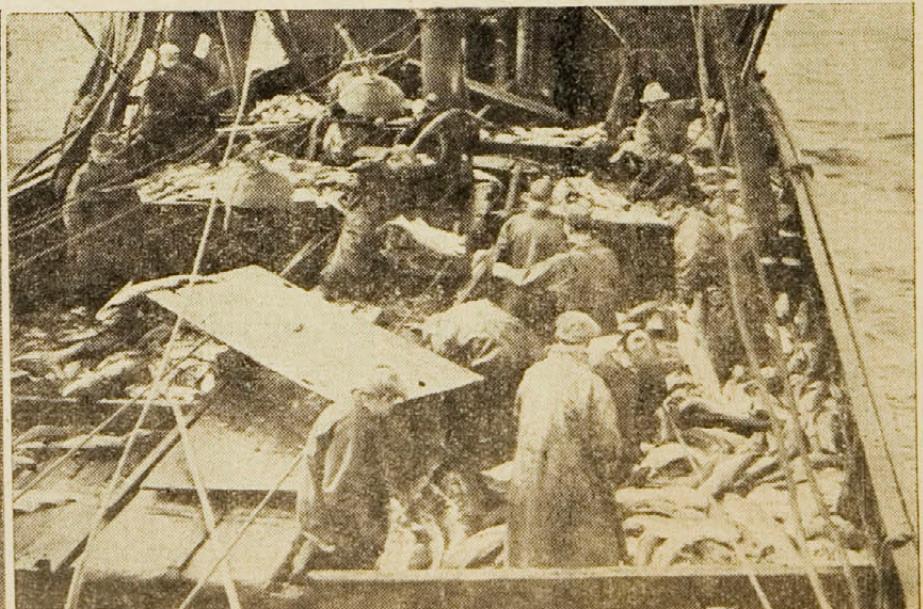
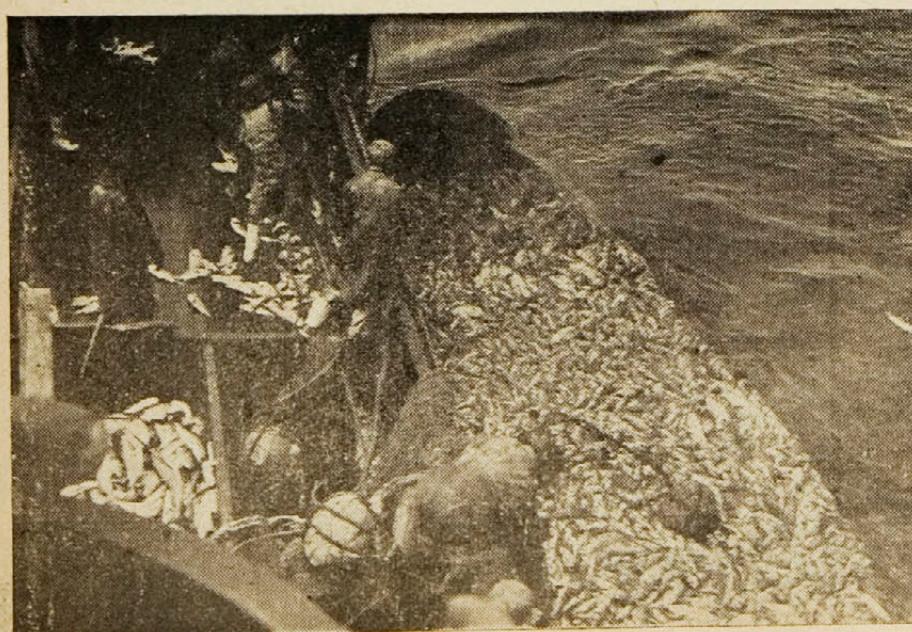
En af þessu leiðir, að íslendingar þurfa vandaðri og fullkomnari fiskiskip en aðrar þjóðir. Fyrsta skilyrðið fyrir því að svo geti orðið er það, að skipin sjei bygð innanlands. Íslendingar fara næst um það sjálfir, hvernig skip þau þurfa að vera, sem ætlud eru til veiða við íslensk skilyrði. Reynslan er sú, að þau skip, sem íslendingar smíða sjálfir, eru best. — En ástandið er þannig, að þeir gera lítið betur en að anna viðgerðum. Ekkert járnskip hefir enn verið smíðað hjer á landi, og aðeins nokkur hluti trjéskipanna. Og þó er fiskiflotinn svo litill, að hann verður að tvöfaldast á næstu árum, ef þjóðartekjurnar eiga að vera í nokku samræmi við kröfur og barfir.

Eins og áður er frá skýrt, voru á s.l. ári fluttar út sjávarafurðir, er seldust fyrir 205 miljónir króna. Eflaust hefir almenningur hjer á landi ekki gert sjer það ljóst, hve fámennur sá hópur er, sem aflar þessara verðmæta, og hve lítilfjörlag þau taki eru, sem mönnum þessum eru í hendur fengin, til þess að herja með á hafinu. — Um síðustu áramót var allur fiskiskipafloti íslendinga aðeins rúmlega 27 þús. rúmlestir brúttó (Opnir bátar ekki taldir með). Skipverjar, sem skrádir voru á þennan fiskiflota, voru 5000 þegar flest var, en 3543 að meðaltali alla mánuði ársins.

Það er hófleg áætlun, að fiskiskipafloti íslendinga tvöfaldist að rúmlestatali næsta áratug. Aukningin þarf að felast meir í stækkuun skipanna heldur en fjölgun þeirra. En til þess að svo geti orðið, þarf að fullnægja öðru skilyrði, en það er bygging fiskihafna.

Til þess að sæmilegur árangur geti orðið af fiskveiðum íslendinga, verða skipn að geta fylgt fiskigöngunum, og þannig sótt sjó meginhluta ársins, í stað þess að nú verður mikill hluti skipanna að liggja lengri og skemri tíma ársins sökum þess að þau eru ekki hæf

Framh. á bls. 21.



# Góðar bækur eru heimilisþrýði!

**Á þessu ári mun Ísafoldarprentsmiðja gefa út margar góðar bækur, sumar eru þegar komnar út, en aðrar koma síðar á árinu**

## Út er komið:

**Heilsufræði** handa húsmæðrum, eftir frú Kristínu Ólafsdóttur lækni. **Spítalalíf**, eftir Harpole, dr. Gunnlaugur Claessen þýddi. **Tíu þulur**, eftir Guðrúnu Jóhannsdóttur frá Brautarholti. **Læknar á Íslandi**, sem jafnframt er fylgirit Sögufjelagsins. **Íslenskir sagnaþættir og þjóðsögur**, 4. hefti af safni Guðna Jónssonar magister. **Rauðar stjörnur**, eftir Jónas Jónsson frá Hriflu. **Sigríður Eyjafjarðarsól**, ný útgáfa af þessari vinsælu barnabók. **Dug-**

legur drengur, Ísak Jónsson, þýddi. **Svarti Pjetur og Sara**, barnasaga, þýdd af Ísak Jónssyni. **Söngvar Dalastulkunnar**, ljóðabók eftir Guðrúnu Guðmundsdóttur. **Noregur undir oki Nasismans**, eftir Worm-Müller. **Íslensk málfræði**, eftir Björn Guðfinnsson. **Samferðamenn**, smásögur eftir Jón H. Guðmundsson. **Sumar á fjöllum**, önnur útgáfa af hinni ágætu bók Hjartar Björnssonar frá Skálabrekku. **Grímur Thomsen**, eftir Thoru Friðriksson.

## Síðar á árinu kemur:

**Endurminningar** Sigurðar Briem póstmálastjóra, fróðleg bók og skemtileg. **Sjómannasaga**, mikið rit, skrifað af V. P. Gislason í tilefni 100 ára afmælis Skipastjórafjelagsins Aldan (með miklum fjölda mynda).

**Nýjar sögur**, ný bók eftir Þóri Bergsson, **Úr bygðum Borgarfjarðar**, eftir Kristleif Þorsteinsson á Stóra-Kroppi. **Bygð og saga**, eftir Ólaf professor Lárusson. Nýtt hefti af **Rauðskinnu** Jóns Thorarensen. Nýtt hefti af **Sagnaþáttum** Guðna Jónssonar og nýtt hefti af safni Gils Guðmundssonar. **Frá ystu nesjum**. **Óður Bernadettu**, hin fræga skáldsaga Franz Werfel. **Byron**, eftir Andre Mourois. **Bíblían í myndum**. Síra Bjarni Jónsson vigslubiskup hefir valið textana með myndunum, en myndirnar, 200 að tölu og hver um sig yfir heila síðu, eru eftir Gustav Doré. **Sálmabókin**, ný útgáfa. **Bænabók**, eftir síra Sigurð Páls-

son í Hraungerði. **Ísland í myndum**, nýtt safn með nýju fyrirkomulagi. **Saga Vestmannaeyja**, eftir Sigfús Johnsen. Nýtt hefti af **Íslenskum úrvalsþjóðum**: Jón Thoroddsen, Hulda hefur valið. **Kristín Svíadrottning**, eftir Friðrik L. Dunbar, Sigurður Grímsson þýddi. **Hve glöð er vor æska**, sögur fyrir börn og unglunga, eftir Hermann Jónsson. Ný bók eftir Þórunni Magnúsdóttur: **Evudætur**. **Hvað er á bak við fjallið**, sögur handa börnum eftir Hugrúnu. **Nýtt ljóðasafn**, eftir Kolbein í Kollafirði. **Ljóðabók** eftir Einar Pál Jónsson ritstjóra í Winnipeg og **ný ljóðabók**, eftir Sigurð Jónsson frá Arnarvatni. Og loks mun koma út **heildarsafn ljóða Jóns heitins Magnússonar skálds**. Auk þessa koma margar skóla- og kenslubækur og ýmsar bækur, sem ekki er fullráðið um ennþá.

*Ísafoldarprentsmiðja h.f.*

# — Framtíð sjávarútvegsins

Framh. af bls. 19.

til róðra nema úr heimahöfn og við hagstæð veðurskilyrði.

## Fiskihafnir.

**FRÁ ELDGAMALLI TÍÐ** hefir það verið skoðun almennings hjer á landi, að hafnirnar eigi fyrst og fremst að vera verslunarhafnir, og því eigi að velja þeim stadi aðallega eða eingöngu eftir því, hve vel þær liggi við sveitabygðum. Af þessari ástaðu m. a. er það, að ströndin, sem liggur að auðugustu og bestu fiskimiðunum, er að mestu öræfi.

Nú, þegar menn vita að mest alt það er að landi flyst á Íslandi, kemur af fiskimiðum landsins sjálfs, eða er flutt til landsins vegna fiskveiðanna, skilst þeim það vantanelega, að hafnir hjer á landi verða fyrst og fremst að vera fiskihafnir.

Eins og nú standa sakir, eru nokkrar sémilegar hafnir í fjardabotnum á Íslandi, lagnt frá öllum fiskimiðum. Allvíða er byrjað á lendingabótum, en alt er það skipulagslíð og hálfkarað. Það eru bryggjustúfar og garðabrot, og á það alt langt í land til að skapa örugg skipalægi. Ströndin upp af fiskimiðunum er því enn hafnleysa, þótt búið sje að láta tugi miljóna króna í byrjunaraðgerðir, oft án allrar fyrirhyggju. Afleidningin er sú, að skipin verða víðast að vera smá, svo auðveldlega sje hægt að setja þau á land, eða leita þeim afdeps í eyrakrókum. Af þessu leiðir aftur, að bátarnir geta ekki flutt sig frá einu landshorni til annars sökum smæðar og brengsla. Mikill hluti fiskiflotans er því aðeins hálfnotaður.

Þetta verður að gjörbreytast. Það verður að koma svipaðri skipun á byggingar hafna eins og á vita-byggingar. Með almennum hafnallögum verður að ákveða með til-liti til fiskimiða, hvar hafnir skuli gerðar, í hvaða röð og hversu stórar. Síðan verður að ljúka byggingu hverrar hafnar á eins skömmum tíma, eins og verkið verður skemst unnið á. Þar sem svo hagar, að fátæk sveitarfjelög eiga hlut að mali, og þó er þörf rúmgóðra og dýrra hafna sakir auðugra fiskimiða, verða að koma **landshafnir**, er ríkið kostar að öllu leyti byggingu á. Sveitarfjelögin geta þar ekkert á móti lagt, og verða slíkar hafnir því að vera sjálfstæð fyrirtæki.

