

Nd.

94. Frumvarp til laga

um kaup á nýjum strandferðaskipum.

Frá samgöngumálanefnd.

1. gr.

Ríkisstjórninni er heimilt að láta smíða þrjú strandferðaskip erlendis fyrir reikning ríkissjóðs. Sé eitt skipið um 1400—1500 rúmlestir brúttó og aðallega byggt sem farþegaskip. Hin tvö skipin séu um 300 rúmlestir brúttó, fyrst og fremst til vöruflutninga.

2. gr.

Til framkvæmda samkvæmt 1. gr. er ríkisstjórninni heimilt að taka allt að 7 millj. króna lán.

3. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Frumvarp þetta er flutt að ósk samgöngumálaráðherra, og fylgdi því svo hljóðandi greinargerð:

Síðastliðið sumar barst samgöngumálaráðuneytinu álit millipinganefndar, er um tvö undanfarin ár hefur haft til athugunar, á hvern hátt strandferðum yrði komið fyrir á sem hagfelldastan veg hér við land. Þrír nefndarmenn af fjórum lögðu til sem byrjunarframkvæmdir í málinu, að keypt yrði skip á stærð við Esju, aðallega til farþegaflutninga, og tvö skip minni, 300—400 brúttó rúmlestir að stærð, aðallega til vöruflutninga. Fjórði nefndarmaðurinn, Gísli Jónsson alþm., lagði til, að fyrst yrði leitað upplýsinga um, hve mikið mundi kosta smíði þessara skipa, og síðan yrði ákvörðun tekin, þegar þær upplýsingar lægju fyrir, um framkvæmdir. Sbr. fskj. I.

Ráðuneytið ákvað þá þegar að leita tilboða í byggingu þessara skipa og fól framkvæmdastjóra Skipaútgerðar ríkisins að fara utan þeirra erinda. Hafa tilboð þessi verið að berast í síðastliðnum mánuði, og eru upplýsingar um þau prentuð hér með í bréfi skipaútgerðarinnar. (Fskj. II.) Eins og tilboðin bera með sér, verður byggingarkostnaður farþegaskipsins rúmar 4½ millj. kr., en hinna um 1¼ millj. kr. hvors um sig.

Var Skipaútgerð ríkisins þá falið að gera rekstraráætlun um afkomu Skipaútgerðar ríkisins, ef reiknað væri með því, að þessi skip væru fyrir hendi, og fylgir sú áætlun einnig hér með. (Fskj. III.) Einnig er prentaður til samanburðar aðal-

rekstrarreikningur skipaútgerðarinnar fyrir sl. ár. Eins og öllum er kunnugt, hefur Skipaútgerð ríkisins ekki, sökum ófullnægjandi skipakosts, getað annað strandsiglingunum hér við land á undanförunum árum, svo í viðunandi lagi hafi verið. Samtímis hefur halli á rekstrinum orðið mjög mikill, vegna þess að skipin hafa mörg verið óheppileg. Úr þessu er að mjög verulegu leyti ætlað að bæta með kaupum þeirra þriggja skipa, sem hér er gert ráð fyrir að láta byggja.

Vegna þess að skipasmíðastöðvar þær, sem tilboðin hafa sent, hafa ekki skuldbundið sig til að standa við tilboðin nema til 15 þ. m., er mikil nauðsyn á, að málinu verði hraðað svo, að það verði afgreitt nokkru fyrir þann tíma.

Að öðru leyti vísast til fylgiskjala.

Nefndarmenn áskilja sér óbundið atkvæði um einstök atriði frv.

Fylgiskjal I.

Nefndarálit. — Tillögur um fyrirkomulag strandsiglinga og fleira.

Samkvæmt ályktun frá Alþingi 12. apríl 1943 skipaði atvinnumálaráðherra með bréfi, dags. 28. júní það ár, mig undirritaðan ásamt hr. Gísla Jónssyni alþingismanni, hr. Jóni Axel Péturssyni bæjarfulltrúa og hr. Arnfinni Jónssyni kennara til þess að rannsaka skilyrði fyrir og starfrækslu fullkominnar skipasmíðastöðvar í Reykjavík og gera tillögur um nýja skipun strandsiglinga, einkum fyrirkomulag flóabáta, og hvernig bezt megi samræma ferðir þeirra við siglingar strandferða- og millilanda-skipa.

Eins og ályktunin ber með sér, var verkefni nefndarinnar tvenns konar. Urðu nefndarmenn sammála um þann þátt, sem fjallar um skipasmíðastöðina, og skiluðu sameiginlegu álit til ríkisstjórnarinnar 6. nóv. 1943. Hins vegar hefur ekki tekizt þrátt fyrir marga fundi og itrekaðar tilraunir að fá nefndarmenn sammála um álit varðandi strandsiglingarnar. Það, sem hér fer á eftir, er því sérálit undirritaðs:

Það munu varla vera skiptar skoðanir um það, að sangöngur á sjó meðfram ströndum landsins eru eitt af höfuðskilyrðunum fyrir heilbrigðri þróun atvinnuveganna. En þrátt fyrir það hefur það atvikazt svo, að strandferðum hefur verið mjög ábótavant. Ræður þar mestu um ónógur og óhentugar skipakostur og skipulagsleysi strandferðamála yfirleitt. Fyrir styrjöldina héldu tvö útlend skipafélög (Samein-aða og Bergenska) uppi föstum ferðum til Íslands og létu þá skip sín um leið sigla meira og minna í strandferðum, þó eingöngu á hinar stærri hafnir, þar sem svaraði kostnaði að koma við á. Skip Eimskipafélags Íslands sigldu einnig nokkuð í strandferðum ásamt millilandaferðunum, en þó aðallega á þær hafnir, sem höfðu góð afgreiðsluskilyrði. Eimskipafélagið lét þó skip sín koma við á ýmsum smærri höfnum, þegar sérstaklega stóð á og beðið hafði verið um það í tíma.

Enda þótt hinar stærri hafnir fengju flutningaþörf sinni að miklu leyti fullnægt á þennan hátt, voru ferðirnar óhentugar. Skip komu oft hvert á eftir öðru með stuttu millibili og stundum fleiri en eitt samdægurs, enda sigldu skip þessi að meira eða minna leyti í samkeppni. Hlutverk strandferðaskipanna (Esju gömlu og Súðarinnar) var því aðallega að sjá minni höfnunum fyrir sangöngum, en vegna þess að flutningarnir á stærri hafnirnar, sem helzt gáfu tekjur, fóru að miklu leyti með strandferðum millilanda-skipanna, varð tilfinnanlegur halli á rekstri strandferðaskipanna.

Þetta ástand og fyrirkomulag gerði það að verkum, að strandferðirnar urðu óhentugar og dýrar og að ekki var hafizt handa um að útvega til strandferðanna nægan og hentugan skipakost.

Enda þótt stærri hafnirnar gætu haft mikil not af strandferðum millilanda-skipanna, varð flutningsþörf þeirra hvergi nærri fullnægt, vegna þess hve viðkomurnar voru óreglulegar, enda miðaðar fyrst og fremst við millilandaferðir. Minni hafnirnar, þar sem millilanda-skipin komu ekki, vantaði tilfinnanlega skipaferðir, enda var það komið svo fyrir styrjöldina, að kröfurnar um bætтар strandferðir fóru

sívaaxandi. Nú á síðustu árum hafa atvinnuvegirnir breytt til muna og ný viðhorf skapast, sem gera það að verkum, að strandferðir eru enn nauðsynlegri en nokkru sinni fyrr. Má þar til nefna hinn stórauðna hraðfrystiiðnað, en sá iðnaður verður að hafa örur og öruggar strandferðir, ef hann á að geta þrífist, þá fjölgun sildarverksmiðja, enn fremur nýju orlofslögin, allt þetta útheimtir auknar samgöngur. Þar sem tvær strandferðaviðkomur á mánuði voru nægilegar fyrir fimm árum, er lágmarkið nú ein viðkoma á viku, ef atvinnulífið á ekki að hemlast af samgönguleysi.

