

Ed.

636. Tillaga

til þingsályktunar um strandferðir.

Frá minni hluta ríkisgjaldanefndar (Jóni Þorlákssyni).

Efri deild Alþingis skorar á ríkisstjórnina að leita samninga við Eimskipafélag Íslands um, að félagið taki að sér fyrir eiginn reikning strandferðirnar við Ísland og reki þær í sem haganlegustu samstarfi við siglingar millilandaskipanna, gegn hæfilegu framlagi úr ríkissjóði.

Greinargerð.

Árið 1931 hefir kostnaðurinn við *strandferðir ríkissjóðs* orðið þessi:

	Gjöld	Tekjur	Halli
Esjan, rekstrarreikn.	453940,88	227607,00	226333,88
Súðin, do.	386374,58	176024,38	210350,20
Útgerðarstjórn, skrifstofukostnaður m. m. . .	46143,92	4867,38	41276,54
Samtals	886459,38	408498,76	477960,62

Beinn tilkostnaður ríkissjóðs hefir þannig orðið sem næst 478 þús. kr., en í fjárlögum voru áætlaðar til þessara strandferða 200 þús. kr. Umframeyðslan hefir orðið 278 þús. kr.

Undanfarin 4 ár hafði hallinn á strandferðum ríkissjóðs orðið þessi:

1927	kr. 224543,18
1928	— 160018,43
1929	— 182292,67
1930	— 268304,68

— eða að meðaltali tæp 209 þús. kr. árlega. Hækkunin 1930 stafar af rekstri Súðarinnar $1\frac{5}{4}$ til ársloka það ár. Sé rekstur Esju tekinn einn út af fyrir sig, verða meðalgjöldin nál. 190 þús. kr. árlega.

Þessi mikla hækkun á gjöldunum 1931 er ekki kreppufyrirbrigði nema að litlu leyti. Aðallega stafar hún af því, að strandferðirnar eru nú reknar með tveim skipum, í stað eins áður. Við kostnaðinn ætti að bæta vöxtum af verði skipanna og fyrningarkostnaði öll árin, en það er ekki gert hér. Það er engin von um, að þessi skip skili ríkissjóði af rekstrartekjum neinu af því fé, sem kostað hefir verið til að eignast þau, heldur má líta svo á, að það hafi verið lagt fram til strandferða aukalega, eða umfram nefndan árlegan tekjuhalla. Esjan kostaði um 878 þús. kr. (byggð 1922 til 1923) og Súðin virðist með endurbótum hafa kostað um 250 þús. kr. (keypt 1930). Þessar rúml. 1100 þús. kr. hefir ríkissjóður því lagt fram til strandferða umfram hina árlegu rekstrarhalla.

Auk þessa rekur Eimskipafélag Íslands strandsiglingar með millilanda-

skipum sínum. Útbýtt hefir verið meðal þingmanna skýrslu um sérstakan tilkostnað félagsins af strandsiglingum árin 1929 og 1930, frá þriggja manna nefnd, sem þeir eiga sæti í Jörundur Brynjólfsson alþm., Brynjólfur Stefánsson skrifstofustjóri í Sjóvátryggingarfélagi Ísl. og Vigfús Einarsson skrifstofustj. í atvinnumálaráðuneytinu. Er aðalniðurstaðan úr skýrslu þeirra þessi: Flutningar félagsins til *aðalhafnanna* (þ. e. Reykjavíkur með Faxaflóahöfnum, Ísafjarðar, Siglufjarðar, Akureyrar með Eyjafirði, Seyðisfjarðar og Vestmannaeyja) hafa gefið um 545 þús. kr. *tekjuafgang* árið 1929 og um 340 þús. kr. tekjuafgang árið 1930. En flutningarnir til annara landshluta (sem jafnframt eru strandsiglingar) hafa verið reknir með *tapi* bæði árin, og nemur það tap um 663 þús. kr. árið 1929, en um 929 þús. kr. árið 1930, eða að meðaltali 796 þús. kr. um árið. Skýrslan nær ekki yfir árið 1931, en sé gengið út frá, að útkoman sé þá svipuð, verður samanlagður halli af strandsiglingum rikissjóðs og Eimskipafélags og af flutningum hins síðarnefnda milli smáhafnanna og útlanda um 1274 þús. kr., eða full 1¼ millj. kr., auk vaxta og fyrningar af strandferðaskipum rikissjóðs. Af þessum halla ber rikissjóður beinlínis (með tekjuhalla á eigin ferðum og framlögum til Eimskips) um 623 þús. kr., en Eimskipafélagið afganginn, 651 þús. kr.

Tölur þessar geta að sjálfsögðu breytt eitthvað frá ári til árs, en þær sýna til fulls, að brýn þörf er að reyna að koma þessum tilkostnaði niður, án þess að þrengja um of kosti smáhafnanna. Fyrsta skilyrðið fyrir þessu sýnist vera það, að allar þessar siglingar lúti einni stjórn og séu eitt fyrirtæki fjárhagslega, til þess að unnt sé að leggja ferðaáætlanir millilandasiglinga og strandsiglinga sem eina heild. Eins og stendur er ekkert samband milli ferðaáætlana Eimskips og strandferðaskipanna, og afleiðingin er óreglulegar ferðir og viðkomur hjá báðum. Ef allar siglingarnar eru reknar sem eitt fyrirtæki, er unnt að haga ferðunum að öllu leyti frá því sjónarmiði, að réttmætum óskum og þörfum skiptavinanna sé fullnægt með sem minnstum tilkostnaði. Hér er ekki unnt að fara neitt út í uppástungur um tilhögun þessara ferða í einstökum atriðum, en rétt er að hafa það fyrir augum, að þarfir smáhafnanna eru þrennskonar, þ. e.: 1) Samband sín í milli. 2) Samband við aðalhafnir innanlands, og þá einkum við Reykjavík, og 3) Samband við útlönd. Skipsviðkoma á smáhöfn er langsamlega mest virði, ef hún leysir þessi þrjú verkefni öll í einu, þ. e. ef smáhöfnin fær viðkomu millilandaskipa, sem hefir viðkomu í Reykjavík í sömu ferðinni. Viðkoma strandferðaskips getur aldrei gert fyllilega sama gagn, en verður þó haganlegri, ef strandferðin stendur í sem beinustu sambandi við millilandaviðkomu í Reykjavík eða á nálægri aðalhöfn.