Þegar búið er að byggja öruggar hafnir, er fullnægja þörfinni til sjósóknar á hverjum stað, þarf ekki lengur að sníða stærð skipanna eftir hafnleysumum. Þá getur fiskiflotinn fært sig eftir fiskigöngunum og haldið út svo að segja alt árið. Við þetta eykst framleiðslan stórkostlega, þótt engin skipaaukning komi til, og aflahlutir yrðu allir aðrir en nú er og mundu framfleyta sómasamlega fjölskyldum þeirra, eða á flotanum ynnu. En hinir staðbundnu bátar gefa sjómönnum sjaldan þurftarlaun.

Menn geta auðveldlega gert sjer í hugarlund, hversu hafnagerðirnar mundu gjörbreyta framleiðslu skilyrðunum. Það er ekki aðeins, að það mundi valda stórkostlegri aukningu fiskiflotans, heldur mundi það einnig valda því, að fiskiflotinn mundi verða við veiðar stórum lengri tíma hvert ár, en nú er.

## Verkun aflans og markaðir.

**HJER AÐ FRAMAN** hefir aðallega verið um það rætt, hvert ógrynni fjármuna fiskimið landsins geta veitt landsmönnum og hverra ráða skuli neyta, til þess að hand-sama þann auð, draga hann í þjóðarbúið. En það er ekki nóg að draga mikinn afla að landi. Eftir er að gera hann að verðmætum útflutningsvörum og finna kaupendur að þeim.

Þótt víða sje mikilla umbóta þörf á svíði fiskiveiðanna, er þó hvergi meiri þörf breytinga og umbóta en í vinslu aflans.

Árið 1943 var ísvarin fiskur 70% af magni allra útfluttra sjávarafurða, og 52,2% af verðmæti þeirra. Pessi fiskur er fluttur út alveg eins og hann kemur úr sjónnum. Aðeins innýflin eru úr honum tekin. Fjarri fer því, að sá hluti aflans, sem ekki er ísverinn fiskur, sje fullunninn, þegar hann fer í hendur hins erlenda kaupanda.

Á árunum fyrir styrjöldina var atvinnuleysi þjóðarböl á Íslandi. Fullhraustir menn og vinnufúsir gátu ekki aflað sjer brauðs og lá við örvaentingu. Síðan styrjöldin hófst hefir aftur verið hjer mikill skortur vinnufls, og Íslendingar hafa selt vinnufl beint til annara þjóða fyrir milj.tugi. Þetta vinnufl verðum við að halda áfram að selja. En hjer eftir verður það að flyttjast úr landi í fullunnum íslenskum framleiðsluvörum. Markmið Íslendinga á að vera það, að láta ekki aðrar þjóðir umskapa íslenskar vörur, heldur margfalda þær sjálfir í verði með eigin vinnu. Þá fyrst eru þessir hlutir í rjettar skorður kommir, er vjer skilum kaupandanum hverjum hlut fullunnum til notkunar.

Það er ekki fullrannsakað mál, hvernig þessu verði best fyrir komið. Líklegt er, að hin stærri veidi-skip verði framvegis búin tækjum til að umskapa aflann miklu meir en nú á sjer stað, svo sem að flaka fisk og vinna verðmæta útflutningsvöru úr öllum úrgangi. Hugsanlegt er líka, að meiri verkaskifting verði í fram tímum milli veidi-skipa og flutningaskipa. En adal-vinslan hlýtur þó að fara fram í verksmiðjum í landi.

Sú yinnsla sjávarafla, sem Íslendingar leggja mesta áherslu á, er flökun og hraðfrysting þorskfirsks, lúðu og kola. 60 hraðfrystihús eru starfandi í landinu, og geta þau framleitt um 500 smálestir af hraðfrystum flökum á sólarhring. Miklar líkur eru til, að þessi framleiðsla margfaldir á komandi árum. En auk þess verður að leggja áherslu á niðursuðu,

vinnslu alls fiskúrgangs og lýsis-herslu. Með þessum ráðum virðist auðveldt að margfalda verðmæti útflutningsvaranna. En þá er eftir það, sem mörgum mun sýnast örðugast, en það er að finna kaupendur að vörumum.

## Markaðirnir.

**VIÐ ÍSLENDINGAR** erum svo illa settir, að við verðum að selja meginhluta framleiðslu okkar úr landi, og kaupa af öðrum megin hluta lífsnauðsynja þjóðarinnar. Þetta stafar af því, hve einhæf framleiðslan er. Á tímum ramaukina viðskiftahafta eru þetta meiri örðugleikar, en líklegt er að nokkur þjóð fái yfir stígíð. Hinsvegar erum við svo lánsamir, að megin hluti framleiðslunnar er matvæli og fituefni, einmitt þeir hlutir, sem allir menn verða fyrst og fremst að veita sjer. Ef hægt er að gera sjer vonir um, að viðskiftahöft verði minni að stríðinu loknu, en þau voru á árunum fyrir stríðið, þá er vandinn ekki annar en sá, að geta framleitt matvæli, sem eru samkeppnishæf að gæðum og verði.

Aðalfiskstofninn á Íslands-miðum, „þorskfiskurinn“, er talinn sjerstaklega góð tegund. Gera má því ráð fyrir að sá fiskur, sem er meginmagn útflutningsins, verði vel samkeppnishæfur á erlendum markaði fyrir gæða sakri, ef okkur tekst að verka hann svo að ekki verði að fundið. Hitt er því miður meiri vafa bundið, hvort okkur tekst að framleiða svo ódýra vörur að ekki ofbjóði kaupgetu þeirra, sem neyta eiga, og að aðrir geti ekki boðið ódýrari neysluvörur, er í staðinn geti komið. Það hefir löngum þótt við brena vor á meðal, að þótt afköst ísl. fiskimanna sjeu hin mestu sem þekkja, þá verði framleiðslan þó dýrari en hjá keppinautum okkar.

**PEGAR** um það er að ræða, að finna kaupendur að margfölduðum útflutningsverðmætum, verða gömlu markaðirnir fyrst í röðinni. Síðan styrjöldin hófst, hefir saltfisks-útflutningurinn smáum saman borrið. Stafar þetta ekki af því, að kaupendur hafi ekki gefið sig fram, heldur því, að Engleiningar og Bandaríkjamein hafa gjört það m. a. að skilyrði fyrir verslunarsamningum við Íslendinga, að fiskur frá Íslandi verði allur fluttur á breskan markað.

Það er alveg vist, að strax að stríðinu loknu, opnast saltfiskmarkaður við Miðjarðarhaf og í Ameríku. Pennan saltfiskmarkað verða Íslendingar að leggja hið ítrasta kapp á að vinna. Viðurkent er, að íslenski saltfiskurinn sje sá besti sem á þessa markaði flyst. Það ætti því að vera auðveldt fyrir Íslendinga að ryðja vörur sinni til rúms í þessum löndum, ef þeir geta stilt verðinu í hóf.

Eins og áður segir, eru starfandi 60 hraðfrystihús hjer á landi. Pessi hús flaka og frysta um 10 þús. kg. hvert á sólarhring. Það er von íslendinga, að þessi fram-

leiðsla muni margfaldast á komandi árum, og eflaust er auðveldt að auka framleiðsluna stórlæg. — En því má ekki gleyma, að í rauninni hafa Íslendingar engan tryggan markað fyrir núverandi framleiðslu, því síður fyrir stórlægan viðauka. Það sem við seljum nú af hraðfrystum fiski fer alt á breskan markað, og selst þar í skjóli styrjaldarinnar. Við getum því ekki einu sinni treyst á breska markaðinn eftir styrjöldina. Því er það, að ef við ætlu að gera hraðfrystan fisk að verulegum hluta útflutningsins, þá mun þess þurfa, að skjótt sje við brugðið, þegar lönd opnast að lokinni styrjöld, og á málum tekið af fyrirhyggju.

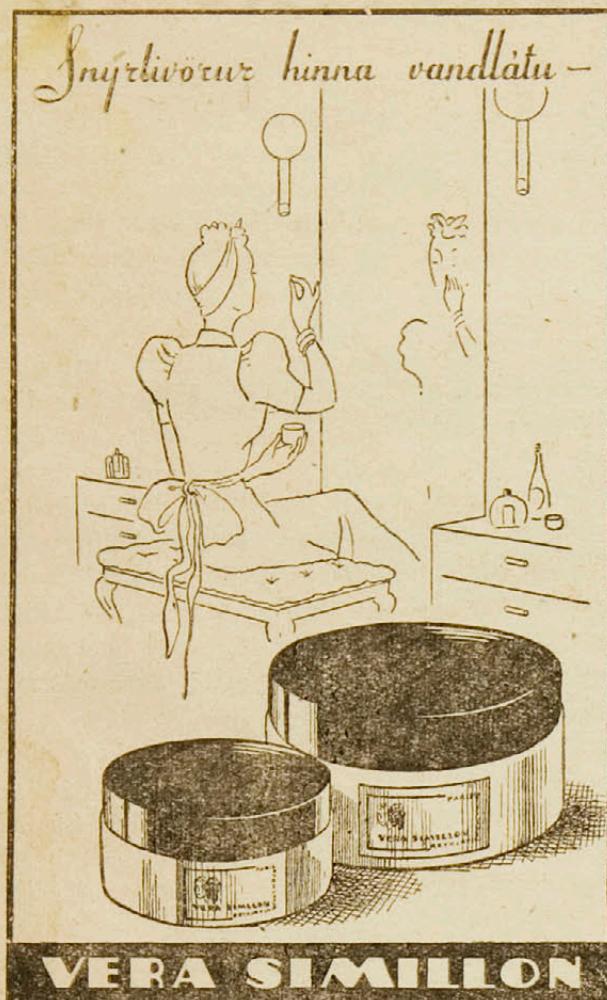
Margt bendir til þess, að vinna megi traustan markað í Ameríku fyrir hraðfrystan fisk. Sú fæða er þar kunn, og þarf því hvorki að kenna mönnum átið, nje geymslu eða flutning. En ekki mun þó Ameríkumarkaður duga, ef Íslendingar ætla að margfalda framleiðslu sína af þessari vöru. Við verðum að freista þess að vinna markaði á meginlandi Evrópu. Það verður eflaust erfitt verk, því alþýða í þeim löndum er lítt vön þessari neysluvöru. Þarf því fyrst að temja smekk fólksins, en jafnframt að fá þá, er dreyfingu matvæla hafa á hendi, til þess að komasjer upp kælitækjum til géymslu vörunnar, og einnig þurfa flutningatæki að hafa kælirúm. — Til alls þessa þarf mikla þrautseigju og skynsamlegar aðferðir. Og svo það sem mestu varðar: að varan sje vönduð og verði í hóf stilt. En takist að gera hraðfrystan íslenskan fisk að daglegri fæðu alþýðu í löndum Evrópu, þá geta íslensk fiskimið gjört Íslendinga auðuga þjóð.

Líklegt má telja að fullkomnar fiskirannsóknir leiði í ljós miklu meira af niðursuðuhæfum fiskitegundum við strendur Íslands, en menn vita nú. Nokkur vísir er þegar í landinu til verksmiðjureksturs í niðursuðu, og bendir reynslan í þá átt, að við getum framleitt og unnið markaði, aðallega í Ameríku, fyrir málmyrðar sjávarafurðir. — Norðmenn fluttu út og soldu fyrir stríð sjávarafurðir í dósum fyrir nokkra tugi miljóna króna á ári. Nú vitum vjer að þessi markaður er til, og að við ráðum yfir miklu af sama efni til niðurlagningar. Hvað annað en forsíjárleysi og dugleysi getur þá bægt okkur frá því að verða útflyttjendur þessarar vöru í stórum stíl?

