

Ed.

820. Nefndarálit

um skipaútgærð ríkisins, sérstaklega útgærð landhelgisgæzluskipa.

Frá minni hluta ríkisgjaldanefndar, Jóni Þorlákssyni.

Árið 1931 hefir Skipaútgærð ríkisins ráðstafað fé úr ríkissjóði og landhelgissjóði til annars en strandferða, sem hér segir:

	Gjöld kr.	Tekjur kr.	Halli kr.
Samkv. rekstrarreikningi „Óðins“	282314,47	5395,14	276919,33
Samkv. rekstrarreikningi „Ægis“	295401,39	4965,75	290435,64
Samkv. rekstrarreikningi „Þórs“	299488,77	48091,59	251397,18
M/b Geir goði, landhelgisgæzla	14425,50		14425,50
M/b Jón Finnsson, landhelgisgæzla	11369,44		11369,44
Aukaþóknanir fyrir gæzlu	695,00		695,00
Skrifstofukostnaður o. fl. vegna landhelgis- gæzlu	15000,00		15000,00
„Margskonar kostnaður“ landhelgissjóðs	30191,10		30191,10
Landhelgisgæzlan alls, halli			890433,19
Þar frá dragast kr. 25000,00 af rekstrarkostnaði Óðins, sem greiddar eru sérstaklega úr ríkissjóði og taldar með kostnaði við haf- mælingar			25000,00
Kostnaður við landhelgisgæzluna er þá		kr.	865433,19
Af þessari upphæð hefir ríkissjóður greitt		kr.	535242,09
og landhelgissjóður		—	330191,10

Ennfremur hefir Skipaútgerð ríkisins gert reikninga fyrir eftirfarandi upphæðum:

Hafmælingar og rannsóknir	kr.	5193,70,	greitt úr ríkissjóði.
Rekstur tveggja bifreiða	---	7095,67,	---
Rekstur vitabátsins Hermóðs	---	65932,10,	greitt af vitamálafé.
Útgerðarstjórn sama	---	1500,00,	---

Reikningar þessir gefa tilefni til margskonar athugasemda og yfirvegana, og skal aðeins stuttlega dregið á nokkur atriði.

1. *Samanburður á Ægi og Óðni.* Óðinn kostaði nýr 633 þús. kr., en kaupverð Ægis er talið 981 þús. kr. Þessi mikli verðmunur á skipum svipaðrar stærðar var talinn réttlætast af því, að Ægir mundi verða miklu ódýrari í rekstri, sakir þess að hann notar oliuvél, en í Óðni er gufuvél með kola-kyndingu. Reikningarnir sýna, að þessar vonir hafa alveg brugðizt. Ægir er fullt svo dýr í rekstri sem Óðinn. Beinn eldsneytiskostnaður er að visu ofurlítið lægri hjá Ægi, en sá hagnaður virðist alveg fara í kostnaðarsamari vélgæzlu og meira viðhald. Með 6% ársvöxtum og 20 ára fyrningu samsvavar verðmunur skipanna um 38 þús. kr. árlegri útgjaldabyrði fyrir Ægi. Þegar þingið ákvað að byggja Ægi, gerðu menn sér vonir um, að hann þyrfti ekki að kosta meira en Óðinn hafði kostað, og ef svo hefði farið, þá hefði landhelgissjóður átt að vera sæmilega stæður eftir skipakaupin, en fjárhagur hans lamaðist við þessi kaup, sem kostuðu nál. 350 þús. kr. meira en ætlað var til.
2. *Kaup og útgerð nýja Þórs.* Nýi Þór virðist hafa kostað landhelgissjóðinn um 220 þús. kr., en váttryggingarupphæð gamla Þórs mun hafa verið 120 þús. kr., og hefir landhelgissjóður því beinlinis orðið af með 100 þús. kr. vegna strandsins á gamla Þór. Í rauninni er rangt að leggja þetta tap á landhelgissjóð, því að skipið var í heimildarlausri snattferð, verkefni landhelgissjóðs óviðkomandi, þegar það strandaði. Ætti því ríkissjóður að hera þetta tap, og dómur að ganga um ábyrgð ráðherra fyrir að hafa stofn- að skipinu í voða án heimildar.