Gengið er út frá því, að samningarnir verði teknir upp á þeim grundvelli, að núverandi strandferðaskip rikissjóðs gangi yfir í eigu Eimskipafélagsins. Þetta er nauðsynlegt m. a. til þess, að Eimskip sé frjálst að því að útvega hentugri skip, ef svo ber undir, og þá selja núverandi strandferðaskip. Það er mjög greinilegt, að „Esjan“ hefir ekki verið hentugt skip, og meðfram þess vegna hefir hinn árlegi rekstrarhalli hennar orðið svo mikill. Lestarúm skipsins er allt of lítið, ekki nema 21520 ensk ten.fet, og rúmar þá í mesta lagi 180 smálestir af almennum varningi. Farþegarúm skipsins er aftur tiltölulega stórt.

Samt hefir þetta litla lestarúm gefið meiri tekjur á rekstrarreikningi skipsins heldur en farþegarúmið öll árin, sem skipið hefir siglt, nema eitt. Að meðaltali í 9 ár nema tekjurnar af farmgjöldum h. u. b. 141 þús. kr. og tekjurnar af farþegaflutningum 121 þús. kr. yfir árið. Það er alkunnugt, að stöðug vöntun hefir verið á farmrúmi fyrir vörur á þeim tímum, þegar nokkurt fjör er í viðskiptum. Ef skipið hefði verið þeim mun stærra, að það hefði rúmað svo sem 100 smálestum meira af vörum, með óbreyttu farþegarúmi, þá hefði það ekki haft í för með sér merkjanlega aukningu á rekstrarkostnaði, en afkoman orðið mun betri. Ef Eimskipafélagið tekur þessar siglingar, er nauðsynlegt, að það hafi nokkuð frjálsar hendur um að breyta til, svo að skipin verði á hverjum tíma svo hentug sem kostur er.

Sjálfsagt mætti með hentugu samstarfi strandsiglinga og millilandasiglinga fækka viðkomum á smáhöfnum eitthvað frá því, sem nú er samanlagt hjá Eimskip og Ríkisskip, án þess að verulegur bagi hlytist af fyrir smáhafnirnar. Í því skyni væri fyrst og fremst sjálfsagt að samræma áætlanir flóabátanna og smærri strandskipanna sem bezt við áætlanir aðalskipanna, þannig að ferðir flóabáta yrðu allajafna miðaðar við skipkomu á næstu aðalhöfn. Árið 1931 hefir Eimskip haft 915 viðkomur á samtals 73 innlendum höfnum utan Reykjavíkur, en strandferðaskip ríkissjóðs samtals 1253 viðkomur á 65 höfnum utan Reykjavíkur. Með fullkominni samræmingu á siglingunum á einni hendi má efalaust fækka þessum viðkomum í heild töluvert að skaðlausu, og að minnsta kosti verður nokkur fækkun óhjákvæmileg af sparnaðarástæðum.

Þegar Eimskipafélag Íslands var stofnað, var beinlínis gert ráð fyrir því, að það tæki að sér strandferðirnar á þeim grundvelli, að ríkissjóður legði fram andvirði strandferðaskipa, sem yrðu eign félagsins, og greiddi félaginu síðan árlegt strandferðatillag sem um semdist. Þetta fórst fyrir, af því að stríðsvandræðin skulu yfir áður en lokið var samningum um bygging strandbátanna. Tillagan felur það í sér, að nú verði gerð tilraun til að ná samkomulagi um svipaða tilhögun og þá var hugsað.

Fram er komin í þinginu tillaga um að fela Eimskipafélagi Íslands útgerðarstjórn strandskipanna. Sú tillaga er réttmæt, það sem hún nær, en sú viðtækari skipulagsbreyting, sem hér er farið fram á, virðist þó nauðsynleg, til þess að ná verulegri niðurfærslu á siglingakostnaðinum. Þegar Skipaútgerð ríkisins var stofnsett, hafði Eimskip boðið til að taka útgerðarstjórn Esju fyrir 21600 kr. á ári. Síðastliðið ár hefir þessi kostnaður orðið í höndum Skipaútgerðar ríkisins, að því er séð verður, um 39 þús. kr. fyrir bæði skipin. Sé þessum kostnaði skipt milli Esju og Súðarinnar í hlutfalli við heildarútgjöld skipanna, kemur sem næst alveg sama upphæðin í hlut Esju og sú, sem Eimskip bauð, milli 21 og 22 þús. kr. En sá er munur á, að í höndum Eimskips mundi mikill meiri hluti upphæðarinnar verða að fjárhagslegum ávinning fyrir félagið, af því að fólkshald þess þyrfti örlítið að aukast við þessa viðbót á útgerðarstjórninni, en hjá Skipaafgreiðslu ríkisins fer öll upphæðin beinlínis í tilkostnað.