

Nd.

180. Nefndarálit

um breytingartillögur á þskj. 181 við frv. til fjáráukalaga fyrir árin 1920 og 1921.

Frá samvinnunefnd samgöngumála.

Fyrir áramót í vetur vantaði ýmsar nauðsynjar í verslanir á Snæfellsnesi, sem kom af samgönguleysi við Reykjavík. Ekki gekk að fá skip til vöruflutninga, annað en bátinn Svan. Tók stjórn bátsins að sjer flutningana í því trausti, að Alþingi veitti sanngjarnan styrk til þeirra. Leitaði stjórn bátsins til stjórnarráðsins um álit þess, og lét atvinnumálaráðherrann það í ljós, að hann myndi verða meðmæltur styrkveitingu fyrir ferðir þessar. Leggur því nefndin til, að báturinn fái 3000,00 kr. aukastyrk, í viðbót við það, sem hann hefir í fjárlögnum.

Fjárlagaþingið 1919 veitti 1800 kr. styrk til flutninga að og frá Rangársöndum árin 1920—1921, hvort árið. Árið 1920 veitti landsstjórnin til flutninga þessara 9548,81 kr. viðbótarstyrk af fje því, sem samkv. þingsályktunartillögu, er samþykkt var á þinginu 1920, var veitt til bátaferða á flóum og fjörðum. Þingmenn Rangvellinga fóru þess á leit við samgöngumálanefndina, að hún mælti með því að 10000,00 kr. viðbótarstyrkur yrði veittur úr ríkissjóði til Rangársands-

flutninga árið 1921. Flutningur til Rangársands hefir orðið tiltölulega ódýr síðastliðið ár. Þykir nefndinni því ekki rjett að mæla með eins háum styrk og þm. Rang. fara fram á. En þar sem Rangárvallasýsla á erfitt með aðflutninga, þá leggur nefndin til að styrkur þessi verði 8000,00 kr., en þó ekki meiri en $\frac{1}{3}$ flutningskostnaðar. Síðastl. ár nam rikissjóðsstyrkur til flutninga að og frá Rangársöndum helmingi flutningskostnaðar.

Undanfarandi ár hafa flóabátar austanlands og norðan haft talsvert mikinn styrk úr rikissjóði. Síðastl. ár fjekk bátur, sem gekk frá Hornafirði að Skálum á Langanesi, 25000,00 kr. styrk, og annar, sem gekk frá Þórshöfn til Sauðárkróks, 20000,00 kr. styrk. Bátar þessir hafa verið litlir og illa útbúnir. Þeir hafa þó komið að nokkrum notum, með því að flytja vörur frá aðalhöfnunum til smærri hafna. Síðan stríðið hófst hafa millilandaskipin sjaldan komið, nema á nokkrar stærstu hafnir á landinu, og hefir af því leitt, að óhæfilega mikill flutningskostnaður hefir lagst á vörur þær, sem farið hafa á þær hafnir, sem millilandaskipin hafa ekki komið á. Yfir þessu hefir verið almenn óánægja víða um landið. En sjerstaklega hafa menn þó kvartað yfir því, að skipin sigldu ekki eftir áætlun. Samvinnunefnd samgöngumálanna hefir því farið þess á leit við Eimskipafjelag Íslands, að það ljeti, þegar á þessu ári, eitt eða tvö skip sín sigla eftir áætlun. Varð það að samkomulagi, að skipið Goðafoss sigldi áætlunarferðir frá 3. júlí þ. á. til ársloka, ef fjelagið fengi 60000,00 kr. fjárveitingu úr rikissjóði. Er þá ákveðið, að Goðafoss sigli frá Kaupmannahöfn um Leith til Austfjarða og komi við á mörgum höfnum á Austurlandi og Norðurlandi til Ísafjarðar. Sigli þaðan beina leið til Reykjavíkur og svo sömu leið aftur. Ef fjárveiting þessi nær fram að ganga, ætlar nefndin ekki að mæla með styrkveitingu á þessu ári til Austfjarðabáts nje Norðurlandsbáts. Álitur nefndin, að meiri not verði af þessum fyrirhuguðu Goðafossferðum en bátaferðunum, þótt þeirra væri auðvitað nauðsyn líka, ef nægilegt fje væri fyrir hendi.

Alþingi, 22. mars 1921.

H. Steinsson,
form. Ed.-n. og samvinnun. og frsm. í Ed.

Jón A. Jónsson,
form. Nd.-nefndar.

Þorsteinn Jónsson,
framsögum. í Nd.

Jón Þorláksson,
fundaskrifari samvinnun.

Hjörtur Snorrason. Jón Sigurðsson. Guðm. Guðfinnsson. Þjetur Þórðarson.

Sigurður H. Kvaran. Gunnar Sigurðsson. Guðjón Guðlaugsson.