

Nd.

264. Frumvarp til laga

um landshöfn í Keflavíkur- og Njarðvíkurhreppum.

Frá sjávarútvegsnefnd.

1. gr.

Ríkissjóður lætur gera höfn í Keflavíkur- og Njarðvíkurhreppum. Til hafnargerðarinnar má verja allt að 10 millj. króna. Skal einn þriðji fjárhæðarinnar greiddur úr ríkissjóði, þegar fé er veitt til þess í fjárlögum, en tveir þriðju skulu teknir að láni gegn veði í mannvirkjum hafnarinnar, og er ríkisstjórninni heimilt fyrir hönd ríkissjóðs að ábyrgjast lánið, allt að 7 milljónum króna.

2. gr.

Stjórn hafnarinnar skipa fimm menn. Hafnarstjóri skipaður af ráðherra þeim, er fer með hafnarmál, og fjórir meðstjórnendur, tveir kosnir af sameinuðu Alþingi og tveir tilnefndir af sveitarstjórnum Keflavíkur- og Njarðvíkurhreppa, sinn úr hvorum hreppi.

Laun hafnarstjóra og þóknun til meðstjórnenda skal ákveðin af ráðherra.

3. gr.

Sérhver er skyldur til að láta af hendi til landshafnarinnar mannvirki, er þarf til að gera höfnina, og svo viðáttumikið land sem hafnarstjórn og ráðherra telja, að þurfi til þess að geta veitt útvegsmönnum og öðrum aðstöðu til notkunar hafnarinnar og undir brautir og vegi í þarfir hennar, svo og leyfa, að tekið verði í landi hans, hvort heldur grjót, möl eða önnur jarðefni og þola þær eignakvaðir, óhagræði eða takmörkun á afnotarétti, sem hafnargerðin hefur í för með sér, allt gegn því, að fullar bætur komi fyrir. Náist ekki samkomulag um bætur, skulu þær ákveðnar með mati tveggja dómkvaddra manna, að tilkvöddum báðum málsaðilum. Kostnaðurinn við matið greiðist úr sjóði hafnarinnar. Nú vill annar hvor málsaðili ekki una mati, og getur hann krafist yfirmats, en gera skal hann það innan 14 daga frá því er matsgerð er lokið. Yfirmatið skal framkvæmt á sama hátt af 4 dómkvöddum mönnum.

Kostnaðinn við yfirmatið greiðir sá, er þess hefur krafist, ef matsupphæðinni verður ekki breytt meira en sem nemur 10% af hinni ákveðnu endurgjaldsupphæð, ella greiðist kostnaðurinn úr sjóði landshafnarinnar.

Núverandi hafnarmannvirki í Keflavík og Njarðvík, innan væntanlegrar lands-hafnar, er ríkissjóði heimilt að kaupa fyrir kostnaðarverð, enda skal þá kaup-verðið talið með hafnargerðarkostnaði.

4. gr.

Hafnarmerkir skulu ákveðin í reglugerð.

5. gr.

Með strandlengjunni umhverfis höfnina má ekki gera í sjó fram bryggjur eða önnur mannvirki, né fylla upp eða dýpka út frá landi nema samkvæmt leyfi stjórnar landshafnarinnar. Sá, sem vill gera eitthvert slikt mannvirki, skal senda hafnarstjórn beiðni um það, og skal beiðninni fylgja lýsing á því, svo og uppdráttur, ef með þykir þurfa, í tvennu lagi, og heldur hafnarstjórn öðru eintakinu.

Sá, sem fengið hefur slíkt leyfi, skal skyldur að halda mannvirkini svo við, að engin hætta stafi af því. Þessi ákvæði gilda einnig um þau mannvirki, er þegar hafa verið gerð á hafnarvæðinu.

Brot gegn þessari grein varða sektum frá 500—20000 kr., og hafnarstjórn getur látið nema burt mannvirkið á kostnað eiganda.

6. gr.

Eigum hafnarjóðs má aðeins verja í þágu hafnarinnar. Ríkissjóður ábyrgist skuldbindingar hafnarinnar, og hafnarstjórn ber ábyrgð á eignum hennar.

7. gr.