## Siglingar.

**EINS** og áður var að vikið, er framleiðsla Íslendinga einhæf, og verður að mestu leyti að seljast á erlendum markaði. Pessi mikla utanríkisverslun krefur flutninga. Það er með öllu óþolandri að við, sem erum eyjhjóð, skulum eiga það undir forkasti annara þjóða, hvort nauðsynjar flyttast til landsins og ísl. framleiðsla á erlenda markaði.

Framh. á bls. 30.



*Útvegum frá Bretlandi og Ameríku  
allar tegundir af*

## **Fatnaði Vefnaðarvörum og efnavörur til iðnaðar**

Talið við okkur áður en þið festið kaup annarsstaðar.

**O. H. HELGASON CO.**  
*Borgartún 4 – Sími 5799*



Snyrtivöruverksmiðjan Vera Simillon er ein elsta og fullkomnasta snyrtivöruverksmiðja landsins. — Margra ára reynsla hefir kennt okkur að fullnægja mismunandi þörfum fjölmargra viðskiftavina.

Vera Simillon snyrtivörur líka alltaf best.

Söluumbóð:

Akureyri: Valgarður Stefánsson.  
Reykjavík: O. H. Helgason & Co. Borgartún 4,  
Sími: 5799.

**VERA SIMILLON**  
*snyrtivöruverksmiðjan*

Efnagerðin Stjarnan framleiðir úr bestu fáanlegum hráefnum allar tegundir af efnagerðarvörum svo sem: Búðingsduft, Sósulit, Matarliti, Borðedik, Ediksýru, Vinedik, Lyftiduft, Eggjaduft o. fl. o. fl.

Áhersla lögð á vöruvöndun.

**Efnagerðin Stjarnan**  
KEMISK — TEKNISK VERKSMIÐJA  
BORGARTÚN 4 — SÍMI: 5799

Útvegum frá Bandríkjum nýjar, notaðar og endurbygðar vjelar svo sem:

**Krana, Mokstursvjelar, Ýtur (bulldozer)  
Grjótmulningsvjelar Vjelknúnar dælur,  
Vjelknúnar vindur (spil) Mótorbátavjelar  
Veghefla, Rennibekki, Borvjelar o. fl.**

Bjarni Pálsson vjelstjóri, söluður okkar, er nýkominn úr ferðalagi um Bandaríkin og hefir tryggt bestu sambönd á þessu sviði.

Leitið upplýsinga áður en þjer festið kaup annarsstaðar.

Heimasími Bjarna Pálssonar 2615.

**O. H. HELGASON & CO., Vjeladeildin**  
*Borgartún 4 – Sími 5799*

# FRAMTÍÐ LANDBÚNAÐARINS

## Eftir Jón Sigurðsson, alþingism. Reynistað

## I.

ÞEGAR ritstjórar Morgunblaðsins fóru þess á leit við mig í tilefni af þeim merkilegu tímamótum, er nú standa fyrir dyrum, að jeg skrifaði greinarkorn um framtíð íslensks landbúnaðar, tók jeg því fálega. Þegar vordagarnir koma, eru helstu verkefni okkar bændanna að hlúa að nýgræðingnum og nýju lífi; merkilegt starf, sem of fáir kunna að meta eins og vert er. Það eru störf, sem taka bónadann allan, ef hann ber það heiti meir en að nafni. Skriftir og ritsmiðar verða þá hvimleið viðfangsefni, sem flestir óska horfin út í hafsauga. Þetta verður að vera afsökun min fyrir því, að til þessarar greinar er ekki svo vandað sem jeg hefði kosið og efnið verðskuldar. —

Það skal tekið fram, að í einum þætti þessarar greinar er stuðst mjög við athuganir, er gerðar hafa verið og fram koma í samkepnisritgerð, sem send var B.fjel. Íslands.

## II.

ÞVÍ MIÐUR verð bæði jeg og aðrir að taka undir með skáldinu: „Lítið vitum aftur en ekki fram, skyggir Skuld fyrir sjón“. Þetta gildir jafnvel framar venju nú, meðan alt er í óvissu um, hvað ofan á verður hjá stórpjóðunum, t. d. í verslunar- og tollmálum o. m. fl., er íslenskan landbúnað varðar miklu.

Jeg geri þó fastlega ráð fyrir, að hlutverk íslensks landbúnaðar og bændastjettar haldist óbreytt eins og það hefir verið á liðnum öldum frá upphafi Íslands bygðar, en það er:

1. að sjá þjóðinni fyrir hollri og kjarnmikilli fæðu;

2. að leggja þjóðinni til efri til iðnaðar, t. d. ull í hlýjan klæðnað og skinnayöru ýmiskonar.

3. að framleiða gjaldeyrisvöru til útflutnings að því leyti, sem framleiðsla landbúnaðarvara er meiri en innanlandspörfin krefur á hverjum tíma.

4. að ala upp tápmikið og heilbrigjt folk bæði á líkama og sál.

5. að varðveita tungu þjóðarinnar og íslenska bændamenningu.

Jeg er sannfærður um, að framtíðarheill þjóðarinnar veltur meðal annars innjög á því, hvort íslensk bændastjett verður þess megnug að leysa þessi verkefni vel af hendi.

## III.

ÁÐUR EN jeg ræði frekar um framtíðina vil jeg þó fyrst staldra við. Síðan um síðustu aldamót hefir fólk fækkað í sveitum, þar með talin kauptún með færri en 300 ibúa, úr 62919 manns ofan í 46984 manns árið 1940. En sveitirnar hafa ekki að eins mist rúmlega  $\frac{1}{4}$  af mannafla sínum og vinnuorku, sem hefir flutst til kauptúna og sjávarþorpa. Með bessu fólk hafa einnig flutst miklar fjárhæðir á mælikvarða okkar bændanna. Þetta hefir ekki verið rannsakað, en er þó vissulega rannsóknarefni. Grunur minn er, að hjer sjé um marga miljónatugi að ræða, miðað við nágildandi verðlag peninga.

Þrátt fyrir þessa blóðtöku hafa þeir sem eftir sátu orkað því að alsljett mórg tún og hefja mikla tún-útgræðslu og engjaraekt, byggja viðsvegar bæði íbúðar- og úthús úr varanlegu efni, gera girðingar, sem ná yfir afar miklar vegalengdir og ótal

önnur mannvirki. Á sama tíma hefir búpeningi bænda fjölgað. Töðufallið meir en tvöfaldast. Útheysfengurinn aukist nokkuð, og ef tekið er tillit til aukinna afurða búfjárins á hvern einstakling, má telja, að á síðustu 43 árum hafi framleiðsla landbúnaðarins aukist um nálægt 50%.

Á síðari árum hafa auk þessa mörg hjeruð og sveitir lagt á sig stór gjöld til vegagerðar innanhjeraðs. Þetta, ásamt fjárframlögum ríkisins, hefir orkað því, að árlega fjölgar þeim býlum, sem fá afkærar veg heim til sín, svo fjarlægðirnar hverfa nú óðum.

Allar þessar framkvæmdir og aukin afköst eru hvað sem hver segir Grettistak, sem íslenskir bændur hafa lyft, þrátt fyrir mikinn missi bæði manna og fjármuna.

Þetta sýnir ljóslega orku íslenskra bända, en það er atriði, sem ekki er hægt að ganga framhjá, þegar rætt er um framtíðina, og hvers vænta má af bændastjettinni, ef það tekst, sem jeg vona, að búa henni þau starfsskilyrði, að hún geti neytt að fullu krafta sinna.

## IV.

TIL ÞESS að íslenskir bændur geti valdið þeim verkefnum nú og framvegis, er vikið var að hjer að fram-an, verða bændur að fá framleiðsluverð fyrir vörur sínar. Margir draga í efa, að bændur geti að stríðinu loknu sett vörur sínar erlendis fyrir framleiðsluverð. Þeir gera því ráð fyrir, að framvegis verði bændur að framleiða eingöngu fyrir innlenden markað. Ef hrakspár þessar rættust, væri loku skotið fyrir allan vöxt

landbúnaðarins um langt skeið. Alt tal manna um nýbýli, samvinnubygðir er og margt fleira, væri þá óvitahjal. Þeir sem trúlausastir eru á framtíð ísl. landbúnaðar, fengju þá að sjá drauma sína rætast, er nær hálf landið legðist í eyði.

Hjer er því eins og sakir standa um mjög þýðingarmikið atriði að ræða fyrir framtíð landbúnaðarins, og verður þess vegna ekki hjá því komist að athuga það sjerstaklega.

## V.

ÍSLAND er af búfróðum mönnum talið vel fallið til landbúnaðar, þótt framleiðslan geti ekki orðið fjölbreytt. Jarðvegurinn er mjög vel fallinn til ræktunar. Veðrattan veldur bændum að visu örðugleikum, en ýms ráð eru nú fyrir hendi til að bæta úr því, sem áður þektist ekki, og þeim hjálparráðum fer vafalaust fjölgandi. Bændur í öðrum löndum hafa einnig við margvislega örðugleika að stríða af völdum náttúrunnar, þótt þeir búi sunnar á hnettimum. Skilyrði eru hjer góð til grásræktar bæði að því er snertir uppskerumagn og gæði hennar, en á grásræktinni byggist ísl. landbúnaðurinn. Búpemingurinn er litt ræktaður, en kyn-góður og stendur til mikilla bóta. Loks er hjer gnægð ræktunarlands, viðlend og grösug heiðarlönd til sumarbeitar og lengur, ef samtök væru um að notfæra sjer þau á rjettan hátt, og ódýrt jarðnæði, samanborið við nágrannalöndin.

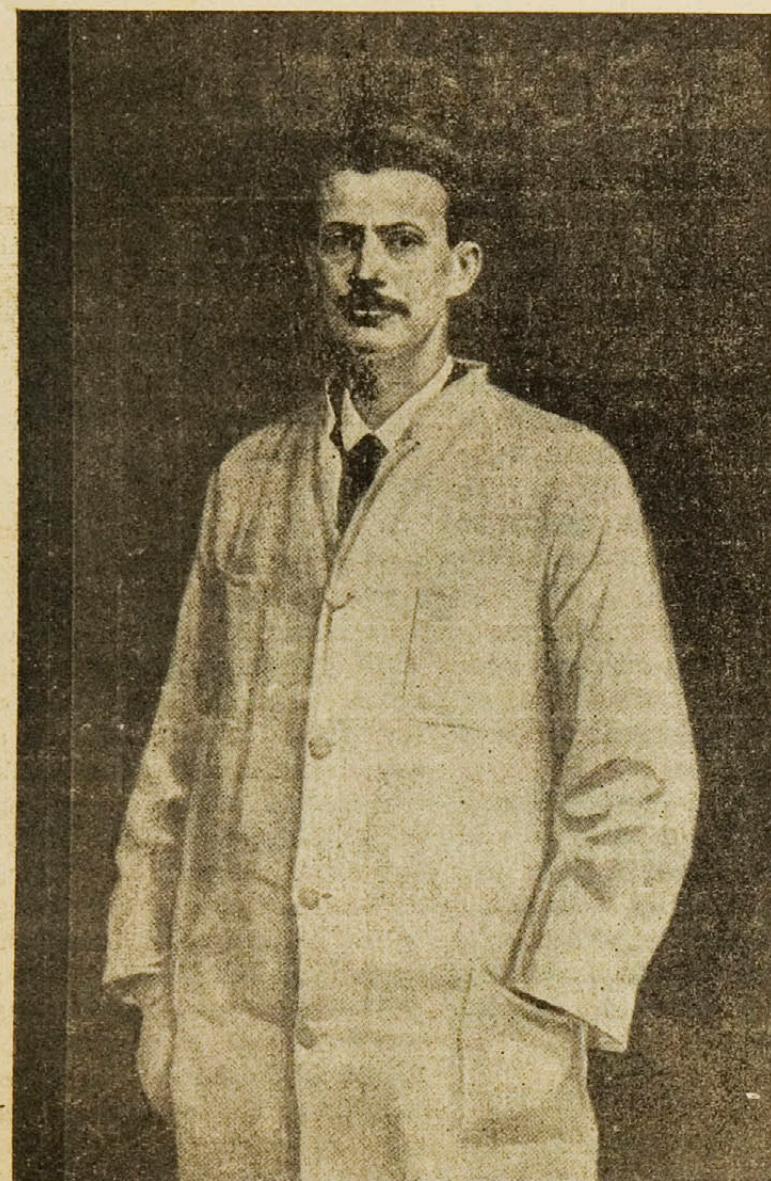
Við höfum því frá náttúrunnar hendi skilyrði til að keppa við aðrar þjóðir um sölu búfjárafurða, ef annað brysti ekki.

