

Sp.

270. Nefndarálit

um styrk til flóabáta.

Frá samvinnunefnd samgöngumála.

Samgöngumálanefndir beggja þingdeilda hafa haft algera samvinnu um athugun á flóabátasamgöngum — er svo nefnast — umhverfis land, eins og áður hefur tíðkast, og gert tillögur til háttvirtrar fjárveitinganefndar um styrk til þeirra í fjárlögum fyrir 1946. Hefur um allt hér að lútandi verið að sjálfsögðu leiðbeininga

og aðstoðar að leita til forstjóra Skipaútgerðar ríkisins, og hefur hann eins og fyrr reynt hinn öruggasti í því starfi.

Öll framkomin skilríki fyrir þessum samgöngum, svo sem skýrslur fyrir liðandi ár, erindi úr héruðum landsins og umsóknir vegna komandi árs, hafa verið athuguð og rædd af nefndunum í samvinnu við forstjórnann, en aðalatriðin úr greinargerð hans og tillögum eru prentuð hér á eftir sem fylgiskjal með nefndarálitinu. — Að því er tekur til fjárlagaákvæðisins um heildartillag til flóabátaferðanna á næsta ári (13. gr. B. 2), skal þess þegar getið, að háttvirt fjárveitinganefnd hefur eftir ósk samvinnunefndar tekið fjárhæðina inn í breytingartillögur sínar við fjárlagafrumvarpið, og þarf því ekki meira um það að véla, enda eiga skilyrði fyrir styrkjunum að haldast í fjárlögum hin sömu og áður.

Að öðru leyti þykir rétt að taka eftirfarandi fram sem frekari ábending um tilhögun styrkveitinganna, sérstaklega þar sem breyting hefur þurft að gera á einstökum liðum, en að lokum mun sjálf skiptingin á styrkjunum milli staða og farkosta verða greind hér, því að eftir henni fer ráðuneytið í samráði við forstjóra skipaútgerðarinnar, þegar til greiðslu fjárins kemur til hinna einstöku aðila.

Faxaflóasamgöngur. — Eins og til var ætlað, er við þessi mál var skilizt síðast, tók h/f Skallagrímur í Borgarnesi að sér að halda uppi til næsta árs þessum ferðum (Reykjavík—Akranes—Borgarnes), enda kom m/s Laxfoss (endurbyggt) til notkunar fyrri hluta nýliðins sumars. — Stendur við þetta enn.

Frá bæjarstjórn Akraness, sem ekkert mun hafa greitt til þessara samgangna, hefur samvinnunefndinni borizt kvörtun um vanhöld á þessum ferðum, ásamt skýrslu um framfarnar samningatilraunir milli hennar og stjórnar h/f Skallagríms um framþúðarfyrirkomulag á útgerð m/s Laxfoss, sem strönduðu í miðjum klíðum. Hafa þær umleitanir ekki verið teknar upp aftur, en nú að síðustu standa þó vonir til, að ferðunum verði komið í viðunandi lag fyrir næsta ár í höndum sama félags, sem viðkomandi staðir sætta sig við.

Tæð stjórn h/f Skallagríms hefur og sent nefndinni erindi um halla á ferðunum sl. vetur og umsókn um styrk þessa vegna. Eigi verður að svo vöxnu tekin ákvörðun um slíkan styrk, en skipaútgerðinni falið að kanna málið frekar. Ef þá kemur í ljós, að óhjákvæmilegt telst að bæta úr ríkissjóði að einhverju leyti þann halla, telur samvinnunefndin ríkisstjórninni það heimilt, þó aldrei með hærri fjárhæð en síðastliðið ár. — Að öðru leyti má ætla, að Faxaflóaferðirnar með þessum hætti geti borið sig, enda ekki ætlaður neinn rekstrarstyrkur til þeirra.

Breiðafjarðarsamgöngur. — Stykkishólmsbátur sá, er í notkun hefur verið, þykir nú orðinn of litill og ófullnægjandi, og hefur borizt erindi frá útgerð hans (m/b Baldurs) um, að nýtt og stærra skip þurfi til þess að annast ferðirnar um sunnanverðan Breiðafjörð. Er sótt um allháa styrki til þessa úr ríkissjóði (byggingarstyrk og rekstrarstyrk), en svo skammt er hugmynd þessari á veg komið, að eigi er kleift að áætla til þess nokkra upphæð að þessu sinni. Er ætlað til, að um þetta verði gerð fullnaðarkönnun til næsta árs, en á meðan helzt sami styrkur til samgangna á þessu svæði, sem síðast var veittur. Skógarstrandarbátur hækkar þó um 1000 kr. (úr 2500 í 3500 kr.), en Hellissandsbátur fellur úr umferð vegna bifreiðaferða til þessa staðar (sbr. skýrslu forstjóra Skipaútgerðar ríkisins), sem vænzt er, að komið geti að haldi og borið sig.

