

**Sp.**

## **274. Tillaga til þingsályktunar**

um notkun á strandferðaskipum ríkisins til siglinga milli Íslands og útlanda, þegar sérstaklega stendur á.

Flm.: Jónas Jónsson.

Alþingi ályktar að skora á ríkisstjórnina að undirbúa í samráði við forstöðumann Skipaútgerðar ríkisins og ferðaskrifstofu ríkisins fastar ferðir annars stærra strandferðaskipsins sumarlangt milli Reykjavíkur og Glasgow og eina ferð að vorlagi með íslenzkt ferðafólk til merkustu staða við Miðjarðarhaf.

### **Greinargerð.**

Eftir skamma stund verða fullsmíðaðir í Englandi tveir strandbátar fyrir íslenska ríkið, og næsta haust verður lokið við smíði þriðja strandferðaskipsins, sem er öllu stærra en Esja. Þegar þessi þrjú skip verða komin til landsins, verður Súðin væntanlega seld eða tekin til annarra þarfa. En ríkið hefur þó til strandsiglinga fjögur mjög myndarleg og fullkomin strandferðaskip. Tvö þeirra hafa mjög mikið farþegarúm.

Hin mikla aukning strandsiglingaflotans er glæsilegur sigur í samgöngumálum þjóðarinnar. En vel getur svo farið, að undir vissum kringumstæðum megi til almennra hagsbóta nota annað stærra skipið til ferða milli Íslands og útlanda. Á útmánuðum, frá miðjum marz til aprílloka, ætti að nægja að hafa þrjú skip til strandsiglinga, með því að á þeim tíma er lítið um ferðir sjómanna, verkafólks eða skólánemenda. Sama má segja um tímabilið frá byrjun júlímánaðar og fram í miðjan september. Þá eru allir vegir landsins opnir til bílferða og öruggt með innanlandsflug. Mundi þá mega telja æskilegt að geta haft atvinnu fyrir annað stærra skipið við að flytja farþega milli Íslands og útlanda.

Á kreppuárunum fyrir síðari heimsstyrjöldina hóf Skipaútgerð ríkisins beinar ferðir milli Reykjavíkur og Glasgow með gömlu Esju. Þó að skipið væri ekki fullkomið, voru þessar ferðir vinsælar, og var sýnilegt, að fjöldi enskra manna mundi fús að nota sumarleyfi sitt til Íslandsferðar, ef farkostur væri heppilegur. Eftir að stríðinu lauk, hefur ekki linnt fyrirspurnum frá Englandi um, hvort ekki yrði framhald á Esjuferðum milli Glasgow og Reykjavíkur. Hér er ekki um að ræða auðmenn, heldur fólk, sem er ekki efnað, en ráðsett og myndarlegt. Ef dvöl á Íslandi 7—10 daga væri hóflega dýr, mundi hægt að fá hingað frá Englandi stöðugan ferðamannastraum, meðan sumarleyfin standa. Þetta enska ferðafólk er sennilega hér um bil einu ferðamennirnir, sem hugsanlegt er að fá til Íslands á næstu árum og gera sæmilega ánægða. Slíkur mannflutningur hingað til lands gæti gefið skipaútgerðinni mjög verulegan erlendan gjaldeyri, auk þess sem ferðafólkið mundi nota talsverðan gjaldeyri, meðan það dvelur hér. Ef slíkur ferðamannastraumur kæmi hingað til lands, yrði að skipuleggja heppilega dvalarstaði. Yrði sennilega að nota Reykholt Laugarvatn og hinn væntanlega skóla að Skógum undir Eyjafjöllum til að taka á móti þessum ferðamönnum og fara síðan í bifreiðum til merkilegra staða í nágrenninu og upp á öræfi með gestina. Mætti af þessari tilraun nokkuð marka, hvaða skilyrði eru til þess, að Ísland geti haft öruggan hagnað af erlendum ferðamönnum.