Framh. á bls. 25.



SÁMSSTAÐIR Í FLJÓTSHLÍÐ. Eitt mesta fyrirmundarbú á landinu í nýtisku stíl, í höndum Klemensar Kristjánssonar tilrauna-stjóra.

# Æfisaga frægasta Íslendings síðan á þrettándu öld



hins mikla vísindamanns og velgerðarmanns alls mannkynsins

## Niels Finsens

Vísindin um áhrif ljóss og sólskins á mannslíkamann eru afrek hans,  
endu hlaut hann Nobelsverðlaunin á unga aldri fyrir vísindaafrek sín.

Niels Finsen var Íslendingur, sonur Hannesar Finsens, amtmanns, en hann var sonur Ólafs Finsens, assessors við landsyfirljettinn í Reykjavík, Hannessonar, biskups i Skálholti, er var sonur Finns biskups Jónssonar, prófasts Halldórssonar í Hitardal.

Niels Finsen var stúdent hjeðan eins og minningartaflan í Mentskólanum segir til um.

ÆVISAGA NÍELS FINSENS er saga um þrotausa baráttu manns, sem finnur svo til þjánings meðbræðra sinna, að hann ann sjálfum sjer engrar hvildar í lífinu.

Gleði hans er að hjálpa öðrum. Einkunnarorð Finsens voru:

Sá hefir lifað vel, sem lítið hefir borið á.

Pessi fagra saga, sem enginn getur lesið án þess að verða fyrir ógleymanlegum áhrifum, á vafalaust eftir að vekja marga landa hans til að endurskoða líf sitt og lífsviðhorf á þessum mikilvægu tímamótum.

Dr. Gunnlaugur Claessen skrifar ítarlegan formála.

Bókin fæst í fallegu skinnbandi í öllum bókabúðum.

**BÓKASTOFA HELGAFELLS**  
*Aðalstræti 18 – Sími 1653*

## Mesta alþýðuskáld, sem þjóðin hefir átt

### PÁLL ÓLAFSSON

Visur og ljóð Páls Ólafssonar hafa lifað á vörum Íslendinga í yfir 50 ár, og þau munu lifa um allar aldir. Þó hafa ljóðin aðeins einu sinni áður, fyrir síðstu aldamót, verið gefin út.

Ítarlega ritgerð um skáldið og list þess skrifar sveitungi og frændi Páls, Gunnar Gunnarsson skáld á Skriðuklaustri.

Þetta er falleg og mjög vönduð heildarútgáfa og kostar aðeins kr. 55.00 í bókabúðum.



**BÓKASTOFA HELGAFELLS**  
*Aðalstræti 18 – Sími 1653*

# — Framtíð landbúnaðarins

Framh. af bls. 23.

Gerðar hafa verið samanburðar-rannsóknir á ýmsum bessum atriðum hjer og hjá nágrönum okkar austan hafs og vestan. Rannsóknir bessar, sem bygar eru á opinberum heimildum, leiða í ljós, að hátt kaup-gjald í landbúnaðarvinnu hjer á landi samfara mikið minni vinnutækni og minni vinnuafköstum veldur lang-samlega mestu um, hve samkepnin er íslenskum bændum erfið á erlendum mörkuðum. Eftir atvikum er það heppni fyrir okkur, að meinsem-din skuli aðallega vera á þessum sviðum, því á þessu er hægt að ráða bót.

## VI.

AF FRAMANRITUÐU er það ljóst, að bændur verða framvegis að leggja höfuðáherslu á að lækka fram-leiðslukostnaðinn. Helsta leiðin verður að spara dýrt mannahald, en auka í þess stað vjelanotkun á öllum sviðum og hverskonar tækni utan bæjar sem innan, svo að vinnuhraðinn og afköstin aukist að miklum mun. Jafnhliða þessu þurfa bændur og þær stofnanir, er fyrir þá vinna, að kappkosta að auka vörugæðin á allan hátt, svo að vörur bænda verði eftir-sóttar af innlendum og útlendum kaupendum. Það hefir áður verið að það bent, hversu mjög bændur juku afköst sín á síðastliðnum 40 árum. Íslenskir bændur safna nú kröftum til nýrra átaka að stríðinu loknu. Með stuðningi þess opinbera, þætti mjer ekki óliklegt, að þeir gætu enn tvöfaldað afköstin á tiltölulega fáum árum.

## VII.

TIL PESS að bændur geti alment riðið búskap með nýtisku sniði verða þeir með aðstoð rikisins að vinna að því, að þau starfsskilyrði fáist, er henta hinu nýja búskaparlagi og geri þeim kleift að keppa við aðra at-vinnuvegi, bæði um fólk og fjármagn, og við aðrar þjóðir um mark-aði.

Skal nú vikið stuttlega að því, er gera þarf til þess að bændur fái við-unandi starfsskilyrði:

1. Að vísindi, vjelar og tækni annara þjóða, er komið geta að gagni fyrir landbúnaðinn, verði notuð til hins ítrasta. Haft verði vakandi auga á öllum nýjungum erlendum og inn-lendum á þessu sviði og rannsakað gildi þeirra. Útbreiddar vjelar og vinnubrögð, er best reyndust, t. d. með því að láta þar til hæfa menn ferðast sveit úr sveit til þess að kenna bændum eða húsmæðrum meðferð nýrra vjela eða hentugri vinnubrögð.

2. Að ítarlegar rannsóknir verði gerðar á ýmsum hagfræðilegum atriðum, er snerta landbúnaðinn og við mismunandi skilyrði, t. d. hvaða jarðarstærð og bústærð svarar hæstri búrentu. Hvar mörkin liggja milli þess, að betur borgi sig að hafa sauðfje en kýr. Hvaða búrentu svarar stóðrossaeign móts við annan búpening og margt fleira mætti telja.

Búrekningaskrifstofa ríkisins er sjálfskjörin til þessa starfa, en hana skortir nauðsynlegt fje til að greiða aðstoðar- og eftirlitsmönnum við færslu búrekninga. Tillaga hefir komið fram um, að sett yrðu á stofn

reynslubú, er hefðu á hendi hag-fræðilegar tilraunir o. fl.

3. Að öll tún og áveituengjar verði gerð vjeltæk, svo að sláttur með orfi og ljá verði í mesta lagi aðeins ígrípaverk. Nýjar og stórvirkar vjelar gera það kleift að sljetta á fáum árum alt túnþýfi, sem eftir er, og rifa sundur harðbalann. Það mun reynast hentugast sökum þess, hve vjelarnar eru dýrar og mikilvirkar, að Búnaðarsamböndin kaupi vjelarnar með stuðningi þess opinbera og reki þær. Þar næst kemur röðin að túnútgáðslunni, sljettun engja, framræslu og áveitu, en alt þetta má vinna með stórvirkum vjelum.

4. Að vegir færir bifreiðum verði lagðir um allar sveitir og komist smám saman á öll sveitaheimili, þar sem slikt er kleift. Þetta er eitt af frumskilyrðum fyrir því, að hægt sje að ná miklum afköstum. Það kæmi t. d. að litlu haldi, þótt bóni hefði nýtisku mjaltavjelar, ef hann eyddi hálfum deginum í að flytja mjólkina á afkieran veg. Vegagerðin hefir til skams tíma notað aðallega skófluna, gaffalinn og kerruna. Nú eru stórvirkar vegavinnuvjelar að koma í stað þessara tækja og þeim fjölgar vaftalaust mjög á næstu árum. Við þessa breytingu verður margt kleift í vegamálum, sem áður virtist óvinnandi. Svo heppilega vill til, að sömu vjelar má nota að miklu leyti við jarðvinslu og skurðagröft og við vegagerðina. Virðist auðsætt, að Búnaðarsambönd og sýslufjelög hafi samvinnu um kaup slikra vjela og noti þær jöfnum höndum til jarðvinslu og vegagerðar, eftir því sem með þarf á hverjum stað, sparast við það flutningur á vjelum milli vinnustaða o. fl.

5. Að rafmagn til verkaljettis, ljósa, suðu og hitunar komist á sem allra flest sveitaheimili. Mjer er það ljóst, að mörg heimili og bygðarlög verða að biða lengi með þeim aðferðum, sem nú eru notaðar við flutning raf-magnsins. En hver veit, nema einnig það breytist og að hægt verða að flytja áður langt liður sterkan raf-straum á einfaldan og ódýran hátt jafnvel út á ystu annes.

Fátt eða ekkert mundi verða hús-mæðrum í sveitunum jafn mikið til verkaljettis og ánægju, ef jafnframt fylgdu fjölbreytt, vinnusparandi tæki, en slikum tækjum fjölgar og verða fullkomnari með hverju ári, sem liður. Þá má ekki gleyma vjelum, sem notaðar eru við utanbæjar-störf og sem ganga fyrir rafmagni, s. s. mjaltavjelar o. fl., er geta haft mikla þýðingu fyrir bændur. Auk þessa mundi ýmiskonar iðnaður rísa upp í sveitunum, ef kostur væri á nægri raforku, þeim til mikils hag-ræðis.

6. Að íslenskur búpeningur verði kynbættur fyrst og fremst með ströngu úrvali og sæðisflutningi frá útlendum kynjum, ef þess gerist þörf, til þess að ná eiginleikum, er samrýmast markaðskröfum og íslenskum aðstæðum. Jafnframt verði gerð rækilega undirbún tilraun til að útrýma öllum þeim sauðfjárvillum, sem hægt er að losna við með einu átaki.

7. Að íbúðar- og úthús til sveita

verði bygð með sjerstöku tilliti til þess að ljetta umgengnina, b. e. spara vinnu og tíma þeirra, er þar starfa. Til þess að koma byggingarmálum sveitanna í viðunandi horf hygg jeg, að líklegasta leiðin verði, að Búnaðarsambönd eða smærri heildir tækju byggingarmálið að sjer, þannig að það hjeldi úti vinnuflokkum byggingarmanna með fullkomnustu tækjum, sem kostur er á, t. d. hræri-vjelum, mótorum, steypumótu um málmbendingi o. s. frv. Húseigandi sái um, að alt efni væri fyrirriggjandi á staðnum, en Sambandið legði til vinnu og vjelar og skilaði húsinu fokheldu, tækju þá fyrir næsta hús o. s. frv. En innanhússmíðið yrði vetrarvinna, sem eigandi annaðist. Á þennan hátt yrði komið við fullkomnum vjelum og fljótvrirkustu og bestu aðferðum, sem tæplega verður við komið, ef hver baukar fyrir sig.

Eins og áður er tekið fram, eru öll bessi mál þannig vaxin, að framkvæmd þeirra er nauðsynleg til þess að bændur fái þau starfsskilyrði, er þeir þarfnaðar við atvinnurekstur sinn og geti teki upp nýtt búskaparlag. Þessar framkvæmdir eru einnig nauðsynlegar, ef bændum á að verða kleift að lækka afurðaverðið innanlands og utan, en fá þrátt fyrir það full framleiðsluverð.

Þetta tel jeg að verði eitt af höfuð viðfangsefnum bændastjettarinnar næsta áratuginn.

Jeg hefi orðið nokkuð langorður um þenna þátt framtíðarmála landbúnaðarins. Stafar það af því, að jeg tel, að framleiðslan og samkepnishæfni hennar sje grundvöllurinn, sem framkvæmdir og framtíðardrauma bænda byggjast á. Skal nú vikið litillega að örðum viðfangsefnum, sem framundan eru.