Samgöngunum um norðanverðan Breiðafjörð hefur eins og áður verið reynt að fullnægja með Flateyjarbát (þ. e. „Konráði“, mótorbát h/f Norðra). Rekstrarstyrkur til hans er látinn halda sér sami og síðast, en eins og ráð var fyrir gert á sl. ári, hefur gagnger viðgerð farið fram á bátnum, og hefur verið sótt um styrk til þess (116 þús. kr. endurbyggingarstyrk), sem óhjákvæmileg nauðsyn þykir að veita, þó þannig, að á árinu 1946 verði til þess ætlaðar 66 þús. kr., en 1947 50 þús. kr., og hefur orðið um þetta samkomulag. Á með þessu að vera svo vel séð fyrir þeim ferðum sem kostur er á um sinn, en komið getur til mála, að Breiðafjarðarsamgöngurnar yfirleitt komist í annað horf, er hinir nýju strandferðabátar koma til notkunar.

Ísafjarðarsamgöngur. — Þær hefur annazt „Djúpbáturinn“ eins og áður (m/s Fagranes), vegna ferða til Vesturfjarðanna hefur rekstrarstyrkur verið hækkaður um 30 þús. kr., og er þá ætlað til, að farnar verði tvær ferðir á viku (í stað einnar) til Öndarfjarðar (vegna mjólkurflutninga). Að auki er bátnum ánafnaður endurbóta- styrkur (til nýrrar vélar m. m.) 105 þús. kr., sbr. skýrslu forstjóra Skipaútgerðarinnar, er þó skiptist á árin 1946 og 1947 (55 þús. kr. + 50 þús. kr.).

Norðurlandssamgöngur. — Um þær gefur skýrsla forstjórans fullnægjandi upp- lýsingar. Húnaflóa- og Strandabátur (sem komið var á til reynslu síðast) verður að hækka í styrk upp í 55 þús. kr. (úr 30 þús. kr.). Einnig hefur komið fram, eins og búast mátti við, að halli verður á rekstri yfirstandandi ár og til þess að bæta það ætlaðar 22 þúsund krónur. — Skagafjarðar- og Fljótabátur og Norðurlandsbátur hækka úr 125 þúsund krónum í 150 þúsund krónur. — Hríseyjarbátur er hækka- áður í rekstrarstyrk um 1000 krónur (í 3000 kr. úr 2000 kr.), en forstjóra Skipaút- gerðarinnar er falið að semja frekar en orðið er við hlutaðeigendur vegna hækku- nar á áður veittum „endurbyggingarstyrk“, þannig að nú eru ætlaðar til þessa 4000 krónur í viðbót við fyrri 6000 krónur, sem geymast til þessara þarfa (verður alls 10 þús. kr.), en það, sem á kann að vanta, leggi hreppurinn til. — Um hækkun á rekstrarstyrk til Flateyjarbáts á Skjálfanda hefur nefndinni einnig borizt umsókn, og er fallizt á 3000 kr. hækkun (úr 7000 í 10000 kr.), sem greiðist út, ef nauðsyn krefur.

Austfjarðasamgöngur. — Ætlað er til, að þeim verði haldið uppi með líkum hætti og áður. Mjóafjarðarbátur hækkar í styrk um 3000 kr. (upp í 6000 kr.) og Eski- fjarðar- eða Reyðarfjarðarbátur um 10 þús. kr. (í 15 þús. kr.), og verður einnig að ætla honum 10000 kr. viðbótarstyrk vegna halla á rekstri þ. á. (1945). Að svo vöxnu er styrkur til Norðfjarðarbáts látinn halda sér. — Til Selvogsferða er tekinn upp lítill styrkur, 1200 kr., með sömu skilyrðum og um smábátana, að viðkomandi hreppur geri fulla grein fyrir ráðstöfun fjárisins. (Til þessa hefur einu sinni áður verið greidd sama upphæð).

Um aðra styrki þykir ekki þörf að fjölyrða, með því að þeir eru áætlaðir hinir sömu og var sl. ár (þ. e. 1945).