Annað þýðingarmikið viðhorf hefur skapast í sambandi við afgreiðslu skipanna á hinum ýmsu höfnum úti á landi. Þar eru, eins og kunnugt er, margar hafnir, sem ekki hafa hafskipabryggjur, og verða því flutningar milli skips og lands að fara fram á bátum. Viðkomustaðir strandferðaskipanna munu að jafnaði vera 64 umhverfis landið. Þar af eru 43, sem ekki hafa hafskipabryggjur. Flutningar milli skips og lands á bátum eru mjög kostnaðarsamir og það, sem verra er, að víðast hvar er þannig ástatt, að ómögulegt hefur reynt að fá nægan mannafla til vinnunnar. Af þessum ástæðum gengur afgreiðsla strandferðaskipanna á þessum stöðum mjög seint, og segir það sig sjálft, hversu fráleitt það er, að stór skip, sem kosta 6—7 þúsund krónur á dag, bíði eftir slíkri afgreiðslu, enda er það svo, að farþegar fara helzt ekki með þeim skipum, sem búast má við, að tefjist af þeim sökum. Af þeim 43 viðkomustöðum, sem ekki hafa hafskipabryggjur, hafa 14 bryggjur fyrir minni skip, og útlit er fyrir, að í náinni framtíð fjölgi mjög mikið bryggjum, sem skip geta lagzt upp að, sem ekki rista meira en 9—10 fet. Sívaaxandi kröfur berast frá hinum minni höfnum um það, að flutningar til og frá þeim fari fram á litlum skipum, sem geta lagzt upp að hafnarmannvirkjum, sem til eru, og á þeim höfnum, sem ekki hafa slík hafnarmannvirki, geta hin minni skip legið mun nær landi en stóru skipin og þar af leiðandi auðveldara um alla afgreiðslu. Það er því ljóst mál, að stór strandferðaskip með farþega mega ekki tefja sig á því að bíða eftir afgreiðslu á þeim stöðum, sem hafa slæm afgreiðsluskilyrði, heldur verður flutningur til þeirra staða að fara fram á litlum skipum.

Með hliðsjón af framangreindu tel ég, að það, sem aðallega þurfi að hafa í huga í sambandi við skipulagningu strandferðanna, sé þetta:

1. Strandferðirnar verða að vera það tíðar, að það samsvari hraðanum í verzlun og viðskiptum á hverjum tíma.
2. Farþega- og vöruflutningar geta illa farið saman á þær hafnir, sem hafa slæm afgreiðsluskilyrði.
3. Vöruflutningar á hinar minni hafnir, sem ekki hafa hafskipabryggjur, verða að fara fram á litlum skipum, sem geta notað þau hafnarmannvirki, sem fyrir eru og væntanlega koma í náinni framtíð.

Þá er komið að því að taka millilandasiglingarnar til athugunar í sambandi við strandferðamálin.

Séu athugaðar skipakomur hingað til lands fyrir stríð og það borið saman við flutningsmagnið til og frá landinu á sama tíma, sést, að notaður hefur verið óþarflega mikill skipakostur. Mun láta nærri, að hægt hefði verið að komast af með helmingi minni skipakost en gert var, ef flutningar til og frá landinu hefðu verið skipulagðir. Auðvitað hafa Íslendingar orðið að greiða hið tóma skiprúm með auknum flutningsgjöldum. Margar ástæður munu hafa legið til þess, að þetta ástand var ríkjandi. Þó tel ég, að meginástæðurnar hafi verið í fyrsta lagi, að vantað hafi samtök milli innflytjenda um að taka flutning sinn á stórum skipsförmum, og í öðru lagi, að skipin voru ekki notuð sem skyldi, t. d. kolaskip ekki látin taka sildarmjöl til baka, olíuskip sildarlýsi o. s. frv., og í þriðja lagi voru íslensk skip, sem voru leiðandi að því er flutningsgjöld snerti, of dýr í rekstri, en það stafaði aðallega af því, að þau komu á of margar hafnir innan lands. Ferðir þeirra urðu því langar, og þar af leiðandi þurftu þau að hafa há flutningsgjöld til að geta borið sig fjárhagslega. Útlend skip af hagkvæmari gerð gátu því í skjóli háu flutningsgjaldanna siglt til landsins með góðum hagnaði, þó að þau hefðu ekki fullfermi.

Ýmsar líkur benda til þess, að þessi mál muni falla í svipaðan farveg að stríðinu loknu, ef ekki verður að gert, að nokkur íslensk skip verði í förum til Norðurlandanna, Bretlands og Þýskalands og flytji ýmsar nauðsynjavörur, sem keyptar verða þar, þar á meðal vörur, sem eru innfluttar til þessara landa, enda kaupa þá þessi lönd afurðir af okkur Íslendingum ýmist til eigin nota eða útflutnings í endurbættu ásigkomulagi. Millilandaskip þessi verða svo látin koma við á flestum hinna stærri hafna innan lands og mynda þannig eins konar betrihafnastrandferðir, sem fríar þó ekki ríkið við að reka strandferðir, en eykur aðeins rekstrarhalla þeirra til stórra muna. Með því að blanda þannig saman strandferðunum og millilandaferðunum verða ferðir millilandaskipanna tafsammar, og afleiðingin verður óeðlilega há flutningsgjöld. Þessi háu flutningsgjöld verða síðan tekin til fyrirmyndar við alla flutninga til og frá landinu og gera útlendingum auðvelt að hefja illvíga samkeppni við íslensk skip.

Ég tel, að þannig megi þetta ekki verða, enda ætti að vera kleift að skipuleggja flutning á nauðsynjum okkar litlu þjóðar þannig, að óeðlilega há flutningsgjöld þurfi ekki að auka dýrtíð í landinu. Það, sem gera þarf í því sambandi, virðist mér í stuttu máli vera þetta:

1. Skipuleggja þarf alla flutninga til og frá landinu þannig, að þungavörur, svo sem salt, kol, kornvörur og sykur, verði fluttar til landsins í sem allra stærstum skipsförmum.
2. Kappkosta þarf að nota skiprúm báðar leiðir, t. d. skip, sem koma með kol, salt og olíu og þess háttar, þurfa að taka til baka síldarmjöl, fisk, síldarlýsi o. s. frv.
3. Koma þarf á fót þremur umskipunarhöfnum á landinu utan Reykjavíkur, einni á Austurlandi, einni á Norðurlandi og einni á Vesturlandi. Á þessar hafnir þurfa svo vörur að koma með millilandaskipunum, og yrði þeim síðan dreift með hentugum strandferðaskipum um nágrennið. Einnig munu þá millilandaskipin taka vörur til útflutnings á þessum aðalhöfnum, sem strandferðaskipin hafa safnað þangað. Gera má ráð fyrir, að iðnaðarfyrirtæki verði sett á stofn á slíkum aðalstöðum, sem sjá nálægum landshlutum fyrir nauðsynlegum iðnaðarvörum.

Það er vitað, að kostnaðurinn við skipshafnir skipa er mjög stór liður í rekstri þeirra, og þar sem vitað er, að 2000 lesta skip hefur nálega sömu skipshöfn og 5000 lesta skip, sést fljótt á því einu, hve miklu hagkvæmara það er að flytja í stórum förmum. Það ætti ekki að reynast erfitt að fá samtök um að skipuleggja flutninga á hinn svokölluðu þungavöru, eins og kolum, salti og slíku, en nokkru erfiðara mun það verða að því er viðkemur hinn venjulegu stykkjavöru. Kemur þar ýmislegt til greina, sérstaklega hvað þjóðin er fámenn og tekur þar af leiðandi lítið af hverri tegund, en vörur, sem til landsins þarf að flytja, fjölbreyttar. Það verður því að gera ráð fyrir, að slíkar vörur verði að kaupa mikið eftir hendinni og flytja til landsins á svipaðan hátt og verið hefur, í fremur litlum skipum, en þó stærri en áður var. Til þess að flutningsgjöld fyrir slíkar vörur verði ekki óeðlilega há, þarf að taka hraðann til hjálpar. Skipin mega ekki koma á margar hafnir innanlands. Þau verða að vera fljót í ferðum, svo að notagildi þeirra verði sem allra mest, enda er það vitað, að þau skip, sem flytja stykkjavörur, og væntanlega einnig farþega, milli Íslands og útlanda, verða aðalsamgönguæð landsins á sjó og leiðandi að því er við kemur flutningsgjöldum til og frá landinu yfirleitt.

