

Ed.

79. Frumvarp til laga

um landshöfn í Höfn í Hornafirði.

Flm.: Ásmundur Sigurðsson, Páll Zóphóníasson, Lárus Jóhannesson.

1. gr.

Ríkissjóður lætur gera á sinn kostnað hafnarmannvirki í Höfn í Hornafirði. Skulu takmörk hafnarinnar ákveðin í reglugerð.

Ráðherra ákveður gerð og fyrirkomulag hafnarinnar í samráði við vitamálastjóra.

Til hafnarmannvirkja teljast: Hafnargarðar, hafskipa- og bátabryggjur, verubúðir, dýpkanir, uppfyllingar, dráttarbrautir, vélar o. fl., sem nauðsynlegt má teljast við byggingu og rekstur hafnarinnar.

2. gr.

Til greiðslu kostnaðar, er leiðir af fyrirmælum 1. gr., er ríkisstjórninni heimilt að taka lán fyrir hönd ríkissjóðs, allt að 4,5 millj. kr., er endurgreiðist að $\frac{2}{3}$ úr hafn-

arsjóði. Skal miða hafnargjöld á hverjum tíma, eftir því sem fært þykir, við það, að tekjur hafnarinnar nægi til þess að greiða vexti og afborganir af $\frac{2}{3}$ hlutum stofn-kostnaðarins auk árlegs rekstrarkostnaðar.

3. gr.

Stjórn hafnarinnar skipa 3 menn: Hafnarstjóri, skipaður af ráðherra þeim, sem fer með hafnarmál, og tveir meðstjórnendur, annar tilnefndur af hreppsnefnd Hafnarhrepps, en hinn kosinn af sameinuðu Alþingi.

Skulu stjórnarmeðlimir vera búsettir á staðnum.

4. gr.

Sérhver er skyldur að láta af hendi til landshafnarinnar svo víðáttumikið land sem hafnarstjórn og ráðherra telja, að þurfi til að geta veitt útvegsmönnum og öðrum aðstöðu til notkunar hafnarinnar og undir brautir og vegi í þarfir hennar, svo og leyfa, að tekið verði í landi hans hvort heldur er grjót eða mól eða önnur jarðefni og þola þær eignakvaðir, óhagræði eða takmörkun á afnotarétti, sem hafnargerðin hefur í för með sér, allt gegn því, að fullar bætur komi fyrir.

Náist ekki samkomulag um bætur, skulu þær ákveðnar með mati tveggja dómkvaddra manna að tilkvöddum báðum málsaðilum. Kostnaður við matið greiðist úr sjóði hafnarinnar. Nú vill annar hvor málsaðili ekki una mati, og getur hann krafizt yfirmats, en gera skal hann það innan 14 daga frá því, er matsgerð er lokið. Yfirmatið skal framkvæmt á sama hátt af 4 dómkvöddum mönnum.

Kostnaðinn við yfirmatið greiðir sá, er þess hefur krafizt, ef matsupphæðinni verður ekki breytt meira en sem nemur 10% af hinni ákveðnu endurgjaldsupphæð, ella greiðist kostnaðurinn úr sjóði landshafnarinnar.

5. gr.

Með strandlengjunni umhverfis höfnina má ekki gera í sjó fram bryggjur eða önnur mannvirki né fylla upp eða dýpka út frá landi, nema samkvæmt leyfi stjórnar landshafnarinnar. Sá, sem vill gera eitthvert slíkt mannvirki, skal senda hafnarstjórn beiðni um það, og skal beiðninni fylgja lýsing á því, svo og uppdráttur, ef með þykir þurfa í tvennu lagi, og heldur hafnarstjórn öðru eintakinu.

Sá, sem fengið hefur slíkt leyfi, skal skyldur að halda mannvirkinu svo við, að engin hættu stafi af því. Þessi ákvæði gilda einnig um þau mannvirki, er þegar hafa verið gerð á hafnarsvæðinu.

Brot gegn þessari grein varða sektum frá 500—20000 kr., og hafnarstjórn getur látið nema burt mannvirkið á kostnað eiganda.

6. gr.

Eignum og tekjum hafnarsjóðs má aðeins verja í þágu hafnarinnar. Ríkissjóður ábyrgist skuldbindingar hafnarinnar, og hafnarstjórn ber ábyrgð á eignum hennar.

7. gr.