Hafnarstjórn má ekki án leyfis ráðuneytisins selja eða veðsetja fasteignir hafnarinnar eða kaupa nokkrar nýjar fasteignir, taka stórlán til lengri tíma en svo, að þau verði borguð aftur af tekjum þess árs, sem fer í hönd, né endurnýja slik lán eða fresta borgunartímanum, og ekki heldur gera nein þau mannvirki við höfnina, sem eru svo stórvaxin, að árstejkjurnar hrökkvi ekki til að koma þeim í framkvæmd.

8. gr.

Til þess að standa straum af kostnaði við byggingu og viðhald hafnarvirkja og til árlegs rekstrarkostnaðar hafnarinnar er heimilt að innheimta gjöld þau, er hér segir:

1. Árlegt gjald af bryggjum og öðrum mannvirkjum, sem gerð eru samkv. 5. gr.
2. Af skipum og bátum, er hafna sig á landshöfninni, og farni þeirra:
 - a. Skipajald, ákvæðið með tilliti til stærðar skipa þeirra, er hafna sig.
 - b. Vörugjald. — Undanskildar skulu þó vörur þær, er samkvæmt farmskrá skipsins eiga að fara til annarra hafna á landinu, ef þær eru ekki settar á land.
 - c. Bryggjugjald af skipum, er leggjast við bryggjur hafnarinnar.
 - d. Festargjald af skipum, sem nota festar hafnarinnar.
 - e. Allt að 1% af andvirði afla þeirra skipa og báta, sem leggja afla sinn á land innan hafnarvæðisins eða hafa þar uppsátur.
 - f. Leigu af verbúðum og öðrum mannvirkjum og af grunnum og lendum hafnarinnar.

Gjöld þessi, semi og gjöld fyrir afnot af öðrum eignum hafnarinnar, skulu ákvæðin í reglugerð, sem hafnarstjórn semur og ráðherra staðfestir, og skal i henni ákvæða, hver skuli greiða þau og innheimta.

Herskip og skemmtiskip skulu undanþegin gjöldum til hafnarinnar samkv. tölulið 2 a. Gjöld þessi má taka lögtaki.

9. gr.

Reikningsár hafnarinnar er almanaksárið.

10. gr.

Fyrir nóvemberlok hvers árs ber hafnarstjórn að leggja frumvarp til áætlunar um tekjur og gjöld hafnarinnar á komandi ári fyrir ráðherra til samþykktar ásamt nauðsynlegum skýringum á einstökum gjalda- og tekjuliðum.

11. gr.

Nú hefur hafnarstjórn í hyggju einhverjar meiri háttar framkvæmdir við höfnina, eða hún vill gera einhverjar þær ráðstafanir, er samþykki ráðherra þarf til, og skal hún þá senda ráðuneytinu sérstaka tillögu um það efni svo tímanlega, að samþykki ráðuneytisins geti komið til, áður en gengið er endanlega frá fjárhagsáætlun.

12. gr.

Komi það í ljós, þegar fram á árið liður, að óumflýjanlegt sé að sinna einhverjum framkvæmdum utan áætlunar eða fara fram úr áætluðum fjárhæðum, ber hafnarstjórn að tilkynna það ráðuneytinu í tæka tíð og leita samþykkis þess, til þess að víkja megi frá áætluninni.

Eigi má hefja verkið né stofna til umframgreiðslu, fyrr en samþykki ráðherra er fengið.

13. gr.

Við lok hvers reikningsárs og ekki síðar en fyrir febrúarlok skal hafnarstjórn gera reikning yfir tekjur og gjöld hafnarinnar á hinu liðna ári og efnahagsreikning hennar. Reikningana skal endurskoða af tveim endurskoðendum, sem kosnir eru, annar af sveitarsjórn, en hinn af sameinuðu Alþingi. Hafnarstjórn sendir þá síðan til ráðherra til úrskurðar.

14. gr.

Að öðru leyti skal ákveða með reglugerð allt það, er lýtur að greiðri og hættulausri umferð um höfnina, góðri reglu og öðru höfninni viðvíkjandi, er við þykir eiga. Í reglugerðinni má ákveða sektir fyrir brot gegn henni, 20—10000 kr.