Ef gengið er út frá því, að millilandaferðirnar verði færðar í það horf, sem hér að framan hefur verið dregið á, tel ég, að eftirgreind skip og tilhögun á ferðum þeirra þurfi til að byggja upp fullkomið strandferðakerfi:

1. Tvö strandferðaskip á móta og Esja, sem gangi hvort á móti öðru kringum landið með viðkomu á flestöllum höfnum, að undanteknum Húnaflóa- og Breiðafjarðarhöfnum, og taki flutning til og frá höfnum, sem hafa hafskipabryggjur og góð afgreiðsluskilyrði, en komi við á hinum aðeins vegna farþega. Hver hringferð ætti þá að taka 7—8 daga, og ef gert er ráð fyrir þriggja daga stoppi í Reykjavík að meðaltali, yrðu ferðir frá Reykjavík 10.—11. hvern dag austur og vestur um land.

2. **Austurlandsbátur** (250 lestir) gangi milli Langaness og Hornafjarðar með viðkomu á öllum Austfjarðahöfnum í báðum leiðum. Ætti báturinn að geta farið eina ferð í viku fram og aftur. Meðan ekki er komin umhleðsluhöfn á Austurlandi, yrði bátur þessi að fara til Reykjavíkur, og mundi þá hver ferð taka um 10 daga.

3. **Norðurlandsbátur** (250 lestir) gangi á svæðinu frá Ísafirði til Þórshafnar á Langanesi, með viðkomu á öllum höfnum milli þessara staða í báðum leiðum, má gera ráð fyrir, að hver ferð fram og aftur taki um 10 daga.

4. **Vestfjarða- og Vestmannaeyjabátur** (250 lestir) ganga frá Reykjavík til Ísafjarðar með viðkomu á öllum Vestfjörðum (ekki Breiðafirði) í báðum leiðum. Aðra hverja ferð fer svo báturinn til Vestmannaeyja. Ætla má tvo daga í hverja Vestmannaeyjaferð og fimm daga í hverja Vestfjarðaferð og þrjá daga til afgreiðslu í Reykjavík báðar ferðir. Gæti báturinn þá farið þrjár ferðir til Vestmannaeyja og þrjár ferðir til Vestfjarða á rúmum mánuði.

5. **Breiðafjarðarbátur** (150 lestir) gangi milli Breiðafjarðarhafna og Reykjavíkur. Gera má ráð fyrir, að hver ferð taki 6—7 daga með stoppi í Reykjavík, eða sem næst 4 ferðir á mánuði. Bátur þessi gæti einstaka sinnum farið til Vestfjarða, ef þurfa þætti.

6. **Akranes- og Borgarnesbátur** (farþegabátur um 300 lestir) gangi milli Reykjavíkur, Akraness og Borgarness. Meðan farþegastráumurinn er mestur yfir sumarmánuðina, þyrfti að líkindum að bæta við öðrum bát um 50 lestir, sem þá yrði leigður til að annast vöruflutninga til beggja staðanna. Er ekki ólíklegt, að farþegabáturinn gæti farið eina ferð í viku til Vestmannaeyja að vetrinum.

7. **Vestmannaeyja- og Stokkseyrabátur** (50 smálestir). Ætlazt er til, að bátur þessi haldi uppi ferðum milli Stokkseyrar og Vestmannaeyja frá byrjun apríl til nóvemberloka. Ef vegur kemur til Þorlákshafnar, eru líkur til, að hagkvæmara verði að hafa ferðirnar þangað. Báturinn þarf að vera 50—60 smálestir og sérstaklega byggður til þessara ferða, aðallega vegna hafnarskilyrða á Stokkseyri.

8. **Djúpbátur** (50 smálestir). Nokkuð hafa verið skiptar skoðanir um, hvaða stærð af bátum hentaði best fyrir Ísafjarðardjúp. Álíta sumir, að best sé að hafa 30—40 smálesta bát, sem gangi um Djúpið eingöngu, en aðrir telja 80—100 smálesta bát hentugastan, enda gangi hann þá jafnframt til annarra Vestfjarðahafna. Ef hafður er sérstakur bátur milli Vestfjarða og Reykjavíkur, eins og gert er ráð fyrir hér að framan, verður að telja heppilegast, að Djúpbáturinn sé um 50 smálestir og gangi aðeins um Djúpið og ætti þá að vera byggður með það fyrir augum að geta tekið 1—2 bíla, þegar vegur yfir Þorskafjarðarheiði er fullgerður. En sýni það sig þá, að bátur þessi sé of litill yfir sumarmánuðina, mætti skipta um hann og setja annan stærri í staðinn þann tíma, sem Þorskafjarðarvegurinn er fær bifreiðum.

9. **Skagafjarðar- og Eyjafjarðarbátur** (150 smálestir). Bátur þessi gangi milli Skagafjarðar- og Eyjafjarðarhafna frá 1. nóvember til síðasta apríl. Er þá ætlazt til, að báturinn fari 2 ferðir í viku milli Akureyrar og Sauðárkróks og komi við í annarri ferðinni á öllum milliliggjandi höfnum í báðum leiðum, en í hinni aðeins á Siglufirði í báðum leiðum. Er þá gert ráð fyrir, að farþegar, sem koma með bílum frá Suðurlandi til Sauðárkróks, noti aðallega hraðferðina. Bátur þessi fari svo einstakar ferðir til Grímseyjar, þegar tími vinnst til. Yfir sumarmánuðina er svo ætlázt til, að bátur þessi verði tekinn í annað, t. d. fyrir báta, sem þurfa aðgerðar við, en tveir minni bátar leigðir til þess að hafa flutningana á hendi, og gangi annar þeirra milli Siglufjarðar og Skagafjarðar, en hinn um Eyjafjörð til Siglufjarðar. Þegar vegurinn yfir Siglufjarðarskarð er fullgerður, mun ekki þurfa bát milli Skagafjarðar og Siglufjarðar.

Þetta fyrirkomulag á ferðum strandferðaskipanna getur auðvitað breytzt eftir því, sem ný viðhorf kunna að gera breytingar æskilegar.

Strandferðaskipin, sem hér hefur verið minnst á, þurfa að vera fullkomin mótórfarþegaskip af svipaðri stærð og Esja og vel út búin að öllu leyti og geta gengið 15—16 sjómílur á klukkustund. 300 lesta báturinn er ætlaður fyrir Borgarnes- og

Akranesferðir og þarf fyrst og fremst að vera gerður fyrir farþega. Hina bátana þarf að byggja sérstaklega fyrir þær strandferðir, sem þeir eru ætlaðir til. Þurfa þeir að vera fyrst og fremst útbúnir fyrir vöruflutninga og að þægilegt sé og fljótlegt að ferma þá og afferma. Í þeim þarf að vera rúm fyrir frystar vörur, hylki fyrir lausa olíu og benzín og einnig útbúnaður til að geta flutt olíu og benzín í tunnum, án þess að hætta stafi af. Gert er ráð fyrir, að farþegar fari aðallega með farþegaskipunum, en þó verður að gera ráð fyrir, að nokkuð af farþegum fari með bátunum, sérstaklega stuttar leiðir, og verður því að gera ráð fyrir lítills háttar farþegarúmi í þeim.

Öll þessi strandferðaskip, sem nefnd eru hér að framan, er ætlazt til, að verði rekin af ríkinu, að svo miklu leyti sem ekki telst hagkvæmara, að einstaklingar eða félög reki þau, en séu skipin eða hátarnir reknir af öðrum en ríkinu, verður að sjálfsögðu að gera þá kröfu, að reksturinn sé háður eftirliti stjórnar strandferðamála og áætlanir og annað falli inn í strandferðakerfið eins og heppilegast þykir á hverjum tíma.

Ekki verður hægt að komast af án þess að hafa flóabáta, sem styrktir eru af ríkinu, fyrst um sinn á ýmsum stuttum leiðum, þar sem þarf að koma afskekktum stöðum í bílasamband, eða milli lands og eyja og þess háttar, en þess er að vænta, að slíkum bátum fari fækkandi, eftir því sem vegakerfi landsins fullkonnast og strandferðir færast í fastara form. Bátarnir verða að sjálfsögðu að vera eins og áður undir eftirliti stjórnar strandferðamála og ferðir þeirra að falla inn í strandferðakerfið, þar sem því verður við komið.