Hafnarstjórn má ekki án leyfis ráðuneytisins selja eða veðsetja fasteignir hafnarinnar né kaupa nokkrar nýjar fasteignir, taka stórlán til lengri tíma en svo, að þau verði borguð aftur af tekjum þess árs, sem fer í hönd, né endurnýja slík lán eða fresta borgunartímanum og ekki heldur gera nein þau mannvirki við höfnina, sem eru svo stórvaxin, að árstekjurnar hrökkvi ekki til að koma þeim í framkvæmd.

8. gr.

Til þess að standa straum af kostnaði við byggingu og viðhald hafnarsvirkja og til árlegs rekstrarkostnaðar hafnarinnar er heimilt að innheimta gjöld þau, er hér segir:

1. Árlegt gjald af bryggjum og öðrum mannvirkjum, sem gerð eru samkv. 5. gr.
2. Af skipum og bátum, er hafna sig á landshöfninni, og farmi þeirra:
 - a. Skipagjald, ákveðið með tilliti til stærðar skipa þeirra, er hafna sig.
 - b. Vörugjald. — Undanskildar skulu þó vörur þær, er samkvæmt farmskrá skipsins eiga að fara til annarra hafna á landinu, ef þær eru ekki settar á land.
 - c. Bryggjugjald af skipum, er leggjast við bryggjur hafnarinnar.
 - d. Festargjald af skipum, sem nota festar hafnarinnar.
 - e. Allt að 1% af andvirði afla þeirra skipa og báta, sem leggja afla sinn á land innan hafnarsvæðisins eða hafa þar uppsátur.
 - f. Leiga af verbúðum og öðrum mannvirkjum og af grunnum og lendum hafnarinnar.

Gjöld þessi, sem og gjöld fyrir afnot af öðrum eignum hafnarinnar, skulu ákveðin í reglugerð, sem hafnarstjórn semur og ráðherra staðfestir, og skal í henni ákveða, hver skuli greiða þau og innheimta.

Herskip og skemmtiskip skulu undanþegin gjöldum til hafnarinnar samkv. tölulið 2. a. Gjöld þessi má taka lögtaki.

9. gr.

Reikningsár hafnarinnar er almanaksárið.

10. gr.

Fyrir nóvemberlok hvers árs ber hafnarstjórn að leggja frumvarp til áætlunar um tekjur og gjöld hafnarinnar á komandi ári fyrir ráðherra til samþykktar ásamt nauðsynlegum skýringum á einstökum gjalda- og tekjuliðum.

11. gr.

Nú hefur hafnarstjórn í hyggju einhverjar meiri háttar framkvæmdir við höfnina eða hún vill gera einhverjar þær ráðstafanir, er samþykki ráðherra þarf til, og skal hún þá senda ráðuneytinu sérstaka tillögu um það efni svo tímanlega, að samþykki ráðuneytisins geti komið til, áður en gengið er endanlega frá fjárhagsáætlun.

12. gr.

Komi það í ljós, þegar fram á árið líður, að óumflýjanlegt sé að sinna einhverjum framkvæmdum utan áætlunar eða fara fram úr áætluðum fjárhæðum, ber hafnarstjórn að tilkynna það ráðuneytinu í tæka tíð og leita samþykkis þess, til þess að víkja megi frá áætluninni.

Eigi má hefja verkið né stofna til umframgreiðslu, fyrr en samþykki ráðherra er fengið.

13. gr.

Við lok hvers reikningsárs og ekki síðar en fyrir febrúarlok skal hafnarstjórn gera reikning yfir tekjur og gjöld hafnarinnar á hinu liðna ári og efnahagsreikning hennar. Reikningana skal endurskoða af tveim endurskoðendum, sem kosnir eru af sameinuðu Alþingi til 4 ára í senn. Hafnarstjórn sendir þá síðan til ráðherra til úrskurðar.

14. gr.

Að öðru leyti skal ákveða með reglugerð allt það, er lýtur að greiðri og hættulausri umferð um höfnina, góðri reglu og öðru höfninni viðvíkjandi, er við þykir eiga. Í reglugerðinni má ákveða sektir fyrir brot gegn henni 20—10000 kr.

Sektir samkvæmt lögum þessum renna í hafnarsjóð.

15. gr.

Með mál, sem rísa út af brotum á lögum þessum og reglugerðum, sem settar verða samkvæmt þeim, skal fara að hætti opinberra mála.

16. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Á tveimur síðustu þingum hefur verið flutt frumvarp um landshöfn og fiskiðjuver í Höfn í Hornafirði. Í fyrra skiptið var málinu vísað frá í Nd. með rökstuddri dagskrá, þar sem því var beint til ríkisstjórnarinnar að láta fara fram nauðsynlegar rannsóknir á byggingu landshafnar í Höfn og fleiri tilgreindum stöðum. Vitamála-skrifstofan lét framkvæma þessar rannsóknir á síðari hluta árs 1946. Á síðasta þingi var málið flutt í Ed. og samþykkt við 2. umræðu með þeim breytingum, að fella niður ákvæðin um fiskiðjuverið, en hækka lánþökuheimild ríkisstjórnarinnar til hafnar-mannvirkjana úr 2 millj. í 4,5 millj., og var það í samræmi við hina nýju áætlun vitamálskrifstofunnar. Er nú málið flutt í þeirri mynd, sem Ed. gekk frá því við 2. umr. á því þingi.

Höfn í Hornafirði hefur nú í meira en aldarfjórðung verið aðalfiskihöfn Austurlands á vetrarvertíð, enda er hún vegna legu sinnar hagkvæmasti staður til þess að nýta frá hin ágætu fiskimið við Suð-Austurland. En ófullnægjandi hafnarskilyrði hafa mjög heft vöxt útgerðarinnar á þessum stað, og má þar til nefna ófullnægjandi dýpi, þröng legupláss, skort á bryggjum o. fl. Þrátt fyrir þessa erfiðleika hefur útgerðin á Hornafirði fært þjóðarþúinu mjög miklar tekjur. Sem dæmi má nefna, að árin 1942-46, er fiskurinn var fluttur út ísvarinn, nam fob-verð aflans af ca. 30 litlum vélbátum frá 1,8 — 2,97 millj. kr. Nú hefur söluverð í Bretlandi verið 2,5 — 3 sinnum hærra, og mun því söluverð heildaraflans hafa numið allt að 9 millj. kr. það árið, sem bezt var.

Enn fremur má benda á það, að frá engri höfn á landinu er jafnauðvelt að sigla með fiskinn nýjan til hafna bæði á Bretlandi og meginlandi Evrópu. Hefur þetta mjög greinilega komið í ljós hin síðari ár í sambandi við útflutning á ísvörðum fiski, þar sem munað getur allt að tveim sólarhringum, sem sigling frá Hornafirði er styttri en frá mörgum öðrum útflutningshöfnum landsins. Einnig má telja víst, að með byggingu góðrar fiskihafnar á Suð-Austurlandi muni verða lögð stund á veiði fleiri fiskitegunda á þessum miðum og þannig tryggð betri nýting þeirra.

Þegar litið er á magn og verðmæti aflans á Hornafirði, ber þess enn fremur að gæta, að hér er eingöngu um litla báta að ræða. Á vertíðinni 1946 var meðalstærð bátanna 18 tonn og mun hafa verið svipað önnur ár. Hefur bátum mjög fækkað þar hin síðari ár, en það mun að mestu stafa af þeirri stækkun vélbátaflotans, er orðið hefur, þar sem grynningar hafnarinnar hindra notkun hinna nýju og stærri báta. Árið 1945 stunduðu 35 bátar veiðar á Hornafirði, 1946 voru þeir aðeins 15 og 1947 er talan komin niður í 13. Var þó fob-verð aflans af þessum 15 bátum 1946 2,26 millj. kr., eða 150 þús. kr. að meðaltali á bát, en það var síðasta árið, sem fiskurinn var fluttur út ísvarinn. Þegar söluverð er allt að þrisvar sinnum hærra, sést, að það er enginn smáræðis gjaldeyrir, sem þessi litli floti hefur fært þjóðarþúinu.