Rekstrarkostnaður Þórs hefir orðið óhæfilega mikill árið 1931. Hefir hann hrúttó orðið yfir 299 þús. kr., eða hærri en rekstrarkostnaður Óðins og Ægis hvors um sig. Stafar þetta að miklu leyti af því, að skipið hefir verið notað til fiskveiða, og frá þeirri starfsemi hafa komið tekjur upp í rekstrarkostnað um 48 þús. kr., þannig að hreinn rekstrarkostnaður hefir orðið 251 þús. kr. Beinn tilkostnaður við fiskveiðar skipsins virðist hafa orðið þessi:

Veiðarfæri	kr.	21458,08
Salt	---	2744,30
Fiskvinna	---	8735,14
Tunnur, salt og pæklun	---	6921,70

Ennfremur áætlað:

Síldarþilfar, kassar, nótabátauglur, lestarklæðning o. fl.	---	7000,00
Yfirvinna allra skipverja og síldarpremía til yfirmanna áætlað	---	6700,00

Samtals kr. 53659,42

Þessi beini sérstaki kostnaður vegna veiðanna er þannig 5—6 þús. kr. hærri en eftirtekjan af veiðunum. Þar við þarf svo að bæta rekstrar-kostnaði skipsins við veiðarnar, þ. e. kolum, mannahaldi og sliti á skipi og vél, og er alveg auðsætt, að stórtap hefir verið á veiðunum móts við það að leggja skipinu upp að einhverju leyti eða nota það á annan hátt.

Andvirði aflans sundurliðar Skipaafgreiðsla ríkisins þannig:

1. Seldur fiskur, aðallega ýsa og þorskur	kr. 29352,94
2. Síld	— 18738,65

Mest af fiskinum í 1. lið var selt til neyzlu í Reykjavík, og virðist mér hin tilfærða upphæð vera lægri en vænta mætti. Ég hefi beðið Skipa-útgerð ríkisins um reikninga yfir sölu fiskjarins, en ekki fengið þá, og svarar Skipaútgerðin beiðninni á þessa leið í bréfi dags. 25. apríl síðastl.: „Höfum vér ekki gert samandregið yfirlit um það, hvað selt hefir verið af verkuðum og óverkuðum fiski hvort í sinu lagi, eða hvað selt hefir verið af hverri fisktegund, en látum oss nægja að vitna til afrita af nokkur þús- und sölunótum, sem hægt er að fá aðgang að hér á skrifstofunni“.

Virðist mér svarið helzt henda til þess, að reikningar yfir sjálfa fisk- verzlunina liggi ekki fyrir. Út af þessu legg ég til, að tafarlaust verði sam- inn reikningur yfir sölu aflans úr Þór árið 1931 og sá reikningur síðan lagður undir kritiska endurskoðun undir umsjón yfirskoðunarmanna landsreikninganna.

Í annan stað legg ég til, að Þór verði látinn hætta fiskveiðum, þar sem þær auðsjáanlega hafa tap í för með sér, og að selt verði það, sem skipinu kann að fylgja af nýtilegum veiðarfærum.

3. *Bifreiðakostnaður o. fl.* Á reikningi landhelgissjóðs 1931 telur Skipaút- gerð ríkisins m. a. þessa kostnaðarliði:

Rekstur bifreiðar	kr. 13402,15
Hestahald	— 2018,52
Risnukostnaður	— 4822,70
Ýmislegt	— 747,73

Samtals kr. 20991,10

Ennfremur telur Skipaútgerðin á sérstökum reikningi: Rekstrarkostnað- ur bifreiða R. E. 4 og 8, kr. 7095,67. Upp í þetta er á reikningi landhelgis- sjóðs tilfærður endurgreiddur bifreiðakostnaður kr. 1300,00, en hann veg- ur þó ekki upp á móti fyrningu á þeirri bifreiðinni, R. E. 3, sem landhelgis- sjóður er talinn eiga, og færð er til gjalda í rekstrarreikningi landhelgis- sjóðs með kr. 2440,00, auk ofangreinds kostnaðar.