Sektir samkvæmt lögum þessum renna í hafnarsjóð.

15. gr.

Með mál, sem rísa út af brotum á lögum þessum og reglugerðum, sem settar verða samkvæmt þeim, skal fara að hætti opinberra mála.

16. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Frumvarp þetta er flutt samkv. beiðni samgöngumálaráðherra. Nefndarmenn áskilja sér þó rétt að flytja eða fylgja brtt., sem fram kynnu að koma. Fylgdu frv. frá ráðherra eftirfarandi athugasemdir:

Rétt fyrir þinglokin síðustu barst ráðuneytinu frá milliþinganeftnd í sjávarútvegsmálum frumv. til laga um landshöfn í Njarðvík. Frumvarpið var þá prentað óbreytt og því útbýtt til þingmanna sem handriti.

Frumvarpinu fylgdi engin greinargerð frá nefndinni, en málið hafði verið lengi á döfinni og ýtarlega rætt, bæði í nefndinni og utan hennar.

Meginrökin fyrir flutningi frumvarpsins og lagasetningu um þetta efni, ef samþykkt verður, eru þau, að undanfarin ár hafa léleg hafnarskilyrði við Faxaflóa sunnan- og vestanverðan valdið því, að miklu færri bátar hafa stundað þar veiðar en ella mundi.

Allir vita, hver gullkista fiskimiðin í og utan við Faxaflóa eru og að þangað er betra að leita til fanga en viðast hvar annars staðar, sérstaklega á vetrarvertið. Hafnarskilyrðin á þessum slóðum eru aftur á móti hin frumistæðustu, nema rétt í Keflavík, sem hin síðustu ár hefur varið ærnu fé til úrbóta, en þó hefur þar vegna erfiðrar aðstöðu hvergi nærri verið hægt að gera því máli full skil. Í Sandgerði eru tvær bátabryggjur, allt of stuttar, í Vogum ein, sem svipað stendur á um. Í Njarðvík eru einnig stuttar bátabryggjur alls ófullnægjandi, og eru þá upp talin hafnarmannvirkin á þessum slóðum.

Er augsýnilegt, að þegar bátum fjölgar, eins og nú er gert ráð fyrir, verður tæplega afgreiðslupláss til á þessum stöðum fyrir heimabáta, hvað þá að hægt sé að taka báta utan af landi til viðlegu, en þess mundu þó margir óska, ef möguleikar væru fyrir hendi til afgreiðslu. Fullkomin fiskihöfn fyrir svo marga báta sem hér er um að ræða kostar margar milljónir króna, og þar sem hér þarf að haga

framkvæmdum að mjög verulegu leyti með hliðsjón af þörfum utansveitarmanna, er þess ekki að vænta, að neitt einstakt hreppsþátt taki sig fram um nauðsynlegar aðgerðir. Af þessum ástæðum er frumvarpið fram komið. Allýtarlegar rannsóknir hafa farið fram á öllum þeim stöðvum, sem til greina koma við staðsetningu hafnarinnar, og hafa þær leitt í ljós, að skilyrði frá náttúrunnar hendi til framkvæmda eru bezt í Njarðvík. Hins vegar verður því ekki neitað, að aðrir staðir, og þá sérstaklega Sandgerði, liggja betur við fiskimiðunum. Vitamálaskrifstofan hefur haft þessar rannsóknir með höndum bæði fyrr og síðar og ávallt komið að sömu niðurstöðu.

Heima í héraði hafa aftur verið allskiptar skoðanir um málið, og hefur það meðal annars valdið því, að ekki hafa fyrr verið fram bornar tillögur í þessa átt til framkvæmda. Eftir að ráðuneytinu barst frumvarp milliþinganeftendarinnar, var það sent hreppsnefndum Njarðvíkur- og Keflavíkurhreppa til athugunar og umsagnar og enn fremur leitað samkomulags um afgreiðslu málsins. Svör hreppsnefndanna og útvegsmannafélags Keflavíkur fylgja hér með, dags. 14. og 16. október s.l., sem fylgiskjöl I—III.