Þá er rétt að geta þess, að samkvæmt lýsissóknnum frá Hornafirði, Vestmannaeyjum og úr Faxaflóa, sem dr. Þórður Þorbjarnarson hefur gert á vegum Fiskifélags Íslands, er þorskalýsi frá Hornafirði um það bil helmingi auðugra af A-vitámínefni en Faxaflóalýsi og einnig allmiklu auðugra en Vestmannaeyjalýsið, og enn fremur hefur D-vitámínmagn Hornafjarðarlýsisins verið mun meira en lýsis úr öðrum verstöðvum. Þetta ber þó ekki að skilja þannig, að hér sé um þeim mun verðmætari lifur að ræða, þar sem heildarlýsismagnið er minna, heldur skal bent á þá ályktun dr. Þórðar, að ástæðan fyrir þessu sé sú, að á Hornafjarðarmiðin

safnist mikið af gömlum og stórum fiski, er gæti mun meira í aflanum en í öðrum verstöðvum. Sé þetta rétt, sem ekki virðist ástæða að draga í efa, er auðsætt, hversu mikið glapræði það væri frá sjónarmiði fiskiveiðanna og þar með þjóðarheildarinnar að vanrækja nýtingu þessara fiskimiða og bæta þeim bátafloða, er þar getur stundað veiðar með bættri aðstöðu á Hornafirði, á fiskimiðin í Faxaflóa, þar sem ungfiskurinn sýnilega heldur sig meira.

Allt þetta mælir mjög eindregið með því, að byggð verði góð fiskihöfn á Hornafirði, er auk heimaútgerðar verði hin sjálfsagða viðlegustöð fyrir vélbátafloða Austurlands á vetrarvertíð. Enn fremur mundi slík höfn skapa skilyrði fyrir stærri fiskiskip úr öðrum landsfjórðungum til að stunda veiðar á þessum miðum yfir sumartímam, t. d. með botnvörpu, þar sem mjög stutt væri að sigla með aflann til Hornafjarðar í viðeigandi fiskiðjuver þar.

Þá skal bent á þau rök, sem mæla með því, að ríkið taki að sér framkvæmdir þessar og höfnin verði þar með gerð að landshöfn.

Hafnarlög fyrir Hornafjörð voru samþykkt á Alþingi 1935, og var hann einn af þeim stöðum, sem teknir voru inn á almennu hafnarlögin á þinginu 1945. Samkvæmt þeim skal viðkomandi hreppur annast framkvæmdir, en ríkið greiða 2/3 kostnaðar. Ástæðurnar til þess, að ekki hefur verið hafizt handa, eru aðallega tvær. Í fyrsta lagi er hér um svo mikil mannvirki að ræða, að engin von er til, að jafnfámennur hreppur geti komið þeim upp nema á mjög löngum tíma. Í öðru lagi er þetta alls ekki fyrst og fremst mál Hafnarhrepps. Miklu fremur er þetta eitt stærsta hagsmunamál allrar vélbátáutgerðar á Austurlandi og þar með alls Austfirðingafjórðungs.

Nú er Hafnarkauptún nýlega orðið sérstakur hreppur með rúml. 300 íbúa. Enn fremur vantar á staðnum aðrar fjárfrekar framkvæmdir, svo sem vatnsveitu og rafveitu, sem hreppurinn verður að ráðast í, m. a. vegna útgerðarinnar. Liggur ljóst fyrir, að honum er ofvaxið að leysa einng af hendi þau verkefni, er frumvarp þetta fjallar um. Hér er því aðeins um tvennt að ræða. Annað hvort verður ríkið að ráðast í þær framkvæmdir, sem gera þarf, til þess að vélbátafloði Austurlands geti hagnýtt þessi fiskimið, eða útgerð á Hornafirði fer enn þá minnkandi og sá floti, er þar gæti haft aðsetur, þrengir sér inn á aðra staði, þar sem fiskimiðin eru fullsetin fyrir til tjóns fyrir alla.

Hér hefur eingöngu verið bent á þá aðalhlíð málsins, sem að útgerðinni snýr. En hins ber einnig að gæta, hvaða þýðingu slíkar framkvæmdir mundu hafa fyrir þær landbúnaðarsveitir, er næst liggja og kæmu til með að njóta þeirra markaðsskilyrða, er sköpuðust með vexti fiskveiða- og iðnaðarbæjar á Suð-Austurlandi. Þannig er þetta alvarlegt hagsmunamál fyrir þessar sveitir, þegar Höfn í Hornafirði kemst af því stigi að vera hálfgerð landbúnaðarþorp með blandaða framleiðslu og á það stig að verða fiskveiða- og iðnaðarbær með blómlegu atvinnulífi, eru fyrst sköpuð góð markaðsskilyrði fyrir landbúnað héraðsins og eðlileg verkaskipting, þar sem atvinnulíf sjávar og sveita styður hvort annað.

