

Sp.

576. Tillaga til þingsályktunar

um byggingarstyrk til flótabáts fyrir sunnanverðan Breiðafjörð, Hvammsfjörð og Gilsfjörð.

Flm.: Gunnar Thoroddsen, Þorsteinn Þorsteinsson.

Alþingi ályktar að heimila ríkisstjórninni að greiða úr ríkissjóði sem byggingarstyrk þriðjung kostnaðarverðs flóabáts, allt að 35 smál. að stærð, fyrir sunnanverðan Breiðafjörð, Hvammsfjörð og Gilsfjörð, enda samþykki samgöngumálaráðuneytið gerð bátsins og byggingarsamning.

Greinargerð.

Vélbáturinn „Baldur“ hefur um alllangt skeið haldið uppi siglingum um sunnanverðan Breiðafjörð eftir áætlun og annaqt póstferðir milli Stykkishólms, Flateyjar og Brjánslækjar. Báturinn, sem er 15 smálestir að stærð, er of litill til þess að fullnægja þessum samgöngubörfum. Hyggjast eigendurnir því að láta smíða nýjan bát, er verði 35 smálestir.

Þegar fjárlög fyrir 1946 voru til meðferðar, sóttu eigendur Baldurs um 100 þús. kr. byggingarstyrk og enn fremur um hækkun á rekstrarstyrk upp í 70 þús., úr 28 þús., sem nú eru veittar í fjárlögum til Stykkishólmsbátsins. Rituðu þeir samgöngumálanefndum eftirfarandi greinargerð:

10. nóv. 45.

Um margra ára skeið hefur m/b „Baldur“ annaqt áætlunarferðir um sunnanverðan Breiðafjörð, Hvammsfjörð og Gilsfjörð. Bátur þessi er 15 smálestir, eign Kaupfélags Stykkishólms og Lárusar Guðmundssonar, sem jafnframt er skipstjóri á bátnum. Auk áætlunarferðanna hefur báturinn annaqt póstferðir frá Stykkishólmi til Flateyjar og Brjánslækjar á Barðaströnd.

M/b Baldur er fyrir löngu orðinn of litill til að fullnægja þörfinni — bæði um fólks- og vöruflutninga. Eigendur bátsins hafa því í hyggju að smíða nýjan bát á komandi vetri, er taki við áætlunar- og póstferðum. Er fyrirhugað, að bátur þessi verði 35 smálestir að stærð og með stórum betra farþegaþlássi en bátur sá, er nú annast ferðirnar.

Vér verðum að játa, að aðbúnaður sá, er farþegar, sem nú fara 5 klst. sjóferð með m/b Baldur frá Stykkishólmi að Brjánslæk, er svo slæmur, að telja verður með öllu óviðunandi. Hér er því full þörf skjótra umbóta.

Stærð hins fyrirhugaða báts — 35 smálestir — er miðuð við það, að á flestum aðalviðkomustöðum bátsins eru bátabryggjur, sem bátur af þessari stærð getur lagzt að. Hins vegar geta stærri bátar ekki komizt upp að bryggjum þessum sökum grynnunga. Mun þetta flýta mjög fyrir afgreiðslu bátsins og spara móttakendum varanna 60 til 70% af uppskipunarkostnaði. Er kostnaður þessi svo gífurlegur nú, þar sem skipa þarf upp á bátum, að hann nemur venjulega miklu hærri fjárhæð en farmgjöld varanna með strandferðaskipum.

Að sjálfsgöðu getum vér ekki ráðizt í þessar framkvæmdir nema vér fáum mikla hækkun á árlegum styrk til flóabátsferða. Hins vegar teljum vér óvíst, að heildarframlag ríkissjóðs til sjósamgangna um Breiðafjörð þyrfti að hækka svo nokkru nemi. — Skulum vér leitast við að færa nokkur rök að því:

Á undanförnum stríðsárum hafa samgöngur á sjó til Breiðafjarðarhafna að mestu leyti verið reknar með 80—100 smálesta bátum. Hafa þá flestar þungavörur verið fluttar frá útlöndum til Reykjavíkur og umhlaðnar þar í báta þessa. Vissulega hafa bátar þessir verið Breiðfirðingum hjálparhella á undanförunum árum, en þeir eru þó á margan hátt óhentugir til flutninga, — enda upprunalega útbúnir sem fiskibátar, en ekki til vöru- eða farþegaflutninga.