Hefur frumvarpinu verið breytt með hliðsjón af sameiginlegum tillögum þessara aðila, þannig að í stað þess, að áður var gert ráð fyrir, að landshöfnin næði aðeins yfir Njarðvík eina, er nú gert ráð fyrir, að hún nái einnig yfir hafnarmannvirkin sunnan á Vatnsnesi í Keflavíkurhreppi, sem nú eru í eign hreppsins, og að þau verði keypt með kostnaðarverði og gangi inn í höfnina. Er þá ætlazt til, að jafnframt því sem byggt verði í Njarðvík, aðallega skjólvirki og afgreiðslubryggjur fyrir bátana á hæfilega grunnu vatni fyrir þá, verði haldið áfram með hafnarvirkin á Vatnsnesi til afgreiðslu fyrir stór skip fyrst og fremst, því að þar er dýpi miklu meira. Má telja þessa lausn á ýmsan hátt mjög heppilega. Í bréfi vitamálastjóra, sem hér með fylgir, dags. 21. apríl 1945, fylgiskjal IV, er lýst þeirri gerð af hafnarvirkjum í Njarðvík, sem sennilega koma fyrst til greina. Er þar gert ráð fyrir, að aðalhafnargarðurinn, þó aðeins um 400 m langur, kosti um 5 millj. kr., en auk þess þarf til að byrja með til bryggjugerða, landkaupa og uppfyllinga og til viðbótarframkvæmda í Keflavík svipaða upphæð. Við þetta er fjárhæð 1. greinar miðuð.

Einstakar greinar frumvarpsins þarf ekki að skýra. Frumvarpið er byggt upp, að öðru leyti en hvað fjárfamlög og stjórn snertir, svipað og hafnarlög hafa verið áður.

Til þess að fá nokkra hugmynd um, hve margir bátar stunduðu sjó frá þessum stöðum nú, hve margir skipverjar væru á þessum bátum og hve mikinn afla þeir flyttu að landi, hefur Fiskifélag Íslands verið beðið að safna skýrslum um þetta, og fylgir svarbréf Fiskifélagsins, dags. 3. nóvember s.l., hér með, fylgiskjal V, og má af því sjá, hversu óhemju mikið fiskmagn þarna kemur á land.

Fylgiskjal I.

Hreppsnefnd Njarðvíkurhrepps skorar á ríkisstjórnina að leggja nú þegar fyrir Alþingi frumvarp milliþinganeftendar í sjávarútvegsmálum um landshöfn í Njarðvíkum, sem hreppsnefndinni hefur verið sent til umsagnar, með eftirfarandi breytingum:

1. Að hafist verði nú þegar handa um byggingu landshafnar í Njarðvík.
2. Að hafnarmannvirki Keflavíkur verði tekin inn í væntanlega landshöfn.
3. Að jafnhliða byggingu landshafnarinnar í Njarðvík verði núverandi hafnarmannvirki Keflavíkur endurbætt og gerð hæf til afgreiðslu stærri skipa og þungaflutninga.
4. Að hafnarsvæði landshafnarinnar verði ákveðið sem hér segir: Bein lína frá Ytri-Skor og í Stakks-nípu.

5. Gjöld til hafnarinnar verði aldrei ákveðin hærri en þau eru á hverjum tíma til Reykjavíkurhafnar.
6. Hafnarstjórn verði skipuð 5 mönnum, og tilnefni Keflavíkur- og Njarðvíkurhreppar sinn manninn hvor, sameinað Alþingi kjósi two, og sá ráðherra, sem með hafnarmál fer, skipi formann hafnarstjórnar.

Ytri-Njarðvík, 14. okt. 1945.

Virðingarfyllst

Hreppsnefnd Njarðvíkurhrepps,

Karvel Ögmundsson. Magnús Ólafsson. Sigurður Guðmundsson.
Sigurgeir Guðmundsson. Bjarni Einarsson.

Til ríkisstjórnar Íslands, Reykjavík.

Fylgiskjal II.

Keflavík, 14. okt. 1945.