Fari svo, að ekki þyki fært að skipuleggja millilandasiglingarnar á þann hátt, sem bent hefur verið á hér að framan, er hætt við, að þær falli í svipaðan farveg og áður var, þ. e. að millilandaskipin sigli nokkuð í strandferðum jafnframt millilandaferðunum. Verður þá ekki nægilegt verkefni fyrir allan þann skipakost í strandferðum, sem gert hefur verið ráð fyrir hér að framan. Hins vegar verður ekki hjá því komizt að hafa strandferðir, og verður þá varla hægt að komast af með minna en tvö strandferðaskip á móta og Esju og tvo strandferðabáta um 250 lestir hvorn, auk Borgarnes—Akranesbáts. Það verður því að teljast hyggilegt að byrja með að útvega til strandferðanna þann skipakost, sem minnstan er hægt að komast af með, hvernig svo sem fer með skipulag siglinganna að öðru leyti, og bæta svo við strandferðabátum eftir því, sem þurfa þykir, þar til strandferðakerfið er fullkomið.

Niðurstaðan af því, sem hér að framan hefur verið sagt, verður þá sem hér segir:

I. Skipulagning millilandasiglinga.

- A. Flutningar til og frá landinu fari fram á sem allra stærstum skipum.
- B. Milliferðaskip, sem sigla eftir föstum áætlunum, tefji sig ekki á strandferðum, heldur verði notaðar umhleðsluhafnir og vörunum þaðan dreift með hentugum strandferðaskipum til nærliggjandi staða.

II. Skipulag strandferðanna.

- A. Tvö strandferðaskip á móta og Esja gangi hvort á móti öðru kringum landið, komi við á flestöllum höfnum vegna farþega, en taki aðeins flutning til og frá þeim höfnum, sem hafa hafskipabryggjur og góð afgreiðsluskilyrði.
- B. Strandferðabátar annist flutninga á takmörkuðum svæðum, sérstaklega á þær hafnir, sem strandferðaskipin flytja ekki til vegna slæmra hafnarskilyrða. Sé ætlaður einn 250 lesta bátur á svæðið Hornafjörður—Langanes, einn 250 lesta bátur á svæðið Langanes—Ísafjörður, einn 250 lesta bátur á svæðið Vestfirðir—Reykjavík—Vestmannaeyjar, einn 150 lesta bátur fyrir svæðið Reykjavík—Breiðafjörður, einn 300 lesta farþegabátur á svæðið Reykjavík—Borgarnes—Akranes, einn 150 lesta bátur milli Eyjafjarðar og Skagafjarðar yfir vetrar-

mánuðina, einn 50 lesta bátur fyrir Ísafjarðardjúp og einn 50 lesta bátur milli Stokkseyrar og Vestmannaeyja yfir sumarmánuðina. Auk þessa verði litlir flóabátar styrktir, þar sem þurfa þykir, til þess að afskekktir staðir komist í vegasamband eða eyjar í samband við land og þess háttar, en bátar þessir verði lagðir niður eftir því, sem strandferða- og vegakerfi landsins fullkomnast.

III. Byrjunarframkvæmdir.

Hafizt verði handa eins fljótt og hægt er að láta byggja strandferðaskip á móta og Esju og tvo strandferðabáta 250 lestir hvorn, enda verði tvö strandferðaskip og tveir strandferðabátar skoðaðir sem lágmarksskipakostur í strandferðunum. Síðan verði bætt við strandferðabátum eftir því, sem þörf krefur, þar til strandferðakerfið er fullgert.

Ef lítið er yfir íslenska siglingaflotann, sést fljótt, að þar er illa ástatt. Milli-landaskipin eru gömul og svo fá, að þau geta ekki tekið nema lítið brot af því, sem til landsins þarf að flytja. Skip til strandferða vantar tilfinnanlega. Orðið hefur undanfarið að notast við alls konar fiskiskip og báta, til þess að atvinnuvegir landsmanna líði ekki stórlega fyrir skort á samgöngum. Má segja, að íslenska þjóðin hafi ekki ráð á nema einu skipi (Esju), sem svarar til krafna nútímans. Er þetta ærið bágborið, þegar þess er gætt, að siglingar eru þjóðinni höfuðnauðsyn. Það er því alveg augljóst, að gera þarf stórt átak í því að byggja upp íslenska skipastólinn bæði til utan- og innanlandssiglinga. Er þá nauðsynlegt að gera sér grein fyrir, hvers konar skipulag er hentugast á þeim málum yfirleitt, og hef ég ekki komið auga á annað heppilegra fyrirkomulag en það, sem gerð hefur verið grein fyrir hér að framan.

Reykjavík, 18. júní 1945.

Pálmi Loftsson.

Reykjavík, 11. júní 1945.

Nefndarálit um nýja skipun strandsiglinga.

Frá Gísla Jónssyni.

Þann 28. júní 1943 skipaði hr. fyrrverandi atvinnu- og samgöngumálaráðherra Vilhjálmur Þór mig undirritaðan í nefnd ásamt hr. forstjóra Pálma Loftssyni, er jafnframt var skipaður formaður nefndarinnar, hr. hafnsögumanni Jóni A. Pétursyni og hr. kennara Arnfinni Jónssyni, til þess að:

1. „Rannsaka skilyrði fyrir byggingu og rekstri fullkominnar skipasmíðastöðvar í Reykjavík.“
2. „Athuga og gera tillögur um nýja skipun strandsiglinga, einkum um fyrirkomulag flóabáta og hversu bezt megí samræma ferðir þeirra við siglingar strandferða- og milli-landaskipa.“

Nefndin hóf störf í september 1943. Lauk hún fyrst athugun á verkefni undir tölulíð 1, og skiluðu nefndarmenn sameiginlegu áliti um það atriði. Verkefni undir tölulíð 2 hefur verið til umræðu á fjölmörgum fundum hjá nefndinni. Hefur hún ekki haft við önnur gögn að styðjast í því máli en ársreikninga Skipaútgærðar ríkisins ásamt meðfylgjandi skýrslum frá 1942--1944, svo og þær upplýsingar, sem formaður nefndarinnar hefur getað látið henni í té.

Það kom þegar fram í upphafi, að ef gera átti tillögur um nýja skipun strandsiglinga, yrði að ganga út frá því, að strandferðirnar yrðu framvegis allar á einni hendi, þ. e. lytu allar einni og sömu stjórn. Á þann hátt var auðveldast að fá fullt yfirlit yfir flutningaþörfina á hverjum tíma og þá jafnframt hægst að tryggja nægilegan skipakost til ferðanna, án þess þó að fleiri skip væru í ferðunum en

þörf væri á. Um þetta urðu allir nefndarmenn sammála. Skyldu tillögurnar síðan gerðar með tilliti til þessa samkomulags. Á árunum 1941—44 hefur þessi háttur verið hafður á strandsiglingunum að langmestu leyti, þótt nokkrar undantekningar hafi þar á verið, þar sem Eimskipafélag Íslands hefur á þessu tímabili annað að einhverju leyti strandsiglingar samfara millilandasiglingum. Gefur því skýrsla Skipaútgerðarinnar á þessum árum nokkuð glögga hugmynd um flutningsþörfina, nauðsynlegan skipakost, tekjur og kostnað. Að byggja tillögur um skipulagningu á nokkru öðru en því, að einn aðili hafi þær á hendi, er að sjálfsgöðu alger ógerningur, þar sem þá ríkir megnasta óvissa um flutningsþörfina, sem Skipaútgerðinni væri ætlað að sjá fyrir, enda var það jafnan svo fyrir stríð, á meðan þessar siglingar voru á höndum fjögurra aðila.

Sé gerður samanburður á árunum 1935 og 1944, sést, að viðkomurnar hjá Skipaútgerðinni hafa tvöfaldast, farþegatalan nærri þrefaldast og vörumagníð fjórfaldast, en þetta er að sjálfsgöðu langmest fyrir það, að nú er Skipaútgerðin svo að segja ein um alla þessa flutninga. Hefur vörumagníð á síðasta ári orðið tæp 44 þús. smál. og er þá lægst yfir 4 síðustu ár, en hæst kemst það 1943 upp í rúm 50 þús. smál. Að vörumagníð hefur minnkað um nærri 7 þús. smál. á sl. ári, mun stafa langmest af því, að Eimskipafélagið hefur einmitt þetta ár haft e/s Selfoss í strandsiglingum miklu meira en hin árin. Mér þykir því líklegt, að óvarlegt sé að reikna með meira vörumagni, nema því aðeins, að til komi alveg sérstakt dreifingarfyrirkomulag á þungavöru, sem ekki hefur verið tekið upp áður. Farþegatalan hefur komizt hæst á síðasta ári í tæp 26 þús. og farið mjög vaxandi, en með tilliti til aukinna loftferða og bættra bílasamgangna er tæplega unnt að gera ráð fyrir mikilli aukningu á farþegum. Þó þætti mér ekki ólíklegt, að þetta gæti aukizt upp í allt að 30 þús., ef sá aðili, sem annast strandsiglingarnar, hefði einn allan farþegaflutning. Í þessum tölum er ekki reiknaður með rekstur Borgarnes—Akranesbáta, hvorki vörur né farþegar.

