

um farþega- og vöruflutningaskip fyrir Austfirðinga.

Flm.: Einar Sigurðsson.

Alþingi ályktar að skora á ríkisstjórnina að láta gera áætlun um kostnað við smíði og rekstur nýs farþega- og vöruflutningaskips fyrir Austfirðinga. Skal skipið vera 700—900 rúmlestir brúttó, með rými fyrir 50 farþega. Rekstraráætlun ber að miða við 2 ferðir á viku frá Reykjavík til Austfjarða.

Greinargerð.

Það þarf ekki að lýsa því, hve góðar samgöngur eru hverju byggðarlagi mikilvægar, og því afskekktari sem staðurinn er, þeim mun meiri þátt eiga samgöngurnar í að gera hann sem byggilegastan og bezt fallinn til góðrar afkomu, þótt margt komi þar til, svo sem náttúruauðæfi til lands og sjávar.

Í Reykjavík búa nú um $\frac{2}{5}$ hlutar þjóðarinnar, og er höfuðborgin miðdepill viðskiptalífs hennar, svo sem kunnugt er. Þar er aðalbækistöð svo til allra samgangna, hvort heldur er á sjó, í lofti eða á láði.

Austurland liggur fjarst höfuðstaðnum af öllum landshlutum. Alltaf hefur það verið mikilvægt fyrir það fólk, sem þennan landsfjórðung byggir, að standa í sem beinustum og beztum samgöngum við höfuðstaðinn, en þó hefur þörfin á þessu vaxið stórum við það, að sildin hefur 2—3 síðustu árin veiðt þar í jafnríkum mæli og alkunnugt er.

Skipulag strandferðanna í núverandi mynd er orðið allgamalt og ekki óeðlilegt, að á samgöngum þurfi að gera nokkra breytingu með breyttum atvinnuháttum og fólksfjölgun frá því, sem hentað gat fyrir áratug eða enn lengri tíma. Samgöngur á sjó hafa meira og meira stefnt að sem beinustum ferðum til ýmissa landshluta, svo sem ferðum Herjólfss til Vestmannaeyja þrisvar í viku, með einni ferð austur á Hornafjörð einu sinni í hálfum mánuði, ferðum Akraborgar til Akraness, svo að það helzta sé nefnt, jafnframt því sem flóabátar gegna mikilvægu hlutverki á ýmsum stöðum.

Engir, sem njóta þeirrar þjónustu með farþega- og vöruflutninga, sem Herjólfur og Akraborg veitir, gætu með nokkru móti hugsað sér að vera án hennar. Vegna þeirrar reynslu, sem m. a. hefur fengizt af þessum skipum, sem sameina farþega- og vöruflutningaþörfina og halda uppi reglulegum ferðum, er þessi þingsályktunartillaga flutt um athugun á kostnaði við smíði 700—900 lesta farþega- og vöruflutningaskips, sem sigldi frá Reykjavík til Austurlands tvisvar í viku.

Sem kunnugt er, lokast samgöngur á landi milli Austurlands og Suðurlands svo til allan veturinn og innbyrðis milli fjarðanna einnig að meira eða minna leyti. Samgöngur á sjó eru því þrautalending þess fólks, sem byggir þennan landsfjórðung, að svo miklu leyti sem flugið verður ekki notað, en það getur verið dögum, vikum og mánuðum saman miklum erfiðleikum bundið að komast á flugvöll. Að vetrarlagi verða allir vöruflutningar að fara fram á sjó.

Ekki skal farið hér út í neinar bollaleggingar um, hvernig því mætti koma fyrir að fara tvær ferðir á viku alla leið til Vopnafjarðar eða Bakkafjarðar. Það verður athugun sú, er þessi tillaga gerir ráð fyrir, að fram fari, að leiða í ljós. En benda mætti á, að komið gæti til greina að koma aðeins einu sinni í viku við á hinum smærri höfnum til þess að geta haldið slíkri áætlun, sem væri að sjálf-sögðu mikilvægt, og geta þá haft ákveðna vikudaga sem fasta áætlunardaga. Eins kæmi líka til greina að haga ganghraða skipsins eftir því, hve áætlunin væri ströng.

Það er engan veginn víst, að rekstrarhalli þyrfti að vera á þessum ferðum, þannig er t. d. ágóði af ferðum Herjólfss. Hér skal ósagt látið, hvort Skipautgerð ríkisins þyrfti að annast þessar ferðir, t. d. er ferðum til Vesturlands haldið uppi af einstaklingi, sjálfsagt með ágóða eða svo má gera ráð fyrir, þar sem ekki hefur verið farið fram á styrk.

Ef athugun þessi leiddi í ljós, að slíkt skip og slíkar ferðir væru hagkvæmar til þess að leysa samgönguvanda Austfjarða, ætti hið sama að sjálf-sögðu við um Vestfirði og ekki síður, og gæti þá verið ódýrara og hagkvæmara að byggja systurskip til þess að annast þessar ferðir.