Á fjölmennum fundi í Útvegsmannafélagi Keflavíkurhrepps, er haldinn var í dag, var eftirfarandi ályktun samþykkt samhljóða:

„Útvegsmannafélag Keflavíkurhrepps skorar á ríkisstjórn Íslands að leggja nú þegar fyrir Alþingi frumvarp milliþinganefndar í sjávarútvegsmálum um landshöfn í Njarðvík, sem hreppsnefndum Keflavíkur- og Njarðvíkurhreppa hefur verið sent til umsagnar, með eftirfarandi breytingum:

1. Að hafizt verði nú þegar handa um byggingu landshafnar í Njarðvík.
2. Að hafnarmannvirki Keflavíkur verði tekin inn í væntanlega landshöfn.
3. Að jafnhliða byggingu landshafnar í Njarðvík verði núverandi hafnarmannvirki Keflavíkur endurbætt og gerð hæf til afgreiðslu stærri skipa og þungaflutninga.
4. Að hafnarsvæði landshafnarinnar verði ákveðið sem hér segir: Bein lína úr Stakks-nípu í Ytri-Skor.
5. Gjöld til hafnarinnar verði aldrei ákveðin hærri en þau eru á hverjum tíma til Reykjavíkurhafnar.
6. Hafnarstjórn verði skipuð 5 mönnum, og tilnefni Keflavíkur- og Njarðvíkurhreppar sinn manninn hvor, sameinað Alþingi kjósi two, og sá ráðherra, sem með hafnarmál fer, skipi formann hafnarstjórnar.

Virðingarfyllst

Stjórn Útvegsmannafélags Keflavíkurhrepps,

Karvel Ögmundsson. Sverrir Júliusson. Ragnar Björnsson.

Ríkisstjórn Íslands, Reykjavík.

Fylgiskjal III.

LÖGREGLUSTJÓRINN Í KEFLAVÍK

Keflavík, 16. okt. 1945.

Hreppsnefnd Keflavíkurhrepps hefur samkv. beiðni yðar, herra samgöngumálaráðherra, yfirfarið og athugað frumvarp milliþinganefndar í sjávarútvegsmálum um landshöfn í Njarðvík og lýsir sig eindregið fylgjandi frumvarpinu, þó með eftirfarandi breytingum á nokkrum greinum þess:

I. Frumvarpið heiti: Frumvarp til laga um landshöfn í Keflavíkur- og Njarðvíkurhreppum.

II. Upphof 1. gr. hljóði svo: Ríkissjóður lætur gera höfn í Keflavíkur- og Njarðvikurhreppum. Jafnhliða og framkvæmdir hefjast í Njarðvík skulu núverandi hafnarmannvirki Keflavíkurhrepps við Vatnsnes endurbætt áfram og gerð hæf til afgreiðslu stærri skipa og þungaflutninga. Til hafnargerðarinnar má verja o. s. frv.

III. 2. gr. hljóði svo: Stjórn hafnarinnar skipa 5 menn. Hafnarstjóri og 4 meðstjórnendur, 2 kosnir af sameinuðu Alþingi og 2 tilnefndir af sveitarstjórnnum Keflavíkur- og Njarðvíkurhreppa, sinn úr hvorum hreppi. Hafnarstjórn skipa menn búsettir í Keflavíkur- og Njarðvíkurhreppum. Laun

IV. Aftan við 3. gr. komi: Þó kaupi ríkissjóður núverandi hafnarmannvirki Keflavíkurhrepps við Vatnsnes með kostnaðarverði.

V. Fyrir framan síðstu málsgrein 8. gr. komi: Ofangreind gjöld mega þó aldrei verða hærri en þau eru ákveðin til Reykjavíkurhafnar á hverjum tíma.

Það skal tekið fram, að einhuga samkomulag er um breytingar þessar á milli hreppsnefnda Keflavíkur- og Njarðvíkurhreppa, og mun hreppsnefnd Njarðvíkurhrepps þegar hafa sent yður sams konar tillögur, þótt i öðru formi sé.

Hreppsnefndin vaentir þess fastlega, að þér, hæstvirtur ráðherra, og milliþinganefndin í sjávarútvegsmálum geri þessar breytingar á frumvarpinu, því þannig fengist langþráð lausn á miklu vandamáli okkar Suðurnesjamanna.

F. h. hreppsnefndar Keflavíkurhrepps.

A. Gíslason.

Herra samgöngumálaráðherra Emil Jónsson, Reykjavík.