## VIII.

PESS verður mjög vart, að bændur eru svartsýnir á framtíðina, þótt fjárhagsstæður þeirra sjeu yfirleitt vel viðunandi. Það er fólksleysi, sem nú háir landbúnaðinum svo, að slíks munu ekki dæmi áður hjer á landi, og eykur stórlægur erfiði þeirra, sem eftir sitja, svo að mörgum finst þeir geti vart undir því risið og örvaða um sinn hag. Svo er jafnan, er harðindi ganga yfir, venjulega hafa þau verið tengd við hafis eða eldgos. Að þessu sinni stafa þau af óáran í mann fólkini. Fjárstráumur striðsárranna hefir raskað dómgreind fjölda fólks á hinn óheillavænlegasta hátt, svo það virðist hafa mist öll stefnumið nema krafsa til sín fje. En þessum harðindum er líkt farið og örðrum, þau taka enda og þá taka bændur til starfa með nýjum áhuga og björtum vonum. Fólksleysið og örðugleikarnir, sem af því leiða, kennir bændum að draga ekki lengur að hlíða kalli tímans og taka vjelarnar og ódýrari orku en mannsaflíð í þjónustu sína strax, þegar um rýmist, og sannast þá, að fátt er svo með öllu ilt, að ekki boði nokkuð gott. En þótt vjelarnar sjeu ágætar og breyti striði í leik, þá þurfa þær manninn með sjer. Verkafólksmál sveitanna verða því þrátt fyrir þær eitt af framtíðarmálunum, því ekki geri jeg ráð fyrir tóum einyrkjabúskap í framtíði.

inni, hann hefir ekki þótt eftirsóknarverður hingað til, þótt margur verði að bjargast við hann eins og nú standa sakir.

Margt fólk setur markið aldrei hærra en að hafa lífvænlega at-vinnu og eigið heimili. Kjör verka-manna í kaupstöðum fyrir stríð voru ekki eftirsóknarverð, þótt kaupið væri hlutfallslega hátt. Það virðist því undarlegt, ef bændur geta ekki á eðlilegum tínum veitt því verkafólk, sem er uppalið í sveit og hefir yndi af skepnum og sveita-vinnu, lífsskilyrði, sem meir en jafn-ist á við að hirast í kjallaraholum kaupstaðanna og oft við óvissa at-vinnu. Liklegustu framtíðarlausnina til að tryggja bændum gott ársfólk til bústarfa, hygg jeg vera að þeir sem fest hafa ráð sitt eða hafa það í hyggju, eigi kost á litilli en góðri íbúð, helst í sjerstöku húsi, þar sem það hefði heimili sitt. Kaupið yrði greitt að nokkru í búvöru og fóðrum eftir gömlu lagi. Á þenna hátt verða hjúin þáttakendur í búrekstri heimilisins og báðir hafa haginn ef vel gengur. Í gamla daga var það besti skólinn fyrir ungt fólk að starfa á góðu heimili áður en það reisti bú. Þrátt fyrir allar skólagöngur er það svo enn, og mun verða einnig í framtíðinni.

## IX.

NOKKUÐ er rætt öðru hvor um samvinnubygðir og nýbýlahverfi sem framtíðarlausn til þess að bæta úr á-göllum einyrkjjabúskaparins. Færi vel á því, að tilraunir yrðu gerðar í þá átt, en ekki kæmi mjer á óvart, þótt þar kæmu fram gallar, sem yrðu þess valdandi, að þessar lausnir þættu ekki eftirsóknarverðar er fram liðu stundir. Takist bændum að koma framleiðslumálum landbúnaðarins í viðunandi horf, mun þróunin aðal-lega verða á þá leið, að bygðin þjett-ist við skiftingu jarðanna. Þetta hygg jeg að verði framtíðarlausnir og að öllu leyti sú æskilegasta. Pegar ak-vegakerfið nær inn til dala og út á annas, munu margar þær sveitir, sem fólkid flýr nú vegna vegleysis og þar af leiðandi einangrunar, fyllast að nýju af starfandi fólk.

Ísland er ekki of stórt, ef horft er til framtíðarinnar, en bændurnir eru ennþá of fáir. Gæði landsins notast best í dreifbýli, og í dreifbýlinu hefir íslensk menning proskast.

## X.

PEGAR jeg hugsa um framtíð landbúnaðarins, öfunda jeg þá bændur, er verða á ljettasta skeiði, er stríðs-ólgan þrýtur. Þá hefst, ef ekki verður því ver á halldið, nýtt starfs- og nýskipunartímabil, sem verður ein-stakt í búnaðarsögu okkar. Nýjar vjelar og ný vinnubrögð ryðja sjer til rúms. Jarðrækt allskonar, kyn-bótum og vöruvöndun fleygir fram. Kornrækt blómgast í hinum veðursælli hjeruðum, sem fullnægir að minsta kosti fóðurkornspörf lands-manna. Nýjar og verðmætar trjáteg-undir verða gróðursettar um land alt. Á hverju býli, þar sem landrými og önnur skilyrði leyfa, risa upp skógar-teigar, er þegar fram líða

Framh. á bls. 30.

# Garðar Gíslason

Reykjavík — (Stofnsett 1901) — Sími: 1500 (4 línur)

Innflutningur:

**Matvörur**

**Hreinlætisvörur**

**Pappír**

**Ritföng**

**Prentlitir**

**Skrifstofutæki**

**Vefnaðarvörur**

**Smávörur**

**Byggingarvörur**

**Baðlyf**

**Bókbandsefní**

**Handverkfæri**

**Vjelverkfæri**

**Rafmótórar**

**Skrúfur**

**Vöruhúslyftur**

**Vöruhúsvagnar**

**Dieselrafstöðvar**

Útflutningur:

**Ull**

**Gærur**

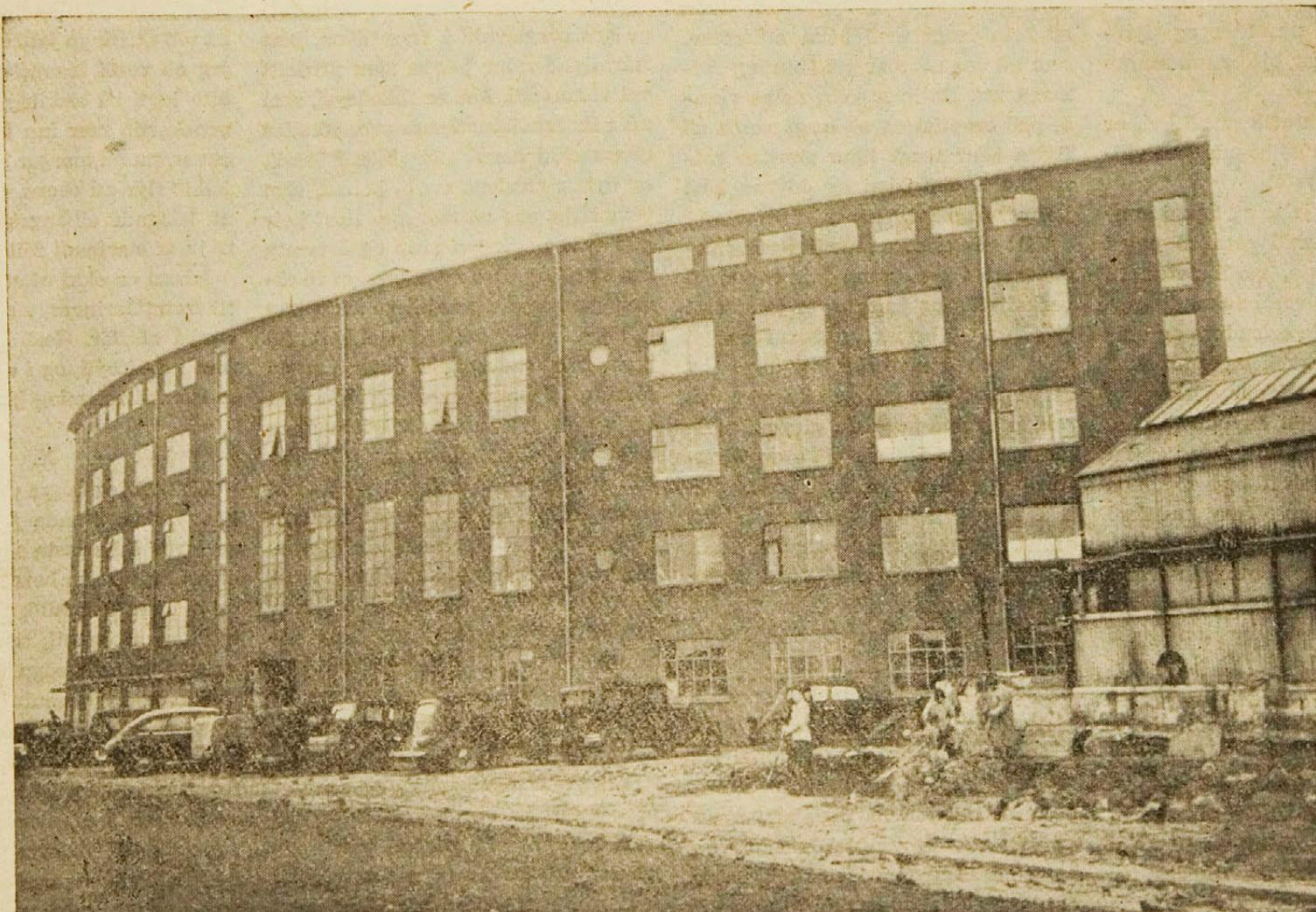
**Skinn**

**Húðir**

Umboð fyrir brunabótafjelagið The Eagle Star Insurance Company Ltd., London

**H.F. HAMAR, Reykjavík**

Símar: 1695, 2880, 2883 (4 línur)



**Skipaviðgerðir**

**Vjelsmiði**

Einkaskjalasafn Bjarna Benediktssonar © Borgarskjalasafn Reykjavíkur

# VEGAMÁLIN Í FRAMTÍÐINNI

Eftir Geir G. Zoega, vegamálastjóra

## AKVEGAKERFIÐ NÚ

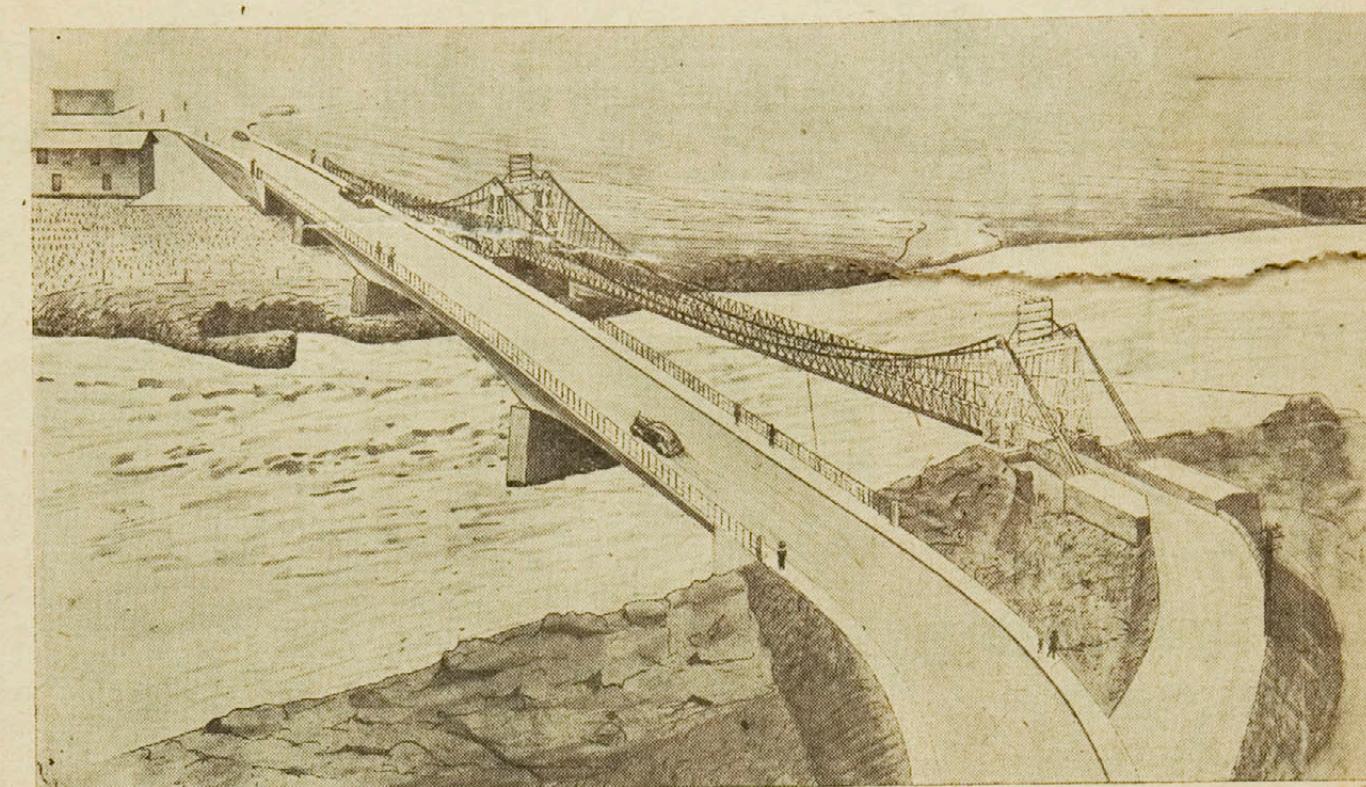
Á UNDANFÖRNUM aldarfjórðungi hefir akvegakerfi landsins skapast að mestu. Talið er að 1919 hafi hjer verið akfærir vegir frá helstu kaupstöðum og kauptúnnum samtals rúmlega 500 km. Nú eru akfærir vegir samtals tæplega 5000 km og hafa því nær 10 faldast að lengd.