Tekjur af öllum þessum flutningum hafa á s. á. orðið 6,3 millj. króna. En auk þess hafa strandvarnarskipin haft tekjur af vöru- og farþegaflutningum, sem nema 360 þús. krónum. Má því segja, að heildartekjur af strandsiglingum hafi orðið sem næst 6,7 millj. á sl. ári. Til þess að annast þessa flutninga hefur Skipaútgerðin haft þann skipakost, sem hér segir:

1. **M/s Esja:** Þetta skip hefur verið afkastamest, enda stærst, yngst og bezt útbúið til ferðanna. Hefur það því hentað bezt í hraðferðirnar og til farþegaflutninga, en þær ferðir hafa einmitt verið bezta tekjulind útgerðarinnar. Hefur þetta skip farið alls á árinu 28 ferðir, flutt tæplega 18 þús. smál. af vörum og um 75% af öllum farþegum.

Rekstrargjöld eru 2 millj. 873 þús., þegar með er talin afskrift skipsins, og er það rúmum 500 þús. hærra en rekstrargjöld e/s Súðar, enda eru flestallir útgjaldaliðir Esju hærri nema eldsneyti og viðhald.

Tekjur skipsins af vöruflutningum eru 1 millj. 868 þús., af farþegaflutningi rúm. 981 þús. og af fæðissölu 213 þús., eða alls 3 millj. 63 þús. Skilar skipið þannig 189 þúsund króna arði, en þá er þó eftir að reikna til útgjalda rúmar 100 þús. af sameiginlegum kostnaði við rekstur strandferðanna.

2. **E/s Súðin:** Þetta skip, sem bæði er eldra og óhentugra og því ekki notað til hraðferða, hefur ekki farið nema 16 ferðir á móti 28 hjá Esju, og flutt tæpl. 13 þús. tonn af vörum og um 20% af farþegunum. Rekstrarútgjöldin eru 2 millj. 362 þús. En með því að tekjur af vöruflutningum eru aðeins 1 millj. 380 þús., af farþegum 189 þús. og fæðissölu 22 þús., verður rekstrartapið 770 þús., og er þó eftir að reikna rúmar 100 þús. af sameiginlegum kostnaði.
3. **Ýmsir bátar:** Þessi farkostur hefur verið látinn annast það af vöru- og fólksflutningum, sem hin 2 skipin hafa ekki getað komizt yfir. Hefur hann flutt

um 12 þús. smál. af vörum og um 5% af farþegum. Kostnaður við þessa báta hefur orðið rúmar 3 millj., en tekjur 1 millj. 650 þús. og rekstrartap 1 millj. 370 þús. auk hluta af sameiginlegum kostnaði. Er hvort tveggja í senn, að hér er tapið langmest og notagildi skipanna langminnst.

Af því, sem að framan greinir, er ljóst, að tvö skip lík og Esja mundu ekki geta afkastað flutningaþörfinni á ströndinni, svo framarlega sem flutningarnir væru allir á einni hendi og þeim eigi dreift til annarra aðila, líkt eins og átti sér stað fyrir stríð. Hins vegar mundi eftirfarandi skipakostur nægja til þess:

A. 2 skip lík og Esja og auk þeirra Súðin.

Af reynslu s. á. má nokkuð marka, hvaða kostnað þetta fyrirkomulag mundi hafa í för með sér:

1. Esja I. mundi kosta í gjöldum	3	millj.
2. Esja II. um 1 millj. meira vegna vaxta, vátr. og afskr.	4	—
3. Súðin mundi kosta í gjöldum um	2,4	—
Tekjur af öllum skipunum um	7	millj.
Rekstrartap	2,4	—
	<hr/>	
	Alls	9,4 millj. 9,4 millj.

Yrði tapið nokkru meira en á síðasta ári, en ferðir hins vegar miklu öruggari.

B. 2 skip lík og Esja og einn 300 smál. bátur.

Kostnaður þeirra mundi verða sem hér segir:

Esja I.	3	millj.
Esja II.	4	—
Bátur 300 smál.	1,2	—
Tekjur	7	millj.
Rekstrartap	1,2	—
	<hr/>	
	Alls	8,2 millj. 8,2 millj.

Yrði tap þetta nokkru lægra en með núverandi fyrirkomulagi, en ferðirnar miklu öruggari og notagildi þeirra meira fyrir almenning.

C. Esja, Súðin og tveir 300 smál. bátar.

Kostnaður mundi verða sem hér segir:

Esja	3	millj.
Súðin	2,4	—
2 bátar	2,4	—
Tekjur	7	millj.
Rekstrartap	0,8	—
	<hr/>	
	Alls	7,8 millj. 7,8 millj.

Á þennan hátt yrði tapið minnst, eða rúml. 1 millj. minna en nú, en notagildið mun betra.

D. Esja og 4 300 smál. bátar.

Kostnaður mundi verða sem hér segir:

Esja	3	millj.
4 bátar	4,8	—
Tekjur	7	millj.
Tap	0,8	—
	<hr/>	
	Alls	7,8 millj. 7,8 millj.

Tapið yrði sama og undir fyrirkomulagi merkt C, en notagildi e. t. v. nokkru meira.

E. 3 skip lík og Esja.

Kostnaður yrði sem hér segir:

Esja	3	millj.
Esja II. og III.	8	—
Tekjur	7	millj.
Tap	4	—
	<hr/>	
	Alls 11 millj.	11 millj.

Þetta fyrirkomulag væri því aðeins hugsanlegt, að skipin yrðu að einhverju leyti notuð í millilandaferðir, sem þó ekki gæfist mikill tími til.

F. 2 skip lík og Esja, 4 300 smál. bátar og 1 150 smál. bátur.

Kostnaður yrði sem hér segir:

Esja I.	3	millj.
Esja II.	4	—
4 bátar 300 smál.	4,8	—
1 bátur 150 smál.	0,8	—
Tekjur	7	millj.
Tap	5,6	—
	<hr/>	
	Alls 12,6 millj.	12,6 millj.

Með því að þessi skipakostur er meira en fullnægjandi fyrir strandsiglingarnar, mætti reikna með töluverðum tekjum af skipunum í öðrum ferðum og þannig minnka nokkuð rekstrartapið. Annað fyrirkomulag en það, sem getur hér að framan undir stafliðum A—F, kemur varla til greina. En með því að alger óvissa ríkir um það, hvort strandsiglingar verði í framtíðinni hafðar á einni hendi eða þeim dreift eins og áður var til ýmissa aðila, er ógerningur að leggja fram ákveðnar tillögur, sem baka mundu ríkissjóði feikna útgjöld, en tryggðu honum ekki jafnframt allar tekjur af samgöngunum. Þá er ekki heldur unnt að gera tillögur um samræmingu flóabáta eða annarra strandsiglinga, nema vitað sé, hvaða fyrirkomulag verði haft á vöruf lutningum til landsins og frá í framtíðinni, hvort t. d. hugsað er að taka vörurnar á milli landa í stórum förmum á fáar hafnir eða í smáförmum um land allt.

Með tilvísun til þess, sem að framan greinir, legg ég til:

1. Að ríkisstjórnin láti nú þegar afla fullkominna upplýsinga um það, hvað kosta muni að smíða eða kaupa eitt skip líkt og m/s Esju og 3—4 strandferðabáta 300—400 smál., svo og hvenær unnt muni vera að fá slíkan skipakost til landsins. Jafnframt feli ríkisstjórnin Skipaútgerðinni að gera rekstraryfirlit yfir þessi skip í strandsiglingum.
2. Að ríkisstjórnin leiti nú þegar samvinnu við Eimskipafélag Íslands um skipulagningu á strandsiglingum og millilandasiglingum, svo og að semja um fullkomna verkaskiptingu á flutningum á milli þessara aðila.
3. Að þegar ofanrituðum verkefnum er lokið, verði nefndinni eða öðrum aðila falið að gera tillögur þær um skipun strandsiglinga, sem til var ætlað í fyrrnefndu bréfi ráðuneytisins frá 28. júní 1943.