Hingað til hefur mestur hlutinn af fólksfjölgun þjóðarinnar lent til Reykjavíkur, og á síðasta ári fjölgaði íbúum hennar um 2800 manns, að því er skýrslur herma. Því verður ekki með rökum neitað, að hér er um mjög hættulega þróun að ræða fyrir allt atvinnulíf þjóðarinnar. Auðlindir landsins notast verr en skyldi, og öll þjóðin bíður hnekki af. Þrátt fyrir allar þær byggingar, sem gerðar eru í Reykjavík, er húsnæðisleysið ætíð hið sama, því að alltaf heldur áfram hinn sami flutningur utan af landi, sem fyllir íbúðirnar jafnóðum og þær eru tilbúnar. Eina ráðið til að hindra þessa þróun er að heina fjármagni þjóðarinnar í starf og uppbyggingu atvinnulífsins við heppileg skilyrði úti á landsbyggðinni, svo að aðrir staðir geti boðið íbúum sínum lífskjör og þægindi, er jafnist á við það, sem Reykjavík býður nú. Þannig myndu náttúrugæðin notast bezt til hags fyrir þjóðarheildina. Enn fremur mun þannig verða bezt ráðin bót á því ástandi í solumálum land-

búnaðarins, sem nú er að verða ópolandi, að flytja þurfi landbúnaðarvörur, svo sem mjólk, úr mjög fjarlægum héruðum til að fullnægja þörfum Reykjavíkur. Það kapphlaup, sem nú er hafið milli landbúnaðarhéraðanna um Reykjavíkurmakaðinn, er afleiðing þessarar þróunar, og horfir til stórra vandræða, ef ekki tekst að breyta hér um stefnu. En til þess er engin önnur leið en að efla atvinnulíf annarra staða, þar sem skilyrði eru heppileg. Á hinni löngu strandlengju Suð-ur- og Suð-Austurlands mun Höfn í Hornafirði tvímælalaust vera heppilegasti staðurinn til slíkra hluta.

Þær framkvæmdir, sem frumv. þetta leggur til, að ríkið geri í Höfn, eru nauðsynlegur þáttur í þeirri uppbyggingu atvinnulífsins, sem þegar er hafin og verður að halda áfram, ef þjóðin á að lifa framvegis heilbrigðu menningarlífi.

Fylgiskjal I.

4. marz 1947.

Höfn í Hornafirði.

Áætlun um landshöfn. Tilhögun I.

Dýpkun.

Gert er ráð fyrir, að grafin sé renna úr álum inn með eyjunni Ósland, á milli hennar og Álaugareyjar. Fremri hluti rennunnar er grafinn niður í 5 m dýpi miðað við lægsta fjöruborð, þannig að hafskip geti komið þar inn. Er sá hluti rennunnar ca. 240 m á lengd, um 40 m á breidd efst og 130 m fremst, miðað við fullt dýpi. Innarlega í rennunni er hafskipabryggja 12 m á breidd og 70 m á lengd. Heldur rennan áfram um 320 m inn með Óslandi með 40 m breidd, en er hér grafin aðeins niður í 3 m dýpi, miðað við venjulegt fiskibátadýpi. Frá hafskipabryggjunni tekur við bátabryggja meðfram rennunni. Er hún 300 m á lengd og 10 m á breidd. Gert er einnig ráð fyrir að grafa mjórri rennu inn á svæðið framan við núverandi bátabryggju og dýpka nokkuð á 40—50 m breiðri spildu meðfram bryggjunum, þannig að sæmilegt bátadýpi fái þar einnig. Nemur þessi síðasttalda dýpkun um 24 þús. m³, en öll sú dýpkun, sem nú er talin, mun nema um 190 þús. m³. Einnig er hér reiknað með, að dýpka þurfi nokkuð innsiglingarleiðina, einkum í námunda við eyjuna „Helli“, enda er dýpi þar aðeins 3—4 m, yrði grafin þar sæmileg renna í gegnum aðalgrynningarnar 300—400 m á lengd, mundi sú dýpkun nema um 20 þús. m³. Yrði þá öll dýpkun samtals 210 þús. m³.

Fyllingar.