Brýr hafa verið bygðar 303 úr járni og steinsteypu, 10 m og lengri, enn fremur 134 brýr styttri.

Samtals hefir verið varið til vegamála frá 1919 um 54 milj. kr. — Á síðari árum hefir vegakerfið þanist sjerstaklega mikil og flestir vegir verið endurbættir að miklum mun. Umferðin hefir vaxið geypilega. Um Suðurlandsbraut aka nú inn í og út úr Reykjavík daglega 5500—6000 bifreiðar og um Hafnarfjarðarveg um 2500 bifreiðar og eru íslenskir bílar nú orðið í talsverðum meirihluta. Hvergi á öðrum vegum er þó svipuð umferð. Siðan 1935 má óhætt telja, að umferðin hafi fimm faldast. Íslensku bifreiðunum hefir fjölgð svo, að þær eru nærfelt helmingi fleiri en 1939, nú um 4050, þá 2150. Til fróðleiks má geta þess, að 1919 voru hjer 126 bifreiðar.

Flutningskostnaður hjer er orðinn meiri en menn munu alment gera sjer grein fyrir. Jeg hefi fyrir nokkruru gert rannsóknir í því málí og gert tilraun til þess að reikna út, hve mikilli upphæð hann nemur á landi, á sjó og í lofti. Jeg veit ekki til, að *verða gert fyrir við lífum* nú í svo óeðillegu ástandi, einnig að þessu leyti, að jeg kaus að miða athuganir mínar við árið 1939.

Flutningskostnaður á landi er sumpart reksturskostnaður bifreiðanna, en sumpart vegabótakostnaður allur, ríkis- og sveitafjelaga. — Flutningskostnaður á sjó og í lofti er talinn reksturskostnaður Eimskipa, Ríkisskipa með flóabátum og Flugfjelags Íslands. Útkoman er þessi í aðaldráttum:



GAMLI OG NÝI TÍMINN. Hin rúml. 50 ára gamla Ölfusárbrey, og við hlið hennar teikning af hinni fyrirhug- uðu nýju steinsteypabrú.

inu er hjer birtist, sýnir, hve stórfelt það er orðið, 1 km vegar á hverja 25 ibúa. Til samanburðar má geta þess, að fyrir ófriðinn var talið, að vegir í Noregi væri sem svarar 1 km á hverja 65 ibúa. Okkar vegir eru bannig miklir að vöxtum, en viðast mjög ófullkomnir, þrátt fyrir mikinn tilkostnað.

Aðalverkefnið, sem nú liggur fyrir, er að endurbæta þá vegi, sem fyrir eru. Fyrsta þætti þess verkefnis, að gera bílfært innan hjeraða og milli landsfjórðunga, er að mestu lokið og verður ekki um mikla þenslu að ræða á næstu árum. Á uppdr. (s. 29) eru sýndir nokkrar helstu leiðir sem vænta má, að gerðar verði bílfærar á næstu áratugum og eru flestar þessara vegagerða tiltölulega kostnaðarlitlar. Tiltölulega eru flestar þessir nýju vegir á Vestfjörðum, enda hefir sá landsfjórðungur til þessa orðið mjög út undan. Nokkra slika aðalvegi vil jeg nefna hjer nokkru

Á Snæfellsnesi kemur vegur út fyrir jökul til Hellissands, en þaðan til Ólafsvíkur og allt til Stykkishólms. Siðan áfram um Skógarströnd i samband við akvegakerfið í Dalasýslu.

Á Norðurlandi má einkum nefna Siglufjarðarveg, veg úr Stiflu til Ólafsfjarðar um Lágeiði, Svalbarðsstrandarveg til Grenivíkur, veg kring um Tjörnes og frá Raufarhöfn um Hálsa til Þistilfjarðar.

Á Austurlandi verða þessir helstu nýir vegir. Frá Þórhöfn um Langanesstrandir og Sandvíkurheiði til Vopnafjarðar, á Hjeraði frá Hallormsstað sunnan Lagarfljóts. — Frá Eskifirði til Neskaupstaðar, frá Reyðarfirði um Fáskrúðsfjarðar- og Stöðvarfjarðarbygð til Breiðdals. — Yfir Berufjörð er gert ráð fyrir ferju. Þá er og gert ráð fyrir, að brú verði bygð á Jökulsá hjá Grímsstöðum á Fjöllum og stytlist við það aðalleiðin milli Norður- og Austurlands um 34 km. Hefir þegar verið lagt í sjóð til byggingar þessarar brúar rúmlega 400 þús. kr. Er þarna fyrirhug- uð járnhengibrú, 104 m löng, vönduð og all-kostnaðarsöm og verður fráleitt bygð fyr en að ófriðnum loknum.

Á Suðurlandi eru þessir vegir helstir: Krísvíkurvegur, vegur suður Grímsnes, um nýja stórbrú á Hvítá hjá Kiðjabergi suður á Flóaveg. Vegur frá Skálholti suður yfir Hvítá á nýrrí brú hjá Iðu. Vegur úr Hreppum um brú á Þjórsá hjá Þjórsárholti, um Land og Rangárvelli. — Meira er í óvissu um, hvernig bæta megi úr samgönguleysi yfir sandana í Austur-Skaftafellssýslu. Telja má útilokað að setja brýr á Núpsvötn og Skeiðará, en ekki eins fráleitt á Jökulsá á Breiðamerkursandi. Liklegt má telja, að henta myndi að hafa bila af sjerstakri gerð til flutninga um sjálfa sandana, en hestarnir verða drýgstir yfir þessi ströngu jökulvötn, en þó ferja á Jökulsá.

— Á Jökulsá á Lóni er fyrirhug- uð stórbrú svipuð og Markarfljótsbrúin. Ræða má um að gera

bílfært bæði norður Kjöl til Skagafjarðar og norður Sprengisand til Eyjafjarðar og Bárðardals. Yfirleitt er landslag þannig, að sjálf vegakerðin verður ekki kostnaðarsöm, þar sem yfirleitt má ryðja þar sumarveg um mela og hölt, en nokkrar ár eru torfærur á leiðum þessum, en ekki er mjög kostnaðarsamt að brúa þær, nema Tungnaá. Þá eru sýndir vegir frá Landmannahelli til Lauga og frá Möðrudal suður að Brúarjökli, og er hvortteggja mjög ódýrar vegabætur.

## UMBÆTUR Á NÚVERANDI AÐALVEGAKERFI

ÞÓ HJER sjeu taldir allmargir nýir vegir, verður þó aðalverkefnið fram undan að bæta núverandi vegin og þá fyrst og fremst, þar sem umferð og flutningabörf er mest. Má þar sjerstaklega nefna Suðurlandsbrautina austur yfir Ölfusá. Flutningar þessa leið hafa vaxið geypilega og er orðið mjög aðkallandi að bæta úr samgönguerfiðleikum þar. — Reynslan hjer á landi og annarsstaðar hefir sýnt, að steinsteyptu vegir eru ákjósanlegastir, þeir eru dýrir í byrjun en ljettir í viðhaldi. Hætt er þó við, að sumum vaxi í augum kostnaðurinn og má í því sambandi nefna 25 milj. kr., sem lauslega áætlun. Þá er óumflýjanlegt að gerð verði þegar á næstunni ný brú á Ölfusá. Hefir þegar verið gerður tillöguuppráttur af steyptri brú með tvöfaldri akbraut og gangstjeltum. Lengd brúar verður 131 m.

Sumir eru svo bjartsýnir að þeir tala um steyptan veg til Akureyrar, en þar sem það er meir en 7 föld vegarlengdin frá Reykjavík að Selzfossi og auk þess viða um miklu örðugra land, tel jeg ráðlegt að hugsa ekki svo hátt á næstu áratugum.

Á undanförnum árum hefir af nokkru kappi verið unnið að vegabótum til Akureyrar og er nú sjerstaklega lagt fje til Vatnsskarðsvegar og Öxnadalsheiðar. Alllangir kaflar

Framh. á bls. 29

### 1. Landflutningar

a. Vegabætur og vegaviðhald	3,2 milj.
krónur	
b. Bifreiðar, reksturskostnaður	18.3
miljón krónur	
2. Sjóflutningar	21.5 milj. kr. 81.8%
3. Loftflutningar	4.7 — 17.9%
	0.076 — 0.3%

Samtals 26.276 milj. kr. 100%

nánar.

Ráðgert er, að aðalsamband til Vestfjarða verði sumpart með skipi milli Stykkishólms og Brjámslækjar, en þaðan komi akfærir vegir til Patreksfjarðar, Bíldudals og inn Barðaströnd i samband við akveginn hjá Þorskafirði, en sumpart þaðan um Kollabúðarheiði og Þorskafjarðarheiði að Melgraseyri við Ísafjarðardjúp. Þaðan komi ferja til Ísafjarðar. Siðan vegarsamband til Rafnseyrar við Arnarfjörð norðanverðan, þá ferja til Bíldudals. Af Kollabúðarheiði austast komi vegur til Steingrimurssfjarðar. Þaðan norður til Reykjavíkarfjarðar og suður Strandasýslu um Bitruháls.

Jeg læt ósagt, hve miklu þessi

kostnaður nemur nú, en það er vafalaust yfir 100 milj. kr. Hjer er því um mjög verulegan lið í þjóðarbúskapnum að ræða. Af landflutningum nemur vegabótakostnaðurinn að eins um 15%. Prátt fyrir mjög bætta vegi hin síðari ár, er þó vegakerfi okkar mjög ófullkomnið og ábótant. Jafnframt er sýnt, að áreiðanlega vinnst beinlínis í lækkuðum bifreiðakostnaði mikill hluti eða jafnvel allur tilkostnaður við umbætur á vegnum.

### HELSTU FYRIRHUGAÐAR

#### NÝBYGGINGAR

UPPDRÁTTUR sá af aðalvegakerf-

# H/F Hlammvíðjan

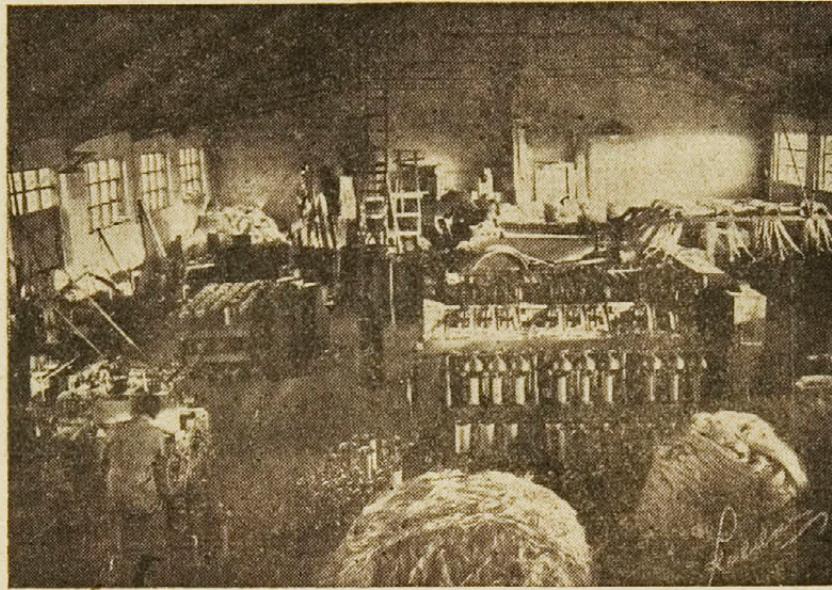
þeckt íslensk  
framleiðsla:

**Vörpugarn**  
**Dragnótagarn**  
**Línugarn**  
**Bindigarn**  
**Pakkagarn**  
**Saumgarn**

**BOTNVÖRPUR**

fyrir togara og togþáta, ýmsar gerðir.