Öll þessi fjáreyðsla er heimildarlaus og óþörf, enda ár eftir ár átal- in af yfirskoðunarmönnum landsreikninganna. Enginn fjármálaráðherra getur vænt þess, að landsmenn taki möglunarlaust við harðhentri niður- færslu á framlögum ríkissjóðs til nauðsynlegustu þjóðarþarfa, meðan bruðl eins og þetta er látið halda áfram í algerðu heimildarleysi. Annað- hvort verður stjórnin að fá fjárveitingu í fjárlögum til rekstrar þessara

bifreiða, eða þá að selja þær, og létta þar með þessum kostnaði af landhelgissjóði og rikissjóði.

4. *Útgerð vitabátsins Hermóður*. Rekstrarkostnaður skipsins árið 1931 virðist hafa orðið þessi:

Greitt af Skipaútgerð ríkisins	kr.	65932,10
Útgerðarstjórn til sama	—	1500,00
Greitt af Vitamálastofunni	—	9226,05
Samtals	kr.	76658,15

Vitamálastjórinn telur engan vinning að því að láta Skipaafgreiðslu ríkisins annast útgerðarstjórn þessa skips að neinu leyti.

5. *Niðurfærsla á útgerðarkostnaði*. Hag landhelgissjóðs er nú, eftir reikningum Skipaútgerðarinnar, þannig komið, að í árslok 1931 er handbær eign hans aðeins þessi:

Innstandandi hjá Skipaútgerð ríkisins	kr.	130759,51
Hjá ríkisféhirði	—	160902,32

Samtals kr. 291661,83

Hinsvegar voru allar tekjur sjóðsins árið 1931 ekki nema um 200 þús. kr., og er þá auðsætt, að ofvaxið er sjóðnum að leggja til landhelgiskostnaðar svo mikla upphæð árlega, að sá kostnaður megi haldast í svipuðu horfi og 1931, eða í nánd við 900 þús. kr. Er því óhjákvæmilegt að gera tafarlaust ráðstafanir til verulegrar niðurfærslu á þessum kostnaði.

Ég hefi beðið Skipaútgerð ríkisins um tillögur um niðurfærslu á þessum kostnaði, og skýrir hún frá því, að þegar um síðustu áramót hafi verið fækkað nokkuð mönnum á skipunum og reynt að draga eitthvað úr fæðiskostnaði, ennfremur að Þór hafi verið lagt upp frá byrjun maí og hin skipin, eftir því sem hægt var, látin liggja til skiptis í höfn. Ekki var gerð grein fyrir upphæð þeirri, er sparast mundi af þessum ráðstöfunum, en þær virðast enganveginn vera nægilega viðtækar, og frekari uppástungur komu ekki frá Skipaútgerðinni.

Ég hefi tekið til sérstakrar athugunar, hvort ekki mætti spara eitthvað með því að sameina starf vitaskipsins og veiðigæzlustarf Þórs við Vestmannaeyjar. Hefi ég í því skyni fengið hjá Skipaútgerðinni áætlun um mánaðarkostnað við útgerð Þórs og sömuleiðis við að láta skipið liggja ónotað. Geri ég ráð fyrir annarsvegar, að Þór hafi veiðigæzlu við Vestmannaeyjar 4 mánuði, sé lagt upp í 8 mánuði og að útgerð vitabátsins verði haldið áfram eins og hingað til (I), en hinsvegar að Þór sé 4 mánuði við Vestmannaeyjar, 4 næstu mánuði í þjónustu vitamálastjórans og undir hans yfirráðum og lagt upp í 4 mánuði (II). Niðurstaðan verður þessi:

