

**Nd.**

**238. Frumvarp til laga**

**[131. mál]**

um kaup og rekstur á nýju strandferðaskipi.

Flm.: Karl Guðjónsson.

**1. gr.**

Ríkisstjórninni er heimilt að láta smíða nýtt strandferðaskip fyrir reikning ríkissjóðs. Skali skipið vera 300—400 rúmlestir brúttó, byggt til fólks- og vöruflutninga, og skal hluti af farmrými þess búinn kælitækjum.

**2. gr.**

Skip það, er um ræðir í 1. gr., skal ríkissjóður reka á leiðinni Vestmannaeyjar—Reykjavík.

Heimahöfn skipsins skal vera Vestmannaeyjar.

### 3. gr.

Rekstur skipsins er ríkisstjórninni heimilt að fela Skipaútgerð ríkisins eða bæjarstjórninni í Vestmannaeyjum eða hverjum þeim aðila öðrum, sem treysta má til þess að annast góða flutningaþjónustu á siglingaleið skipsins með sem hagkvæmstum hætti.

### 4. gr.

Til framkvæmda samkv. 1. gr. er ríkisstjórninni heimilt að taka allt að 6 milljón króna lán.

### 5. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

### Greinargerð.

Vestmannaeyingar hafa lengst af átt við erfiðleika að etja í samgöngumálum. Fyrir á tímum voru Eyjarnar þó ekki verr settar en fjölmörg önnur héruð í hinni dreifðu byggð. En þróunin á síðustu áratugum hefur orðið sú, að Vestmannaeyjar hafa dregið aftur úr flestum öðrum byggðarlögum að því er varðar reglubundnar samgöngur við aðra landshluta.

Á árunum fyrir hina síðari heimsstyrjöld komu flest erlend skip og innlend, er milli landa sigldu, við í Vestmannaeyjum í báðum leiðum. Þannig höfðu 6—8 áætlunarskip viðkomu í Eyjum, auk strandsiglingaskipanna.

Viðkomur millilandaskipanna féllu hins vegar með öllu niður á stríðsárunum og hafa ekki verið teknar upp aftur. Fyrst í stað myndaðist af þessu algert samgönguöngþveiti. Reglubundnar samgöngur við Reykjavík voru á tímabili nær engar, og fækkaði þá íbúum Vestmannaeyja til muna.

Smám saman tóku svo ýmsir aðilar að gera út báta til flutninga á þessari leið. Voru það að sjálfsgöðu skip, sem vanbúin voru til farþegaflutninga, svo að að því leyti var lítil bót að ferðum þeirra. Á sumrin var helzta úrræði fólks að ferðast með báti þeim, er þá árstíð gekk milli Stokkseyrar og Vestmannaeyja. Þótt Skipaútgerð ríkisins yki skipastól sinn eftir stríðið, bætti það lítið úr samgöngum við Eyjar.

Seint á árinu 1946 er gerð flugbrautarinnar í Eyjum það lagt komið, að flugsamgöngur hefjast. Þær valda algerum tímamótum í samgöngumálum Vestmannaeyinga, svo lagt sem þær ná. En tvennt veldur því, að þær útrýma ekki samgöngu-erfiðleikumunum. Hið fyrra er, að flugvöllurinn er ófullgerður og um margt ófullkominn, aðeins ein braut og því oft ónothæf, jafnvel í góðu veðri, ef vindstaða er um þvera brautina. Hitt er og ljóst, að stór bær með mikla framleiðslu, getur ekki komið hjá því að hafa öruggara og dagvissara samband við sitt umhverfi en það, sem flugferðirnar veita, þótt betur væri að þeim búið en til þessa hefur verið gert í Eyjum.

Nú er þannig ástatt, að milli lands og Eyja eru farnar ærið margar ferðir á ári hverju, bæði í lofti og á sjó, en fyrir fram vissa um farþegaferðir á ákveðnum degi er næsta lítil og oft engin, svo að vikum skiptir. Það er þessi óvissa öllu frekar, sem veldur Vestmannaeyingum örðugleikum og stendur í vegi fyrir örari vexti byggðarlagsins. Raunar eru það ekki Vestmannaeyingar einir, sem gjalda þessa ágalla í samgöngunum, heldur einnig flestir þeir, er sækja vilja Eyjarnar heim, og margir, sem viðskipti eiga við Eyjar, og er þá ótalinn sá skaði, sem á þjóðarbúinu skellur vegna þeirra truflana, sem framleiðslan verður oftsinnis fyrir, þegar samgöngur teppast.

Augljóst er, að úr þessu verður að bæta með því, að sérstakt skip, þar til gert, hefji siglingar milli lands og Eyja.

Verkefni þess skips verður að tryggja vikulega 3 ferðir með vörur og farþega milli Reykjavíkur og Vestmannaeyja og að annast mjólkurflutninga til Eyja — en þá er líklegt, að henta þyki, að skipið hafi viðkomu í Þorlákshöfn.

Í frumvarpi þessu er gert ráð fyrir því, að ríkið eigi og reki umrætt skip. Þeim, sem annað teldu heppilegra, má benda á, að ríkið sér nú flestum byggðarlögum landsins fyrir samgöngum með lagningu og viðhaldi þjóðvegakerfisins svo og með framlagi til samgangna á sjó, bæði með styrkjum til flóabáta og með því að greiða hallann af rekstri Skipaútgerðar ríkisins. Það væri því algerlega óeðlilegt, að eitt byggðarlag, sem innir af hendi fullkomlega sinn hluta af þessum kostnaði ríkisins, þyrfti að taka algerlega á eigin herðar kostnaðinn af samgöngum sambærilegum við þær, sem ríkið greiðir fyrir önnur héruð.

Eðlilegt væri að rekstur þess skips, sem hér um ræðir, væri í höndum Skipaútgerðar ríkisins, en með því að engin lög mæla fyrir um, að svo skuli vera, tel ég komi til greina, að hér verði annan veg að farið, eins og 3. gr. frumvarpsins gefur heimild til.

Ég tel það misráðið af stjórnarvöldunum að hafa Reykjavík heimahöfn allra skipa ríkisins. Eðlilegra væri að gera skipin hvert um sig út og manna þau frá þeim stöðum, sem einkum eiga að njóta þjónustu þeirra, og því er hér lagt til, — hverjum sem rekstur þessa skips verður falinn, — að heimahöfn þess verði Vestmannaeyjar.