Gísli Jónsson.

Til samgöngumálaráðuneytisins, Reykjavík.

Reykjavík, 18. júní 1945.

Nefndarálit. — Tillögur um fyrirkomulag strandsiglinga o. fl.

Það munu varla vera skiptar skoðanir um það, að samgöngur á sjó meðfram ströndum landsins er eitt af skilyrðum fyrir heilbrigðri þróun atvinnuveganna, en þrátt fyrir það hefur það atvikast svo, að strandferðunum hefur verið mjög áhóta-

vant. Ræður þar mestu um ónógur og óhentugur skipakostur og skipulagsleysi á strandferðamálanum yfirleitt, meðal annars af þeim ástæðum.

Fyrir styrjöldina héldu tvö útlend skipafélög (Sameinaða og Bergenska) uppi föstum ferðum til Íslands og létu þá skip sín um leið sigla meira og minna í strandferðum, annað félagið þó eingöngu á hinar stærri hafnir, þar sem það svaraði kostnaði. Skip Eimskipafélags Íslands voru einnig höfð í strandferðunum, en eins og útlendu skipin sigldu þau skip aðallega á þær hafnir, sem höfðu góð afgreiðsluskilyrði. Eimskipafélagið lét þó tvö af skipum sínum koma við á ýmsum smærri höfnum og önnur, þegar sérstaklega stóð á og beðið hafði verið um það í tíma.

Enda þótt hinar stærri hafnir fengju flutningaþörfinni að miklu leyti fullnægt á þennan hátt, voru ferðirnar óhentugar. Skipin komu oft þétt saman, hvert á eftir öðru á sömu leið og stundum fleiri en eitt samdægurs, enda sigldu þessi skip að meira eða minna leyti í samkeppni. Hlutverk strandferðaskipanna (Esju gömlu og Súðarinnar) varð því aðallega að sjá hinum minni höfnum fyrir samgöngum, en vegna þess að flutningur á stóru hafnirnar, sem gaf helzt tekjur, fór að miklu leyti með strandferðum millilandaskipanna, var tilfinnanlegur halli á rekstri strandferðaskipanna.

Þetta ástand í strandferðamálanum gerði strandferðirnar óhentugar og dýrar og varð meðal annars þess valdandi, að ekki var hafizt handa um að útvega til strandferðanna hæfilegan og hentugan skipakost.

Vér teljum, að strandferðirnar megi ekki að styrjöldinni lokinni falla í þann farveg, sem þær voru í áður, né heldur eins og þær eru nú, og teljum, að eitt af megin-skilyrðunum fyrir því, að svo verði ekki, sé, að strandferðirnar séu á einni hendi.

Enda þótt hinar stærri hafnir gætu haft mikil not af strandferðum millilandaskipanna, voru ferðir þeirra hvergi nærri fullnægjandi, vegna þess hve viðkomurnar voru óreglulegar, enda miðaðar fyrst og fremst við millilandaferðirnar. Minni hafnir, þar sem millilandaskipin komu ekki við á, vantaði tilfinnanlega skipaferðir, enda var það komið svo löngu fyrir styrjöldina, að kröfurnar um bættar strandferðir fóru vaxandi. Nú síðustu árin hafa atvinnuvegirnar breytt til muna og ný viðhorf skapazt, sem gera það að verkum, að aukinn og bættur skipakostur er enn nauðsynlegri en nokkru sinni áður. Má þar til nefna hinn stórauðna hraðfrystihúsiðnað, en sá iðnaður verður að hafa örur og öruggar strandferðir, ef hann á að geta þrífizt, þá fjölgun á sildarverksmiðjum, aukinn innlendan iðnað og nýju orlofslögin, sem einnig útheimta auknar samgöngur. Þetta í sambandi við nútíma verzlunarmáta krefst síaukins hraða í allri verzlun og viðskiptum. Þar sem tvær strandferðaviðkomur á mánuði voru nægjanlegar fyrir fimm árum, er lágmarkið nú ein viðkoma á viku, ef atvinnulífið á ekki að hemlast af samgönguleysi.

Annað þýðingarmikið viðhorf hefur skapazt við afgreiðslu skipanna á hinum ýmsu höfnum úti á landi. Eins og kunnugt er, eru þar margar hafnir, sem hafa ekki hafskipabryggjur, og verður þá flutningur milli skips og lands að fara fram á bátum. Eru það 43 af 64 viðkomustöðum strandferðaskipanna, sem þannig er ástatt um. Flutningur milli skips og lands á bátum er mjög kostnaðarsamur, og það, sem verra er, að víðast hvar er þannig ástatt, að eins og sakir standa, er lítt mögulegt að fá nægan mannafla til slíkrar vinnu. Af þessum ástæðum gengur afgreiðsla strandferðaskipanna á þessum stöðum mjög seint, og segir það sig sjálf, hversu fráleitt það er, að stór skip, sem kosta 6000—7000 kr. á dag, bíði eftir slíkri afgreiðslu, enda er það svo, að farþegar fara helzt ekki með þeim skipum, sem þeir húast við, að tefjist af þeim sökum. Af þessum 43 viðkomustöðum, sem ekki hafa hafskipabryggju, hafa 14 bryggjur fyrir minni skip, og útlit er fyrir, að á næstunni fjölgi mjög mikið bryggjum, sem skip geta lagzt upp að, sem ekki rista meira en 9—10 fet. Sívaxandi kröfur berast frá hinum minni höfnum um, að flutningur til og frá þeim fari fram á litlum skipum, sem geta lagzt upp að þeim hafnarmannvirkjum, sem til eru, og á þeim höfnum, sem ekki hafa slík hafnarmannvirki, geta hin minni skip legið mun nær landi en stóru skipin og þar af leiðandi auðveldara um alla afgreiðslu. Það er því

ljóst, að stóru strandferðaskipin, sem flytja farþega, mega ekki tefja sig á því að bíða eftir afgreiðslu á þeim höfnum, sem hafa slæm afgreiðsluskilyrði, heldur verður flutningur til þeirra að fara fram á minni skipum.

Til þess að geta gert sér einhverja grein fyrir því, hvernig strandferðunum verði bezt hagað með tilliti til þarfa hinna ýmsu staða, hvern skipakost þurfi til þeirra og hver stærð skipanna skuli vera, er þá ýmislegt fleira að athuga. Má þar fyrst nefna siglingar til landsins. Á hvern hátt verða þær? Eru líkur til, að þær eigi sér stað með stærri og hraðskreiðari skipum beint frá framleiðslulöndunum (Ameríku) með þeim afleiðingum, að slík skip losi einvörðungu á einni eða fleiri stórum höfnum, t. d. fjórðungshöfnum, eða eingöngu í Reykjavík með umskipun til annarra staða fyrir augum? Eða falla siglingarnar erlendis frá í líkan farveg sem var fyrir stríð, þannig að mörg smá skip annist millilandaferðirnar og skili erlendu vörunni sem mest til hinna dreifðu hafna með miklum undantekningum, þar sem hafnarskilyrði eru lakari, þannig að eftir verði skilið fyrir strandferðaskipin flutningur á innlendum iðnaðarvörum og islenzkum afurðum til innanlandsneyzlu svo og flutningur erlendra vöru í hafnir með lök skilyrði til afgreiðslu, farþegafl. o. fl.?

Þá ber og á það að líta, að gera verður ráð fyrir, að flutningur á fólki og pósti milli einstakra staða hlýtur að stórukast frá því, sem var, strax og skilyrðin til kaupa á tækjum (flugvélum og bílum) til flutninganna og umbætur vegna lendingu (flugvellir, flughafnir) eru fyrir hendi. Þá má og hugsa sér, að eftir því, sem vegakerfi landsins batnar, stærri og öruggari bílakostur flyzt til landsins, dragi úr fólks- og vöruflutningum á ýmsum svæðum með strandferðaskipunum.

