

Sb. 77. Tillaga til þingsályktunar [73. mál]

um kaup á farþegaskipi, er sigli milli Íslands, Færeyja, Noregs, Svíþjóðar og Danmerkur.

Flm.: Jón Árm. Héðinsson.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að undirbúa nú þegar kaup á sérsmíðuðu farþegaskipi, er hafi reglubundnar ferðir milli Reyðarfjarðar (Búðareyrar), Þórs-
hafnar í Færeyjum, Noregs, Svíþjóðar og Danmerkur. Stefnt skal að því, að skipið
geti hafið ferðir milli landanna að vorlagi 1976.

Greinargerð.

Þessi þáttill. var flutt á 94. löggjafarþingi og varð þá ekki útrædd. Henni
fylgdi þá svo hljóðandi greinargerð:

Þegar M/S GULLFOSS var seldur úr landi, hvarf síðasta sérsmíðaða farþega-
skipið úr eigu Íslendinga. Almennt má segja, að eftirsjá sé að slíku skipi sem

Gullfoss var. Hins vegar er það vart sæmandi eyþjóð, er vill telja sig sjálfstæða og þess umkomna að hafa eðlileg samskipti við nágrannapjóðir sínar, að eiga ekki gott farþegaskip, er tryggi reglubundnar samgöngur á milli þessara landa. Einnig má benda á það mikla öryggi, sem fylgir er í því að hafa slíkan farkost, ef safna þarf saman fólki í skyndingu eða tryggja flutning þess milli svæða með skjótum og öruggum hætti. Flutningsmaður telur ekki sæmandi einmitt nú, á afmæli 1100 ára byggðar á Íslandi, að þá skuli ekkert farþegaskip vera til í eigu okkar. Þótt það sé staðreynd, að yfirgnæfandi fjöldi velur að ferðast með flugvélum, má ekki gefast upp við að reka hér gott farþegaskip, sem tryggi samgöngur á sjó milli frændþjóðanna og bindi með því eyríkin tvö öruggum böndum. Þess vegna er þessi tillaga flutt.

Á undanförnum Norðurlandaráðsþingum voru sameðngumálin mjög á dagskrá, og kom fram í máli manna, að þau snertu mest löndin þrjú: Danmörk, Svíþjóð og Noreg. En her ekki að hafa eyríkin með og ráða fram úr þeim vanda, sem lega þeirra skapar í samgöngum? Það er skoðun flutningsmanns, að vel megi skipuleggja fastar siglingar milli áðurnefndra þjóða með góðum árangri, sé þess gætt að taka á þessu máli með nýju viðhorfi og skipuleggja það samkvæmt því.

Hugmynd flutningsmanns er sú, að sérfróðum og duglegum mönnum verði falið að rannsaka hentugan skipakost til þessara ferða. Staðsetning heimahafnar skipsins verði Reyðarfjörður og þar verði sköpuð fullkomin aðstaða fyrir skipið og farþega, ásamt útlendingaeftirliti og tollskoðun. Skipið hefji siglingar þaðan og sigli síðan til Þórshafnar, Bergen eða Kristiansands, eftir því hvað fróðir menn telja heppi-legra, og síðan til Gautaborgar og loks til Kaupmannahafnar, er verði endahöfn.

Vegalengdir milli staða eru sem hér segir:

Reyðarfjörður	—	Þórshöfn	280 sjómílnur um 18 t. sigling
Þórshöfn	—	Bergen	390 — — 25 - —
Þórshöfn	—	Kristiansand	520 — — 33 - —
Bergen	—	Gautaborg	335 — — 21 - —
Kristiansand	—	Gautaborg	135 — — 8-9 - —
Gautaborg	—	Kaupmannahöfn	145 — — 9 - —
Kristiansand	—	Kaupmannahöfn	240 — — 15 - —
Þórshöfn	—	Kaupmannahöfn	760 — — 47 - —