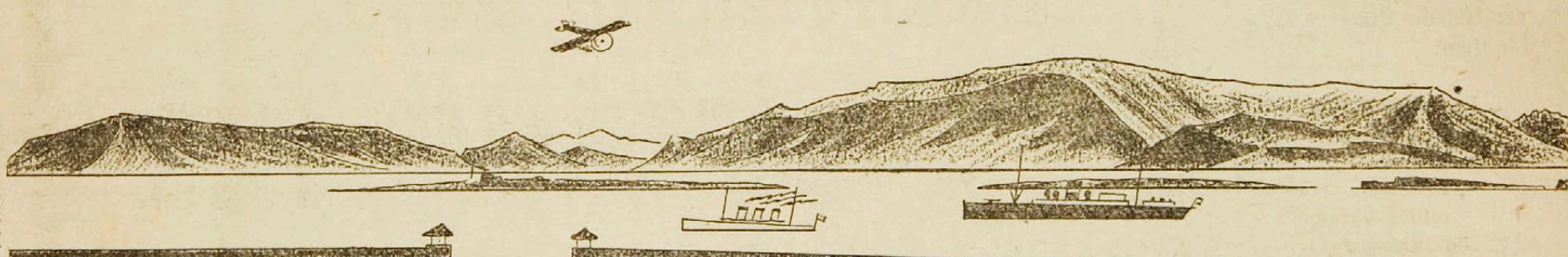
Einnig sjerhnýttar, ef óskað er.



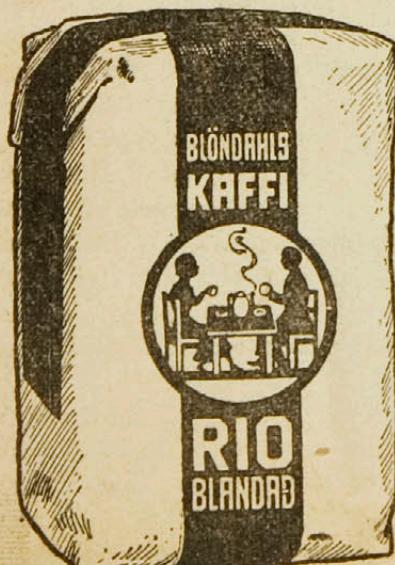
Það mun skapa alþjóð arf,  
Svo öllum full vel liki  
Íslensk vara, íslenskt starf,  
Íslenskt sjálfstætt ríki.



## BLÖNDAHLS BRJÓSTSÝKUR



er viðurkendur um alt land fyrir gæði



**Húsmóðirin,**

som ávalt er besti dómarinn um verð

og vörugæði, kaupir:

**BLÖNDAHLS  
KAFFI**

MAGNÚS Þ. S. BLÖNDALH F/ REYKJAVÍK



# — Vegamálin í framtíðinni

Framh. af bls. 27.

eru þó enn ógerðir, en vænta má að Vatnsskarðsvegur verði fullgerður eftir 2—3 ár og Öxnadalsheiðar eftir 5—6 ár. Má þá vænta, að oft verði bílfært á vetrum til Akureyrar. — Yfirleitt ætti ekki að verða mikil vandkvæði að halda vegum hjor bílfærum á vetrum i bygðum, þar sem veruleg umferðarþörf er. Hinsvegar verður alltaf örðugleikum bundið að halda þá uppi samgöngum um fjallvegi. Þar sem veruleg umferð er, verða notaðar vjelar, snjóýtur og plógar og hefir þegar fengist nokkur reynsla í því efni. En viða er flutningaþörf svo lítil, að allt of kostnaðarsamt verður að halda vegunum bílfærum fyrir venjulega bila. Hefi jeg trú á, að þar verði í mjög verulegum mæli notaðir snjóbilar. — Landslag og staðhættir eru víðast þannig, að slíkir bílar munu geta farið ferða sinna greiðlega og fullnægt flutningaþörfinni þann tíma árs. Nokkur reynsla hefir þegar fengist og að loknum ófriðnum munu vissulega fást hentug farartæki, sem aka ofan á snjónum.

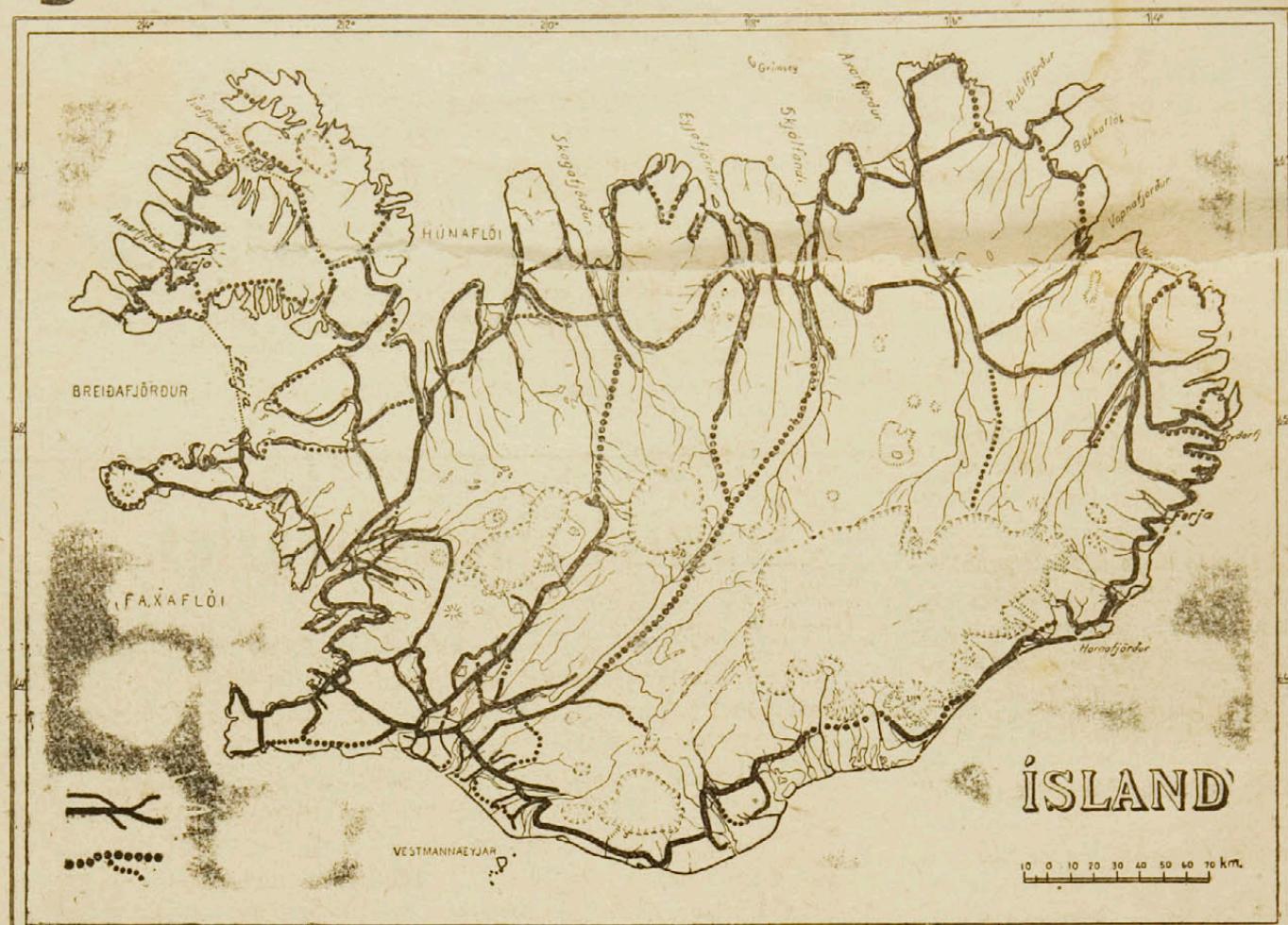
Í fyrra voru sett ný lög um brúargerðir og eru þar taldar 178 brýr. Af þeim eru enn 168 ógerðar, svo sýnilegt er, að æði mikið er ógert á því sviði, og vitanlega eru enn fleiri brýr, sem síðar koma. Þá liggur fyrir á næstu árum að breikka og endurbæla ýmsar eldri brýrnar og er það verk þegar hafið, sjestraklega í nágrenni Reykjavíkur.

Mönnum hættir ýmsum við að áfellast vegamálastjórnina fyrir að hafa ekki varix með ófriðnum og breiðari og vandaðri vegin og brýr, en þess ber að gæta, að efni hafa verið af skornum skamti yfirleitt, en þarfirnar hvarvetna miklar. Var því nauðugur einn kostur að dreifa vegafjenu viða um land. Allra síðustu árin hefir verið nokkrum rýmra um fje og vegabætur með mesta móti, þannig voru dagsverk manna 200.000 1942, en 159.000 1943. Til samanburðar má geta þess, að 1925 voru þau 22.500 og á árunum næstu fyrir ófriðinn 85—95.000.

## NAUÐSYN VJELANOTKUNAR

TIL ÞESS að geta framkvæmt með hagsýni vegabætur og viðhald, er brýn þörf nýtisku stórvirkra vjela, enda hefir Alþ. viðurkent það og veitt í ár 1.4 milj. kr. til vjelakaupa til viðbótar allverulegri upphæð á síðastliðinu ári. Vonandi tekst áður langt líður að fá til landsins vjelar þær, sem þegar hafa verið keyptar. Það væri góð byrjun, en það er bersýnilegt, að hjor er þörf margra vjela, einnig vegna örðugleika að flytja þær langar leiðir. Þá verður og að breyta um tilhögum á fjárveitingum, þannig að veittar verði stærri upphæðir árlega til hverrar nýlagningar, en vegirnir flokkaðir og ákveðið hverjur skulu sitja fyrir og fullgerast.

Aðstaða og nauðsyn vjelanotkunar hefir skapast á ófriðarárunum, þar sem fjárhagsleg geta okkar til kaupa erlendis hefir batnað svo mjög og verkalaun hjor hækkað stórkostlega, en kaupverð vjela og rekstrarkostn. litið hækkað. Þá er og nú að minsta



Fulldregnar línum sýna aðal akvegakerfið nú. Deplalinur sýna helstu fyrirhugaða nýja akfæra vegi.

kosti næg atvinnu og ætti svo að verða framvegis með bættu skipulagi atvinnulífsins, en ekki eru mörg ár síðan svo mikil eftirsókn var í vegavinnu, að jafna varð vinnunni milli verkfærra manna á heimilum og nota varð heskerrur til flutnings á möl í vegin, þar sem fært þótti í stað bíla, vegna fjárhagsörðugleika.

★

TAKMARKIÐ er nú, að bílfært verði um hverja sveit og helst heim á hvern bæ, að minsta kosti þegar þurt er um, svo og ekki hvað síst, að aðalyegirnir verði endurbættir svo að þeir fullnægi sem best flutningsþörfinni. Jafnframt verða menn þó

að hafa hugfast, að ekki má vænta þess, að vegir hjor á landi geti yfirleitt þolað samanburð við vegin erlendis, vegna viðáttu landsins og strjálbygðar, samfara eðlilegri takmörkun fjárhagslegrar getu þjóðarinnar. Hinsvegar er landslag og vegstæði yfirleitt hentugra hjor á landi til þess að gera ódýra vegin við okkar hæfi, en viðast hvar annarsstaðar.