Sjálfsgagt er, enda óhjákvæmilegt, að Skipaútgerð ríkisins sjái að öðru leyti en hér er greint fyrir ferðum til þeirra staða innan flóabátasvæðanna, sem hún undanfarið hefur orðið að sjá farborða, unz úr því ræstist með öðrum hætti. Má og hér yfirleitt vænta þess, að hin nýju strandferðaskip, er þau koma til sögunnar, bæti úr brýnum þörfum sem víðast um land.

Heildarstyrki á fjárlögum fyrir 1946 til allra þessara (flóabáta)samgangna áætlað samvinnunefndin samkv. framangreindu kr. 853150.00, er skiptast þannig:

Djúpbátur (200 000 + 55 000)	255 000
Húnaflóa- og Strandabátur (55 000 + 22 000)	77 000
Skagafjarðar—Fljótabátur til Siglufjarðar sérstakur bátur júní—okt. 23 000	
Norðurlandsbátur júní—okt.	43 000
Sameiginlegur bátur fyrir Skagafjörð og Eyjafjörð nóv.—maí	84 000
	—————
	150 000
Hríseyjarbátur (3000 + 4000)	7 000
Flateyjarbátur (á Skjálfanda)	10 000
Hornafjarðar—Austfjarðabátur	30 000
Fjarðabátar:	
a. Loðmundarfjarðarbátur	3 000
b. Norðfjarðarbátur	15 000
c. Mjóafjarðarbátur	6 000
d. Eskifjarðarbátur (15 000 + 10 000)	25 000
e. Berufjarðarbátur	3 000
Suðurlandsskip	60 000
Mýrabátur (á Faxaflóa)	2 500

Til Breiðafjarðarsamgangna:

1. Flateyjarbátur, venjul. ferðir (18 000 + 66 000)	84 000
2. Sami, vikulegar ferðir: Flatey—Brjánslækur—Kinnarstaðir—Flatey ..	22 000
3. Patreksfjarðarbátur	2 000
4. Stykkishólmsbátur	28 000
5. Langeyjarnesbátur	2 000
6. Skógarstrandarbátur	3 500
Til bátaferða innan A.-Skaft. (þar af 2550 kr. til Öræfa)	4 950
Til ferða milli Stokkseyrar og Vestmannaeyja	60 000
Rangársandsbátur	2 000
Til Selvogsferða	1 200

Alþingi, 30. nóv. 1945.

Gísli Sveinsson, form. Nd.-nefndar, frsm.	Eiríkur Einarsson, form. Ed.-nefndar.	Lúðvík Jósefsson, fundaskr. Nd.-nefndar.
Ingvar Pálmason, fundaskr. Ed.-nefndar.	Steingr. Aðalsteinsson.	Sveinbj. Högnason.
Ásg. Ásgeirsson.	Sigurður Bjarnason.	

Fylgiskjal.**SKIPAÚTGERÐ RÍKISINS**

Reykjavík, 12. nóvember 1945.

Háttvirt samvinnunefnd samgöngumála Alþingis hefur óskað eftir, að ég gerði yfirlit yfir rekstur flóabátanna á þessu ári og gerði tillögur um styrk til þeirra á næsta ári. Vil ég með eftirfarandi leitast við að verða við þessum óskum, eftir því sem efni standa til:

Djúpbátur.

H/f Djúpbáturinn á Ísafirði hefur eins og að undanfögnu annazt bátaferðir um Ísafjarðardjúp með báti sínum „Fagranesi“. Hefur báturinn siglt eftir fastri áætlun og farið tvær ferðir í viku um Djúpið og eina ferð í viku til Jökulfjarða og Aðalvíkur. Þá hefur báturinn fram til þessa farið 6 ferðir að Horni og 6 ferðir til Bolungavíkur, Furufjarðar og Þaralátursfjarðar á Ströndum. Ein ferð á mánuði hefur verið farin til Bíldudals með viðkomu á öllum milliliggjandi höfnum. Vestfjarðaferðirnar voru þó ekki farnar, meðan bílfært var til Þingeyrar, en þó hefur venjulega verið farin ein ferð í viku til Önundarfjarðar og Súgandafjarðar. Alls mun báturinn vera búinn að fara fram til þessa 150 áætlunarferðir og nálega eins margar aukaferðir. Þegar m/s „Fagranes“ var til aðgerðar eða gat ekki annað ferðunum, var leigður annar bátur því til aðstoðar.