	I.	II.
Útgerð Þórs 4 mán., jan.—apr., á kr. 15750,00 ..	kr. 63000,00	63000,00
Kostn. við að láta Þór liggja í 8 eða 4 mán. á kr. 3100,00	— 24800,00	12400,00
Útgerð Hermóðs fyrir vitana ca	— 76700,00	
Útgerð Þórs mai—ág. fyrir vitana	—	63000,00

Kostnaður samtals yfir árið kr. 164500,00 138400,00

Eftir þessum tölum virðist vera um 26100 kr. ódýrara að láta „Þór“ einan annast bæði störfin. Fleira kemur þó til greina. Þór er stærri og afkastameiri í flutningum en Hermóður, og mælir þetta frekar með tilhögun II. Máskæ gæti hann gert landhelgisgæzlunni eitthvert gagn þessa 4 sumarmánuði, og dregur það til sömu áttar. Loks er fyrningarkostnaður og vextir af skipsverði ótalið í samanburðinum, en að sjálfsögðu kostar minna að ávaxta og fyrna Þór einan en bæði skipin. Yrði þessi tilhögun tekin upp, mætti selja Hermóð, og spöruðust þá vextir af söluverðinu, auk fyrningar Hermóðs, með því að taka upp tilhögun II. Ég hefi ekki haft tækifæri til þess að athuga þetta mál nægilega frá öllum hliðum til þess að gera alveg fastákveðna uppástungu um að breyta til á þennan hátt, en legg til, að fullnaðarathugun verði sem fyrst gerð um það, hvort ekki megi spara töluverða fjárhæð á þennan hátt.

Í nefndaráliti um strandferðir hefi ég lagt til, að leitað yrði samninga við Eimskipafélag Íslands um að taka að sér strandferðirnar. Takist þeir samningar í einhverri mynd, tel ég, að Skipaútgerð ríkisins eigi að leggja niður sem stofnun, enda er hún ekki stofnsett samkvæmt fyrirmælum eða heimild í lögum. Útgerðarstjórn varðskipa er mjög lítið verk, og mætti koma henni fyrir á ódýrari hátt en nú er.

6. *Tillögur.* Samkvæmt framansögðu legg ég til:

- Að tafarlaust verði saminn reikningur yfir sölu aflans úr „Þór“ árið 1931 og sá reikningur síðan lagður undir kritiska endurskoðun undir umsjón yfirskoðunarmanna landsreikninganna.
- Að „Þór“ verði látinn hætta fiskiveiðum, og að selt verði það, sem skipinu kann að fylgja af nýtilegum veiðarfærum.
- Að seldar verði bifreiðar og hestar, sem nú eru eign landhelgissjóðs, og aðrar þær bifreiðar, sem eru nú undir umsjón Skipaútgerðar ríkisins, nema fé sé veitt í fjárlögum til rekstrar þeirra.
- Að rannsakað verði til fullnustu, hvort eigi muni reynast ódýrara að láta vitamálastjórnann fá Þór til umráða þann tíma ársins, sem hann þarf að hafa skip til flutninga og ferðalaga fyrir vitana, en að hafa sérstakt skip áfram í þessu augnamiði, og að koma breytingunni sem fyrst í kring, ef hún við þessa rannsókn reynist hagkvæm.
- Að færður verði niður útgerðarkostnaður varðskipanna eftir föngum, og ef þörf gerist frekari niðurfærslu á kostnaði, þá verði einu skipi auk

Þórs lagt upp þann tíma ársins, sem það helzt má missast frá landhelgisgæzlunni.

- f. Að varðskipin verði ekki notuð til annara starfa en þeim eru ætluð samkvæmt lögum eða öðrum gildandi fyrirmælum.
- g. Að Skipaútgætur ríkisins verði lögð niður þegar komnir eru samningar við Eimskipafélag Íslands um strandferðirnar.

Alþingi, 1. júní 1932.

Jón Þorláksson.