Það mun fara hjor eins og í öðrum löndum, að sífellt kapphlaup verður milli vegagerðarmanna með nýtisku vjelum og bílanna. Veltur þá mjög á því, að fje og vjelar verði fyrir hendi til þess að mæta kröfum og þörfum umferðar-

innar. — Umferðarþörfin er þó jafnframt mælikvarði á atvinnulífið og fjárhagslega getu og má því vænta þess, að sá mikli áhugi, sem landsstjórnin og fjárveitingarvaldið hafa jafnan sýnt vegamálonum stuðli enn að því, að nægilegt fje verði veitt til þess að fullnægja sanngjörnum kröfum um bættar samgöngur.

Svo sem hjor hefir sýnt verið, eru æði mörg og mikilsverð verkefni framundan, sem bíða úrlausna á næsta aldarfjórðungi, mikið og ánægjulegt starf fyrir þá, er að því fá að vinna og vonandi giftudrjúgt fyrir þjóðina, til aukinna framfara og velliðunar.

## Leiðarvísirinn besti

til náins kunnleika á öllu því, sem gerst hefir í Noregi styrjaldarárin, er bók Worm Müllers prófessors

**Noregur undir oki Nazismans.**

**Fróðleg og merkileg bók, um harmsögu og hetjudug norsku þjóðarinnar**

**Kaupið og lesið þessa bók.**

# — Framtíð landbúnaðarins

Framh. af bls. 25.

stundir fullnægja viðarþörf bænda. Hentug bæjar- og útihús verður unt að byggja á mjög skömmum tíma og ef til vill úr gerfiefnum, sem nú eru ókunn almenningi, en taka langt fram því, sem nú þekkist. Vegirnir lengjast og draga fleiri og fleiri bygðir og bæi inn í umferðina og hraðann. Bændur eignast ljettar en aflmiklar þifreiðar til margvislegra búspárfa, en geta líka skroppið á þeim með fjölskylduna. Þegar þess gerist þörf. Rafmagnið knýr vjelar bændanna og lýsir bæina, en jarðhitinn hitar upp fleiri og fleiri sveita bæi, þar sem hann er fyrir hendi. — Þeim, sem þykir þetta öfgakent, er rjett að benda á, auk þess sem kunnugt er um af tækni, vjelum og mörgu fleiru hjá þeim þjóðum, sem lengst eru komnar, hefir enginn hugmynd um allan þann aragrúa af hagnýtum upfinningum, er gerðar hafa verið á striðsárunum í þágu styrjaldarrekstursins og sem teknað verða til notkunar í þágu friðsamlegra starfa að striðinu loknu. Vafalaust kemur margt af því landbúnaðinum að notum og ryður sjer hjer til rúms.

XI.

JEG HEFTI hjer að framan drepið einkum á það, er miklu skiftir fyrir fjárhag landbúnaðarins og alla afkomu bændastjettarinnar. Margt er ótalið enn á þessu og öðrum sviðum, en þó skal nú staðar numið.

En þótt traust fjárhagsafstaða sjé bændum og landbúnaðinum mjög mikils virði, er hinn andlegi þróttur það engu síður. Ætti jeg ráð á einni ósk til handa íslenskri bændastjett, þá mundi jeg ekki fyrst kjósa henni gull og græna skóga, og ann jeg henni þó hvorutveggja. Jeg mundi kjósa henni meiri sjálfsvirðingu, sterka trú á starf sitt og órofa trygð við jörð sína og sveit. Bændastjett, sem á þessa kjörviði innra með sjer, á það

sem er gulli betra. Hún getur svignað, en hún rjettir sig aftur eftir hverja þraut. Slikur andlegur þróttur samfara hagsýni og dugnaði er besta tryggingin fyrir því, að hugsjón skáldsins og allra sannra Íslendinga rælast í náinni framtíð: „Sú kemur tið, að sárin foldar gróa, sveitirnar fyllast, akrar hylja móa, brauð veitir sonum móðurmoldin frjóa, menningin vex i lundi nýrra skóga“.

# — Framtíð sjávarútvegsins

Framh. af bls. 21.

Og að minnsta kosti verðum við að hafa það í huga, að ef við ætlum að selja öðrum þjóðum hraðfrystan fisk fyrir tugi eða hundruð miljóna króna á ári, þá verðum við að eignast nokkur flutningskip með kælirúmi.

En við megum als ekki gera okkur ánaegða með að vera sjálfüm, okkur nógir í flutningum. Við eignum að stefna að því að verða mikil siglingaþjóð. Með því aukum við fjölbreytni þess, er við getum selt öðrum þjóðum, og um leið viðskiftalegt og fjárhagslegt öryggi landsins.

Margt bendir til þess, að Íslendingar verði mikil siglingaþjóð.

Fyrst það, að vjer byggjum eyland, og Íslendingar eru kunnir að því að vera miklir sjógarpar. Annad það, að við verðum að auka fjölbreytni í arðvænlegum athöfnum, og virðist þá ekki annað liggja nær, þegar fiskveiðunum sleppir. Einhverjir munu halda því fram, að hjer geti ekki tekist stórskipasmíðar sökum efnisskorts. Þetta er heimska ein. Peir, sem helst hafa vit á, telja aðstöðu til járnskipasmíða engu lakari hjer en t. d. í Danmörku, því flutningur á járni er ódýr, og bæði löndin þurfa að flytja járnið inn. En Danir eru merkir skipaframleiðendur, sem kunnugt er.

Eitt þeirra markmiða, sem Ís-

# — Stórvirkustu framleiðslu-tækin

Framh. af bls. 13.

er á hvaða geymi skipsins sem er. Í öllum manna-íbúðum er komið fyrir hvílu fyrir hvern mann, klæðaskáp, bekk, borði og þvottaskál.

Togvindan er innibygð, en á þilfarinu stendur aðeins trommluöxull, með tveimur tromlum.

Tveimur bjargbátum er komið fyrir á bátaþilfarinu, skulu þeir vera í bátsuglum sem þannig eru útbúnar, að tveir menn geti auðveldlega komið hvorum bát á flot.



VONANDI eiga Íslendingar eftir að eignast mörg jafn glæsileg og fullkomin skip og þau, sem lýst var hjer að framan, og að togaraflotinn eigi eftir, á næstu árum og áratugum, að leggja grundvöll að nýjum risaframförum á landi hjer.

lendingar eiga að setja sjer á þessum tímamótum er það, að láta fána Íslands blakta á öllum heimsins höfum og höfnum, áður en lýðveldid heldur aldarfjórðungs afmali sitt.



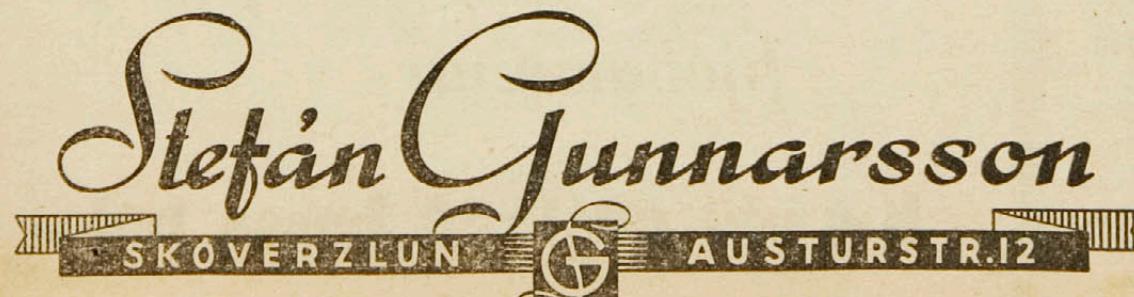
# NÝIR TÍMAR — NÝIR SKÓR

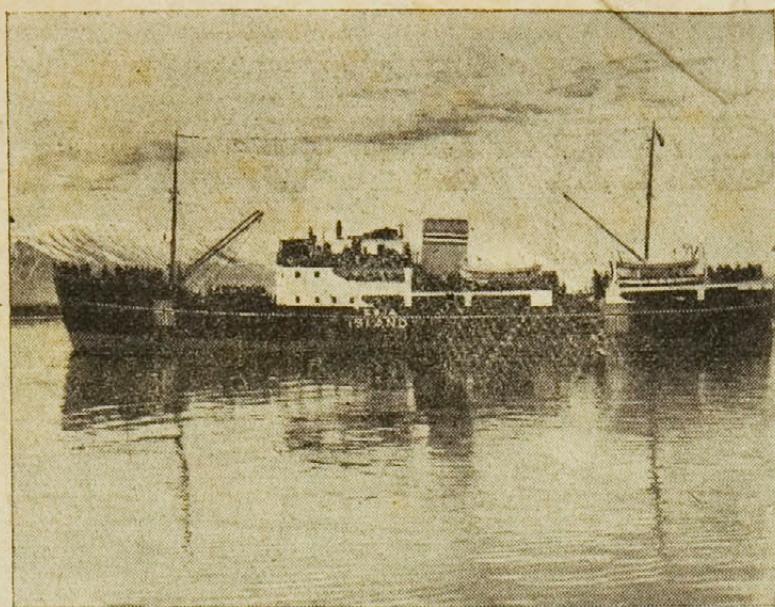
Í þau 40 ár sem verslunin hefir starfað, höfum vjer haft sem aðalmarkmið, að versla með góðan skófatnað. Vjer höfum og lagt mikið kapp á, að hafa alltaf á boðstólum nýstu tísku til hvers tíma. — Tegundir og gerðir, sem samtímis eru best seldar í stórborgum annara landa.

Vjer viljum nota þetta tækifæri, þegar verslun vor leggur á fimmta tuginn, til þess að þakka viðskiftavinum vorum, um allt Ísland, gengi verslunarinnar á liðnum tíma.

Vjer munum sem áður, fylgjast með nýum möguleikum og nýum tínum, og mega viðskiftavinir vorir treysta því, að í verslun vorri fái þeir ávalt vandaðan skófatnað af nýstu gerð.

Verslunin er stofnsett í Austurstræti 3, Reykjavík, 27. apríl 1904. Flutti í Austurstræti 12, í október 1928, þar sem hún er síðan.





Hnignum skipastólsins var á sínum tíma ein helsta orsök þess, að Íslendingar gerðust háðir öðrum þjóðum og glötuðu sjálfstæði sínu. Nægur skipakostur er ekki síður nauðsynlegur sjálfstæði landsins nú en þá. Það má því aldrei framar henda, að landsmenn vanræki að viðhalda skipastól sínum, og tvímælalaust er nauðsynlegt að efla hann frá því, sem nú er.

Hlynnið því að hinum íslenska flota. Með því búið þjer í haginn fyrir seinni tímann og eflið sjálfstæði þjóðarinnar.

Takmarkið er: Fleiri skip. Nýrri skip. Betri skip.

## *Skipaútgard ríkisins*

### **DIF handcleaner**

*nær óhreinindum betur af höndum yðar en flestar aðrar handsápur.*

### **DIF handcleaner**

*Er einnig ágætur til að hreinsa með aluminium potta og ryðfallna chromaða hluti.*

### **DIF handcleaner**

*Fæst í flestum verslunum.*

# SIGLINGAR ERU NAUÐSYN

Fátt er nauðsynlegra fyrir þá þjóð, sem vill vera sjálfstæð, og byggir eyland, en að eiga sín eigin skip til þess að flytja vörur að landinu og afurðir frá því.

Samgöngurnar eru undirstaða framleiðslunnar og sú þjóð, sem getur ekki sjeð sjer fyrir nauðsynlegum samgöngum án utanaðkomandi aðstoðar, getur vart talist fullkomlega sjálfstæð, enda hefur reynslan sýnt, að þegar þjóðin misti skip sín, gat hún ekki haldið sjálfstæði sínu.

Það fyrirtæki, sem þjóðin á sjálf og ávalt hefur verið rekið með hagsmuni þjóðarinnar fyrir augum, vill enn sem fyrr leitast við að vera í fararbrotti um samgöngumál landsins, og þannig styðja að því að tryggja sjálfstæði hins unga íslenska lýðveldis.

H.f. Eimskipafjelag Íslands.