Fylgiskjal IV.

VITAMÁLASTJÓRINN

Reykjavík, 21. apríl 1945.

Hér með fylgir tillöguuppdráttur að landshöfn í Ytri-Njarðvík. Aðalhafnargarðurinn, sem jafnframt er bryggja að innanverðu, liggur frá endanum á ytri bátabryggjunni í óbrotinni línu, sem stefnir dálitið inn á vikina. Við það vinnst tvennt: að garðurinn stefnir að nokkru undan aðalbrimáttinni, svo að minna veður yfir hann, svo og annað, að garðurinn stendur ekki á meíra dýpi heldur en er á svæðinu, sem hann ver. Þetta svæði er hins vegar nógu stórt til þess, að 100 m langt skip getur þrautalaust snúið sér fyrir innan mynnið á þeirri höfn, sem uppdrátturinn sýnir.

Hinn aðalgarðurinn frá suðurlandinu er bryggja, sem hægt er að leggjast að háðum megin. Í hafnarkvínni, sem þessir tveir garðar mynda, er komið fyrir tveimur heinum bátabryggjum, og hin syðri þeirra liggur þannig, að það afkróast stór kví, sem er tilvalin bátageymsla. Grunna svæðið upp af bátabryggjunum hugsast uppfyllt, er tímar liða, sem athafnasvæði til fiskverkunar.

Bryggjan frá suðurlandinu væri sérstaklega hentug fyrir fiskiðnað og annan iðnað, sem hefði athafnasvæði upp af víkurbotninum.

Ég býst við, að heppilegasta gerðin á aðalgarðinum sé sú, að innri kanturinn verði hlaðinn veggur úr steypum steinum, það sem liggur í sjó, og steyptur veggur þar ofan á, en að öðru leyti verði garðurinn grjótfylling með grjótfláa að utanverðu. Þessi garður með 15 m breiðri akbraut kostar lauslega áætlað tæpar 5 millj. króna, og með honum og t. d. annarri bátabryggjunni eru hafnarmálin í Njarðvík leyst í aðalatriðum, meðan atvinnurekstur er að vaxa þarna upp, sem gerir frekari hafnarframkvæmdir arðbærar.

Axel Sveinsson.

Fylgiskjal V.

FISKIFÉLAG ÍSLANDS

Reykjavík, 3. nóv. 1945.

Samkvæmt beiðni yðar, hv. samgöngumálaráðherra, viljum vér gefa yður eftirfarandi yfirlit yfir útgerð og aflamagn á svæðinu Sandgerði—Vogar árið 1944.

Á vetrarvertið 1944 gengu:

frá Sandgerði og Garði	30 bátar	274 skipv.
— Keflavík og Njarðvíkum	29 —	308 —
— Vatnsleysuströnd og Vogum	16 —	89 —
	75 bátar	671 skipv.

Á þessu svæði eru 10 hraðfrystihús og 2 fiskmjölsverksmiðjur, en þær hafa ekki verið starfræktar síðustu árin. 1944 tóku hraðfrystihús á þessu svæði við 16122 smál. af fiski til frystingar.

Útfluttur isaður fiskur á þessu svæði nam um 15000 smál. Sennilega er þessi tala heldur lág, því eithvað af ísfiski úr þessum veiðistöðvum mun vera talið með útflutningi frá Hafnarfirði, en þangað hefur verið fluttur fiskur af Suðurnesjum í útflutningsskip.

Á sumrum stunda allmargir bátar frá þessum stöðvum botnvörpu- og dragnóta-veiðar og reknetaveiðar, þegar líður á sumarið. Vegna erfiðleika á sölu saltaðrar Faxasíldar, er síldin aðallega fryst í beitu, en þegar möguleikar eru um sölu salt-síldar til útlanda, eru þeir möguleikar jafnan notaðir, því veiði hefur ekki brugðizt. Gera menn sér vonir um, að síldveiði í Faxaflóa eigi eftir að verða veigamikill þáttur í útgerðinni á þessum slóðum.

Virðingarfyllst
Fiskifélag Íslands

Arnór Guðmundsson.

Til samgöngumálaráðherra.