Hinu má þó ekki heldur gleyma, að með þeim stórhug, sem ríkjandi virðist vera með þjóðinni og ætla má, að fái útrás í aukinni tækni og framkvæmdum hér, verður að gera ráð fyrir þörf á meiri hraða og afköstum í strandferðum heldur en hingað til hefur getað átt sér stað, en hversu stórt skref skuli stigið um aukningu á skipakosti, er fullnægi þeirri þörf, er erfitt að svara af ástæðum, sem að framan eru greindar.

Til þess að gera verkefninu nokkur skil er þá vert að athuga ástandið eins og það er nú, þegar siglingarnar eiga sér stað frá útlöndum að mestu leyti til einnar hafnar (Reykjavíkur), og spyrja: Er ástandið viðunandi? Því var áður svarað, að svo er ekki. Mundi það vera það, ef fyrri tíma flutningar með smáskipum frá Evrópu kæmst á aftur með líkri tilhögun og var? Því verður og að svara neitandi af ástæðum, sem áður eru tilgreindar, þ. e. gerbreyttum framleiðsluháttum landsmanna, aukinni vörufl.- og fólksflutningaþörf. Eftir er þá að gera sér grein fyrir, að hve miklu leyti flutningar með bílum og flugvélum bæta úr þörfinni, sem hvort tveggja vafalaust gerir það á vissum tíma árs, og þá jafnframt, að hve miklu leyti má byggja á þeim úrlausnum að því er atvinnuvegi landsmanna snertir, þar sem aðeins um úrbætur á vissum tíma árs verður að ræða og fólksflutningar verði með þeim hætti milli hinna ýmsu landshluta (fólk á dekki og í lestum eða hvar sem því varð við komið), að lítt hefur verið sæmandi.

Af því, sem að framan er sagt, er það ljóst, að til engrar hlýtar er unnt að gera sér fulla grein fyrir því, hvernig strandferðamálanum verði bezt komið fyrir. Til þess ríkir of mikil óvissa um ýmis veigamikil atriði, sem leggja verður til grundvallar.

Af famansögðu og með hliðsjón af almennum þörfum, hver sem skipanin verður á flutningum erlendis frá, flugvéla- og bílasamgöngum, þykir oss sýnt, að til þess að fólksflutningar og vöruflutningar geti farið sómasamlega fram, sé viturlegt að láta byggja eitt strandferðaskip á stærð við m/s Esju og af líkri gerð, enn fremur tvö minni skip, 300—400 smálestir, til fólks- og vöruflutninga. Slík aukning mundi bæta verulega ástandið í strandferðamálum vorum, en þegar sú viðbót er komin, verður vafalaust auðveldara að gera sér fyllri grein fyrir, hverra frekari umbóta er þörf og hvernig ferðum skuli hagað til hinna einstöku hafna og lands-

hluta. Við teljum því eðlilegast, að vér hættum störfum nú og að Nýbyggingarráð taki við störfum nefndarinnar, þar sem líta verður svo á, að það muni hafa sterkari aðstöðu til þess að gera sér grein fyrir, hvernig siglingar verða til landsins framvegis, og væri þá einni launaðri nefndinni færra eftir í landinu.

Nefndarmenn hafa ekki getað orðið ásáttir um að skila sameiginlegu álitni, en öllum þó ljóst, að ómögulegt er eins og sakir standa að inna það hlutverk af hendi til fulls, er nefndinni var ætlað, þ. e. að gera frambúðaráætlanir um strandferðirnar.

Virðingarfyllst.

Jón Axel Pétursson. Arnfinnur Jónsson.

Fylgiskjal II.

SKIPAÚTGERÐ RÍKISINS

Reykjavík, 20. október 1945.

Eins og hinu háa ráðuneyti er kunnugt, höfum vér leitað eftir tilboðum um byggingu á þremur nýjum skipum í Englandi, Svíþjóð og Danmörku. Hafa skip þessi verið miðuð við það, að eitt þeirra væri líkt og Esja, þó 10 fetum lengra og $\frac{1}{2}$ feti dýpra, affirmingarútbúnaður fullkomnari en á Esju og vélin ca. 600 hestöflum stærri. Hin skipin tvö er miðuð við, að verði 300 lesta vöruflutningabátar, sem gangi um 11 mílur og hafi rúm fyrir um 12 farþega í herbergjum og nokkrum fleiri í setsal.

Oss hafa nú undanfarið verið að berast tilboð í skip þessi, og eru þau, sem komið hafa, eins og hér fer á eftir:

Farþegaskipin:

1. Frá Inglis Ltd. on Pointhouse Ship-Yard, Glasgow, 212 þús. £. Afhendingartíminn er ca. 20 mánuðir. Tilboðið fylgir hér með, merkt 1.

2. Frá George Brown etc. & Co. Marine Ltd., Greenock, 215 þús. £, og afhendist í júní 1947. Tilboð þetta fylgir hér með, merkt 2.

3. Aalborg Værft í Aalborg báðum vér um tilboð í sams konar skip og vér buðum út í Englandi, en það hefur ekki borizt enn þá. Hins vegar höfum vér fengið tilboð um byggingu á skipi alveg eins og Esju fyrir ca. 3 millj. 250 þús. danskar krónur, svarandi til 679 þús. amerískra dollara. Afhendingartími 18 mánuðir. Frá sömu byggingarstöð höfum vér einnig fengið tillögu um dampskip með oliukyndingu af sömu stærð, og mundi það verða lítið eitt ódýrara, en fengist líklega á 6—8 mánuðum styttri tíma. Tilboð þessi eru merkt 3 og fylgja hér með.¹⁾

4. Frá Svíþjóð höfum vér fengið tilboð í sams konar farþegaskip og vér buðum út í Bretlandi, 3. millj. og 200 þús. sænskar krónur. Tilboð þetta fylgir hér með, merkt 4.

Strandferðabátar:

1. Frá George Brown, Greenock, 45 þús. 800 £ hvert skip. Gætu afhent í ágúst 1946. Tilboð þetta fylgir hér með, merkt 5.

2. Frá Grangemouth Dockyard Co. Ltd., Grangemouth, 53 þús. £ hvert skip. Tilboð þetta er í símskeyti og fylgir hér með, merkt 6.

3. Frá Goole Ship-Building, Goole, 55 þús. £. Tilboð þetta fylgir hér með, merkt 7.

Fleiri tilboð hafa enn ekki borizt. Hafa sumar skipasmíðastöðvarnar hætt við að gera tilboð vegna erfiðleika á útvegum ýmissa efna, og nokkrar, sem tekið hafa að sér byggingu íslenzku togaranna, hafa ekki tjáð sig geta gert tilboð í þessi skip, enda þótt þær hefði lofað því, þegar undirritaður var þar á ferð í sumar.

Nú eru farnar að berast fyrirspurnir um það, hvort tilboð þessi, sem komin eru, séu líkleg til að verða samningsgrundvöllur, og hefur t. d. Inglis í Glasgow tjáð í sim-

1) Tilboð í sams konar skip og boðið var út í Englandi hefur nú borizt frá Aalborg Værft, og er það 731 þús. dollarar.

skeyti í gær, sem fylgir hér með, að ekki verði hægt að halda tilboðinu opnu lengur en til 29. þ. m. Það virðast vera stöðugt vaxandi verkefni, sem brezkar skipasmíða-stöðvar fá til meðferðar, og sérstaklega eru miklir erfiðleikar á því að útvega mótör-vélar í skip.

Ef hið háa ráðuneyti getur fallizt á, að einhverju af ofangreindum tilboðum verði tekið, er mjög nauðsynlegt, að teknar verði ákvarðanir sem allra fyrst.

Virðingarfyllst.

Skipaútgerð ríkisins.

Pálmi Loftsson.

Til atvinnu- og samgöngumálaráðuneytisins, Reykjavík.

Fylgiskjal III.

SKIPAÚTGERÐ RÍKISINS

Reykjavík, 22. október 1945.

Í framhaldi af bréfi voru, dags. 20. þ. m., varðandi tilboð um smíði þriggja strandferðaskipa, leyfum vér oss hér með að senda rekstraráætlun fyrir strandferðirnar, miðað við það, að umrædd þrjú skip verði keypt. Gerum vér ráð fyrir, að skip þessi anni árlega flutningum á 45 þúsund tonnum af vörum milli innlendra hafna, en það er álíka mikið vörumagn eins og Skipaútgerðin hefur árlega þurft að sjá um flutning á nú hin síðari ár. Að öðru leyti mundum vér æskja að ræða munnlega við hið háa ráðuneyti um ofangreinda rekstraráætlun.