Gert er ráð fyrir að nota mikinn hluta dýpkunarmagnsins til uppfyllingar. Er þá gert ráð fyrir fyrirhleðslu úr niðurreknum plönkum (2½"—3") og studdir með skástaurum. Er lega þess sýnd á meðfylgjandi uppdraetti. Gengur það út frá vesturhorni Kaupfélagshúsanna vestur með landi á um 90 m lengd framan við „Víkina“, en þá til suðurs í Ósland og síðan austur með eyjunni. Er öll lengd þess um 810 m. Gert er þá ráð fyrir að fylla upp „Víkina“, þá 40—50 m breiða spildu út í Ósland og loks allbreiða ræmu meðfram Óslandi. Það magn, sem færi í fyllingar þessar, mun nema um 150—160 þús. m³. Tengist þá um 5,7 m há landsuppfylling, sem gæti orðið ágætt athafnasvæði auk bilfærs vegar úr landi í Ósland.

Bryggjur.

Eins og áður er sagt, er gert ráð fyrir 70 m langri hafskipabryggju og 300 m bátabryggju. eru það venjulegar staurabryggjur, enda er botninn vel hæfur til niðurreksturs staura og auðveldur til dýpkunar. Er botninn sandur með leirlögum á milli, og nægilega djúpt virðist niður á klöpp eftir því, sem botnathugun hefur leitt í ljós. Samkvæmt meðfylgjandi kostnaðaráætlun munu mannvirki þessi kosta um kr. 4 100 000.00.

Tilhögun I.

Kostnaðaráætlun.

Dýpkun og fylling 210 000 m ³ á kr. 7.00	kr. 1 470 000.00
Hafskipabryggja 70×12 m á kr. 600.00 m ²	— 504 000.00
Bátabryggja 300×10 m á kr. 500.00	— 1 500 000.00
Fyrirstöðuþil 810 m	— 642 000.00
	<hr/>
	Kr. 4 116 000.00
	— 4 100 000.00

Höfn í Hornafirði.

Landshöfn. Tilhögun II.

Hér er fyrirkomulagið mjög svipað og áður, en aðeins gert ráð fyrir minni dýpkun og styttri bryggjum. Hafskipabryggjan yrði aðeins 60 m á lengd í stað 70 m og bátabryggjan 150 m (í stað 300). Innsiglingarrenna meðfram Óslandi yrði nokkru þrengri eða aðeins 30 m í stað 40 m. Gert er hér ráð fyrir jafnlöngum fyrirstöðuvegg og áður og sömu uppfyllingum.

Þyrfti því að dýpka nokkru lengra inn en nauðsynlegt er vegna bryggjanna, til að komast að með fyllingarnar og fá nægilegt efni í þær. Er því hér gert ráð fyrir 150 þús. m³ dýpkun.

Kostnaður samkv. meðfylgjandi áætlun yrði þá um kr. 2 900 000.00.

Tilhögun II.

Kostnaðaráætlun.

Dýpkun og fylling 150000 m ³ á kr. 7.00	kr. 1 050 000.00
Hafskipabryggja 60×12 m = 720 m ² á kr. 600.00	— 432 000.00
Bátabryggja 150×10 m = 1500 m ² á kr. 500.00	— 750 000.00
Fyrirstöðuþil 810 m	— 642 000.00
	<hr/>
	Kr. 2 874 000.00

Fylgiskjal II.

Um leið og vér sendum hjálagða áskorun frá sjómönnum og fleirum, sem vinna hér við útveginn, leyfir undirrituð hafnarnefnd sér einnig að skora á hið háa Alþingi að samþykkja frumvarp á þingskjali 136 um landshöfn og fiskiðjuver ríkisins á Höfn í Hornafirði.

Í því sambandi vill nefndin benda á, að ef nota á hin fiskisælu mið við Hornafjörð af austfirzku bátaflota, þá verði ekki lengur hjá því komið, að hafizt verði handa um framkvæmd á dýpkun og öðrum aðgerðum til úrbóta við höfnina, útvegnum til hjálpar.

Höfn, Hornafirði, 25. febrúar 1947.

Bjarni Guðmundsson. Gísli Björnsson. Óli Kr. Guðbrandsson
Jón J. Brunnán. Óskar Guðnason.

Til Alþingis, Reykjavík,

Við undirritaðir borgarar í Austfirðingafjórðungi beinum þeirri eindregnu ósk okkar til hins háa Alþingis, að frumvarpið á þingskjali 136 um landshöfn og fiskiðjuver ríkisins á Höfn í Hornafirði verði samþykkt nú á þessu þingi.

Höfn, Hornafirði, 18. febrúar 1947.

(Undirrituð 138 nöfn, sjá þskj. 812 1946).