Sá hluti tillögunnar, sem nú hefur verið vikið að, er borinn fram í því skyni, að framkvæmdin yrði til atvinnu- og gjaldeyrisbóta í landinu. Niðurlag tillögunnar lýtur að því, að Íslendingar skapi sér árlega nokkurn sumarauka með því, að nýja Esja verði árlega send í sex vikna för til Suðurlanda, áður en vorflutningarnir hefjast hér á landi með skólafólk og aðra menn, sem fara á vorin milli héraða og landshluta í sambandi við atvinnustörf. Erlendis er það mikill siður efnaðra manna að fara með stórskipum langferðir til að skemmta farþegum og sýna þeim nýja heima. Þessi ferðamannaskip eru fljótandi gistihús. Farþegarnir hafa húsnæði, húsgögn, mat og þjónustu frá ættlandinu. Slíkum ferðamannaskipum fylgir lítil eyðsla erlendis nema eldsneyti skipsins og vasapeningar farþega, þar sem komið er að landi.

Í nýju Esju eru 165 rúm, ágæt salarkynni og fullkomin lófræsting. Eftir reynslunni undanfarin sumur um ferðir Esju og Drottningarinnar milli Íslands og Danmerkur sækist ungt og hraust fólk eftir að fara milli landa í lestunum, ef þær eru vel tjaldaðar og séð fyrir góðum rúmum og fullkomnu hreinlæti. Er ekki ósennilegt, að 250 farþegar mundu vilja taka þátt í slíkri Suðurlandaför með nýju Esju að rúmu ári liðnu. Má þess vegna fullyrða, að ekki er of snemmt að hreyfa þessu máli. Íslendingar eru mjög hneigðir til ferðalaga, og má segja, að þeir séu furðu kunnugir Norðurlöndum, Þýskalandi, Englandi og bæði Bandaríkjunum og Kanada. En Miðjarðarhafslöndin hafa ætíð verið að mestu lokaður heimur fyrir Íslendingum

nema í draumum þeirra. Svo hlýtur jafnan að verða, ef ekki koma til greina sérstakar aðgerðir. Veldur því dýrleiki ferðanna og framandi tungumál. Það þarf elju og þrek Tómasar Sæmundssonar til að leggja út í slíka ferð norðan frá Íslandi, eins og aðstaða hefur verið í því efni. Fyrr á öldum lögðu íslenskir landnámsmenn stund á tungu Grikkja og Rómverja og gerðu þá kunnáttu að undirstöðu í uppeldi þeirra tíma. Nú gera Íslendingar lítt að námi þessara fornu mála, og bókmenntir Suðurlanda eru ekki lengur hyrningarsteinn undir andlegu lífi þjóðarinnar. En ef sú venja kæmist á, að á hverju ári ættu 200—250 Íslendingar kost á að gista frægustu staði við Miðjarðarhafið, mundu slíkar ferðir vera eins konar fornmenntaskóli í nýjum stíl. Þar væru Íslendingar í suðurgöngu á íslenzku skipi með þjóðlegum, íslenzkum heimilisbrag. Ferðaskrifstofa ríkisins léti gera handhægar bækur til leiðbeiningar fyrir þessa norrænu farfugla, sem vitjuðu árlega þeirra frægu staða, þar sem vagma menningarinnar stóð endur fyrir löngu.

Ef lagt væri af stað í slíkar ferðir um miðjan marz, mundi að öllum líkindum verða haldið suður að Spánarströnd og fyrsta veruleg viðkoma í Lissabon. Síðan mætti hugsa sér viðkomu í Gibraltar, Malaga, Barcelona, Nizza, Genúa, Róm, Neapel, Feneyjum, Aþenu, Miklagarði, eina höfn í landinu helga, Kairo, Túnis, Malta, Rúðuborg og þaðan skyndiferð til Parísar með járnbraut. Á þessu stigi málsins eru staðir nefndir til að gefa almenna hugmynd um þá möguleika, sem unnt er að skapa með þessu ferðalagi. París er nefnd sem viðkomustaður á heimleiðinni, þegar veðrið er fegurst í Frakklandi norðanverðu.

Þess má vænta, að landsmenn telji sér henta að nota annað strandferðaskipið á þennan hátt til sumarauka fyrir ferðafúsa Íslendinga.