Virðingarfyllst.

Skipaútgerð ríkisins.

Guðjón F. Teitsson.

Til samgöngumálaráðuneytisins, Reykjavík.

Áætlun um rekstur strandferða árið 1947, miðuð við, að útveguð hafi verið þrjú ný skip,

	Gjöld kr.	Tekjur kr
Esja. Samkv. viðfestum reikn.	2 640 000	2 640 000
Nýtt skip (ca. 1500 br. tonn). Samkv. viðfestum reikn.	2 785 000	2 785 000
Nýtt skip (ca. 300 br. tonn). Samkv. viðfestum reikn.	739 400	542 000
Nýtt skip (ca. 300 br. tonn). Samkv. viðfestum reikn.	739 400	542 000
Breiðafjarðarbátur. Samkv. viðfestum reikn.	714 000	500 000
Vöruafgreiðslan	1 600 000	1 600 000
Hluti af sameiginlegum kostnaði	300 000	
Fyrning:		
Afskrift af Esju	kr. 100 000	
Afskrift af nýju skipi, 5% af 5 millj. ..	— 250 000	
Afskrift af nýju skipi, 5% af 1.2 millj. ..	— 60 000	
Afskrift af nýju skipi, 5% af 1.2 millj. ..	— 60 000	
Afskrift áhalda	— 15 000	
	485 000	
Halli (án vaxta af höfuðstól)		1 393 800
	Samtals 10 002 800	10 002 800

Rekstraráætlun m.s. Esju árið 1947.

Gjöld :

Sjóvátrygging skips	kr.	110 000.00
Stríðsvátrygging skips	—	10 000.00
Trygging áhafnar	—	30 000.00
Laun og vinna	—	1 430 000.00
Fæði skipshafnar	—	105 000.00
Brennsluolía, 900 tonn á kr. 300.00	—	270 000.00
Hafnar-, hafnsögu-, vatnsgjöld o. fl.	—	85 000.00
Viðhald og endurbætur	—	200 000.00
Vörur til dekkis og vélar	—	130 000.00
Þvottar og hreingerning	—	100 000.00
Eldhúsáhöld, borðbúnaður, dúkar, sængurfatnaður o. fl.	—	15 000.00
Þóknun til afgreiðslumanna	—	70 000.00
Símakostnaður og auglýsingar	kr.	30 000.00
Sjúkrakostnaður	—	10 000.00
Fatnaður	—	10 000.00
Tapaðar og skemmdar vörur	—	10 000.00
Ýmislegt	—	25 000.00

Samtals kr. 2 640 000.00

Tekjur :

Farmgjöld	kr.	1 545 000.00
Fargjöld	—	885 000.00
Fæðis- og lausasala	—	210 000.00

Samtals kr. 2 640 000.00

Rekstraráætlun fyrir nýtt strandferðaskip árið 1947.

Gert er ráð fyrir, að skipið sé mótorskip, hér um bil eins og Esja, að öðru leyti en því, að það geti tekið 100 tonnum meiri vörur og hafi 20% meiri vélaorku.

Gjöld :

Sjóvátrygging skips, 4% af kr. 5 000 000.00	kr.	200 000.00
Stríðsvátrygging skips, 1½% af kr. 5 000 000.00	—	10 000.00
Trygging áhafnar	—	30 000.00
Laun og vinna	—	1 500 000.00
Fæði skipshafnar	—	105 000.00
Brennsluolía, 1000 tonn á kr. 300.00	—	300 000.00
Hafnar-, hafnsögu-, vatnsgjöld o. fl.	—	90 000.00
Viðhald og endurbætur	—	150 000.00
Vörur til dekkis og vélar	—	130 000.00
Þvottar og hreingerning	—	100 000.00
Eldhúsáhöld, borðbúnaður, dúkar, sængurfatnaður o. fl.	—	15 000.00
Þóknun til afgreiðslumanna	—	70 000.00
Símakostnaður og auglýsingar	—	30 000.00
Sjúkrakostnaður	—	10 000.00
Fatnaður	—	10 000.00
Tapaðar og skemmdar vörur	—	10 000.00
Ýmislegt	—	25 000.00

Samtals kr. 2 785 000.00

Tekjur:

Farmgjöld	kr.	1 690 000.00
Fargjöld	—	885 000.00
Fæðis- og lausasala	—	210 000.00
		Samtals kr. 2 785 000.00

Rekstraráætlun fyrir nýtt 300 tonna mótorskip í strandferðum árið 1947.

Gjöld:

Kostnaður við áhöfn	kr.	439 000.00
Vátrygging, sjóvátr., 5% af kr. 1 200 000.00	—	60 000.00
Brennsluolía, 386 kg pr. ha. × 600 hð. = 232 tonn á kr. 300.00	—	69 600.00
Smurningsolía, 6 kg pr. ha. × 500 = 3000 kg á kr. 2.60	—	7 800.00
Vörur til dekkis og vélar	—	36 000.00
Skipagjöld	kr.	20 000.00
Viðhald	—	40 000.00
Borðbúnaður, dúkar og sængurfatnaður	—	4 000.00
Þvottar og hreingerning	—	10 000.00
Símakostnaður og auglýsingar	—	5 000.00
Sjúkrakostnaður	—	3 500.00
Tapaðar og skemmdar vörur	—	12 000.00
Fatnaður	—	7 500.00
Þóknun til afgreiðslumanna, 3% af ca. kr. 500 000.00	—	15 000.00
Ýmislegt	—	10 000.00
		Samtals kr. 739 400.00

Tekjur:

Farmgjöld fyrir 5000 tonn á kr. 100.00	kr.	500 000.00
Fargjöld	—	42 000.00
Halli	—	197 400.00
		Samtals kr. 739 400.00

Rekstraráætlun fyrir línuveiðara líkan Sverri (173 br. tonn), leigðan til Breiðafjarðarferða árið 1947.

Gjöld:

Afgreiðsluþóknun	kr.	14 000.00
Kol, 500 tonn á kr. 200.00	—	100 000.00
Vöruvinna í lest og önnur yfirvinna	—	95 000.00
Hafnargjöld, auglýsingar, símakostnaður og ýmislegt	—	30 000.00
Leiga í 10 mánuði	—	475 000.00
		Samtals kr. 714 000.00

Tekjur:

Flutningsgjöld, 4500 tonn á kr. 110.00	kr.	495 000.00
Fargjöld	—	5 000.00
Halli	—	214 000.00
		Samtals kr. 714 000.00

Fylgiskjal IV.

Rekstrarreikningur fyrir strandferðirnar árið 1944.

				Gjöld :	
1.	Mismunur á viðfestum reikningi	Súðarinnar	kr.	770 448.15	
2.	— — — —	Þórs	—	675 157.79	
3.	— — — —	Sverris	—	162 169.71	
4.	— — — —	Viðis	—	119 502.32	
5.	— — — —	Hólmsbergs	—	68 138.92	
6.	— — — —	Hrings	—	80 183.19	
7.	— — — —	Ármanns	—	57 569.81	
8.	— — — —	Hermóðs	—	85 373.21	
9.	— — — —	ýmissa báta	—	190 242.03	
10.	— — — —	vöruafgreiðslu	—	146 926.50	
11.	Hluti af sameiginlegum kostnaði	samkv. viðfestum reikningi ..	—	250 059.63	
12.	Vextir		—	20 000.00	
13.	Eftirlaun		—	12 423.20	
14.	Fyrning:				
	a. Esja	kr.	100 000.00		
	b. Skrifstofuáhöld	—	2 857.00		
	c. Pakkhúsáhöld	—	3 548.00		
	d. Pakkhúsbyggingar	—	7 851.00		
				—	114 256.00
					<hr/>
					Samtals kr. 2 752 450.46
				Tekjur :	
1.	Mismunur á viðfestum reikningi	Esju	kr.	289 604.40	
2.	Greiddar afskrifaðar skuldir		—	625.29	
3.	Til jafnaðar:				
	a. Frádráttur á höfuðstólsreikn. v. fyrningar ..	kr.	114 256.00		
	b. Fjárframlag ríkisins	—	2 347 964.77		
				—	2 462 220.77
					<hr/>
					Samtals kr. 2 752 450.46