Ríkissjóður hefur orðið að greiða mjög háa leigu fyrir umrædda báta. Samgöngur á sjó til Breiðafjarðar hafa þar af leiðandi kostað ríkissjóðinn mikið fé á síðustu árum.

Gera verður ráð fyrir, að viðskipti færist fljótlega í eðlilegt horf eftir stríðið, — þannig að flestar þungavörur verði fluttar beint frá útlöndum til Breiðafjarðar án þess þeim verði umskipað í Reykjavík. Mun þá hinn fyrirhugaði flóabátur vor flytja vörurnar frá Stykkishólmi til Gilsfjarðar- og Hvammsfjarðarhafna og víðar. Bátur þessi mun geta fullnægt algerlega flutningaþörfinni til Gilsfjarðar og að mestu leyti til Hvammsfjarðar. Einnig mun báturinn geta annazt vöruflutninga til ýmissa Snæfellsnesshafna að verulegu leyti.

Með þessu fyrirkomulagi má að mestu losna við leigubáta þá, sem gengið hafa til Breiðafjarðar að undanförunu. Hafa ferðir þeirra oft orðið mjög dýrar fyrir ríkissjóð og jafnframt óhentugar og kostnaðarsamar fyrir móttakendur varanna.

Bátur sá, er vér höfum í byggju að láta smíða til áætlunarferða og póstferða, mun kosta 300 til 350 þúsund krónur. Rekstur slíks báts getur eigi borið sig nema verulegt framlag verði veitt úr ríkissjóði upp í stofnkostnað og að árlegur rekstrarstyrkur verði auk þess hækkaður mjög mikið.

Vér leyfum oss því að fara þess á leit við hið háa Alþingi, að það veiti oss byggingarstyrk til fyrirhugaðs flóabáts á fjárlögum ársins 1946, að upphæð kr. 100000.00, og enn fremur rekstrarstyrk á sömu fjárlögum, að upphæð kr. 70000.00.

Vér leyfum oss að vísa til álits hr. forstjóra Pálma Loftssonar um þörfina fyrir bát þennan. Munum vér senda honum teikningar og smíðalýsingar af bátnum mjög fljótlega.

Ef þess er óskað, þá getum vér útvegað umsagnir ýmissa manna, er veita verzlunum forstöðu umhverfis Breiðafjörð, um mál þetta.

Virðingarfyllt

pr. pr. Kaupfélag Stykkishólms
Sig. Steinþórsson
sign.

Lárus Guðmundsson
sign.

Til samgöngumálanefndar Alþingis, Reykjavík.

Samgöngumálanefndir töldu eigi fært að verða við þessari málaleitan að svo stöddu. Segir í nefndaráliti þeirra (þingskjal 270), að hugmyndinni sé of skammt á veg komið, en ætlazt til, að fullnaðarkönnun verði gerð um málið. Nú er lokið öllum nauðsynlegum undirbúningi. Nákvæmar teikningar og smíðalýsingar liggja fyrir. Til þess að þegar sé unnt að hefja framkvæmdir þessa nauðsynjamáls, er tillaga þessi flutt. Ef biðna ætti afgreiðslu næstu fjárlaga, mundi málið tefjast um eins árs bil.

Flm. hafa rætt mál þetta við hæstv. fjármálaráðherra og samgöngumálaráðherra. Enn fremur við forstjóra Skipaútgerðar ríkisins, sem mun láta þeirri nefnd, er fær málið í hendur, frekari upplýsingar í té. Eftir þessi viðtöl hafa flm. talið rétt, að tillagan ákveði þriðjungs framlag, en sé ekki bundin við tiltekna fjárhæð. Hækkun á rekstrarstyrk virðist hins vegar geta beðið næstu fjárlaga.