Þetta yfirlit sýnir, að með ganggóðu skipi, sem siglir með jafnaðarferð 16 mílna hraða á klukkustund, má ljúka ferð á 5 dögum, og vænta má 2 daga tíma í lestun og losun. Skipið mun því sigla fjórum sinnum frá Íslandi til hinna landanna á mánuði, og ætti öllum að vera það ljóst, hversu mikil samgöngubót slíkar siglingar yrðu. Ætla má, að skip sem þetta hurfi að geta tekið 350—400 farþega og um 90 fólksbíla. Með þessu fvrirkomulagi telur flutningsmaður, að ærbreyta megi komu farþega til landsins og jafna álagið, sem hér ríkir á Reykjavík á aðalfarþegatíma ársins. Með því að velja Reyðarfjörð sem miðstöð hér á landi, telur flutningsmaður, að farþegar muni dreifast vel til suðurs og norðurs vegna hringvegarins. Örugglega má telja, að veruleg aukning verði á því, að farþegar taki með sér einkabíl sinn til landsins, og þá er það frjálst val, hvaða leið þeir aka til Reykjavíkur, ef þeir á annað borð leggja það á sig. Vissulega mun Austurland og héruðin fyrir norðan og sunnan fá góðan skerf frá þessari breyttu skipan farþegastraums til landsins og er það vel. Útlendingar munu með þessu fvrirkomulagi eiga þess kost að sjá meira af landi okkar og kynnast viðhorfi fleira fólks.

Ekki er mögulegt að fara hér út í gerð þessa skips, en flutningsmaður mun í framsögu ræða nánar um ýmis atriði og nýjungar, sem þurfa að koma í þetta skip. Sem hugmynd t. d. um þjónustu vill flutningsmaður nefna, að skipulag þarf að vera með öðru móti en hingað til hefur tíðkast, t. d. á Gullfossi, vegna nauðsynjar á sem minnstum rekstrarkostnaði. En allt þetta munu sérfræðingar fjalla um, er til verða

kvaddir að velja viðeigandi gerð og stærð skipsins. Grundvallaratriðið er, að hafist verði handa sem fyrst til að leysa þetta verkefni, svo að skipið geti hafið siglingar vorið 1976.

Sem hugmynd um fjármögnun við kaup á þessu skipi, vill flutningsmaður benda á, að eðlilegt má telja að gera almennt hlutafjárútbóð á öllum Norðurlöndunum. Þess verður að vænta, að víða sé áhugi á eflingu betri samgangna milli landanna og að menn sýni þennan áhuga í verki með því að kaupa hlut í fyrirtækinu. Þessu samfara þarf að velja og meta, hvaða rekstrarform henti best á þessu skipi, en það er skoðun flutningsmanns, að eðlilegt sé, að ríkisvaldið sé stærsti aðilinn og tryggji jafnframt, að lánastofnanir muni fá greitt fé til smíðanna á umsömdum tíma. Þess verður einnig að vænta, að lánastofnanir á Norðurlöndunum séu þess fúsar að fjármagna kaupin með hagkvæmum lánum, sé ríkistrygging á greiðslu fyrir hendi. Einnig er sjálfsagt, að útbóð um smíðina fari fram milli skipasmíðastöðva á öllum Norðurlöndunum og norræn samvinna fái með þessu sérstakt tækifæri til þess að leysa knýjandi verkefni í samgöngum landanna.

Ekki mun flutningsmaður leggja hér til ákveðið, hvaða aðili skuli annast rekstur þessa skips hér á landi. Hann telur þó æskilegast, að sérstakt hlutafélag, með mestu framlagi úr ríkissjóði, eigi að stofna og það taki að sér reksturinn. Verði hins vegar annað talið heppilegra og jafnárangursríkt, er nauðsynlegt, að ekki komi til togstreitu um rekstrarformið.

Upplýsingar um farþegafiölda með M/S Gullfossi sýna, að hlutfallslega fáir koma með skipi til landsins. Hins vegar mun þetta breytta ferðafyrirkomulag skapa nýtt viðhorf í ferðum til landsins. Eins og sést af leiðartöflunni hér að framan, tekur ferðin aðeins um 18 tíma milli Íslands og Færeyja. Þetta er hrein bylting í samgöngum milli landanna. Sama má segja um ferðina til Kristiansands. Hún tekur alls um 50 tíma. Síðan er þægilegt að fara hvert sem menn vilja um Suður-Noreg. Milli Kristiansands og Gautaborgar er aðeins 9 tíma sigling og svo áfram til Kaupmannahafnar 10 tímar. Á þessu má sjá, að svona skip gerbreytir möguleikum til þess að fara á milli landanna og taka með sér þarfasta þjóninn, þ. e. a. s. bílinn. Þetta skip mun vissulega verða vinsælt fjölskylduskip, er tímar líða, og einnig orlofsskip fyrir starfshópa fyrirtækja, er þá geta leigt áætlunarbíla milli komutíma skipsins á viðkomandi höfnum.

Það er mál kunnugra manna, að vel skipulögð fiárfesting í farþega- og skemmtiferðarekstri sé flíót að gefa af sér arð. Sú er skoðun flutningsmanns, ef myndarlega verður staðið að kaupum á þessu skipi, sem er þjóðarnauðsyn og ætti að vera stolt okkar að gera.