Vélin í m/s „Fagranesi“ er orðin svo gömul og slitin, að ekki verður hægt að komast hjá því lengur að fá nýja vél í skipið, og má þá vænta meiri afkasta af því.

Nú eru uppi mjög ákveðnar kröfur um það, að fjölgað verði til muna ferðum frá Ísafirði til Vestfjarða, einkum til Önundarfjarðar og Súgandafjarðar, og verður þá félagið að sjálfsögðu að leigja 15–20 tonna bát til að annast ferðirnar ásamt „Fagranesinu“, og hefur það óhjákvæmilega mikinn kostnað í för með sér. Mundi félagið komast af með þann styrk, sem veittur hefur verið til þessara ferða undanfarið, ef ekki væri hugsað um Vestfjarðaferðirnar, en hjá því verður vart komizt. Félagið hefur sótt um að fá 105 þús. kr. styrk upp í greiðslu á nýrri vél og 50 þús. kr. viðbótarstyrk vegna Vestfjarðaferðanna.

Verður varla komizt hjá því að veita félaginu umbeðinn styrk til vélakaupanna, en hins vegar ætti að mega minnka viðbótarstyrkinn nokkuð, en leyfa félaginu að hækka far- og farmgjöld upp í það, sem strandferða far- og farmgjöld hafa hækkað annars staðar.

Húnaflóa- og Strandabátur.

Hr. Sigurður Pétursson tók að sér þessar ferðir með bát sínum „Hörpu“. Var farin ein áætlunarferð í viku milli Ingólfsfjarðar og Hvammstanga með viðkomu á öllum milliliggjandi höfnum í báðum leiðum. Voru þannig farnar 18 áætlunarferðir og nokkrar aukaferðir.

Hefur sýnt sig, að um 22 þús. kr. tap hefur orðið á þessum ferðum, og verður því styrkurinn fyrir næsta ár að hækka sem svarar því.

Skagafjarðar- og Fljótabátur til Siglufjarðar.

Skipaútgerð ríkisins sá um ferðir milli Skagafjarðar, Siglufjarðar og Eyjafjarðar með e/s „Ármani“. 20. apríl hætti sá bátur, og flóabáturinn „Ester“ tók við. 1. júní var breytt um fyrirkomulag, þannig að hr. Skafti Stefánsson tók að sér ferðirnar frá Siglufirði til Skagafjarðar með bát sínum „Mjölni“, og var þá ferðunum hagað eins og venjulegt er, þannig að farið var frá Siglufirði til Sauðárkróks alla þriðjudaga og laugardaga og til Haganesvíkur alla miðvikudaga og föstudaga. Var þessu fyrirkomulagi haldið þar til 5. nóv., að m/b „Ester“ tók aftur við Skagafjarðarferðunum ásamt Eyjafjarðar.

Umsaminn styrkur til Skafta Stefánssonar var 4500 kr. á mánuði, en afgangurinn af þeim styrk, sem ætlaður var til Skagafjarðarferðanna, rennur til þess báts, sem verður í vetrarferðunum.

Norðurlandsbátur.

Ferðir þær, sem þessum báti eru ætlaðar, voru reknar af Skipaútgerð ríkisins með e/s „Ármani“, þar til 20. apríl, að m/b „Ester“ tók við. Var ferðunum hagað þannig, að báturinn fór tvær ferðir á viku milli Akureyrar og Sauðárkróks, í annarri ferðinni hafði báturinn viðkomu á öllum milliliggjandi höfnum í báðum leiðum, en í hinn ferðinni með viðkomu aðeins á Siglufirði í báðum leiðum, og í þeirri ferð var einnig komið við á Ólafsfirði og Hrísey, ef sérstaklega hafði verið um það beðið. Um helgar fór svo báturinn til Grímseyjar, þegar tími vannst til.

Í febrúar var ákveðin aðeins ein bilferð á viku frá Reykjavík til Sauðárkróks, og var þá bátaferðunum til Sauðárkróks einnig fækkað samkvæmt því, hins vegar voru ætíð farnar tvær ferðir um Eyjafjörð til Siglufjarðar, á viku, og sá tími, sem vannst við að sleppa annarri ferðinni til Sauðárkróks, notaður til að fara til hafna austan Akureyrar.

1. júní, þegar fenginn hafði verið sérstakur bátur til Skagafjarðarferðanna, var ferðum m/b „Ester“ breytt í það horf, sem venjulega hefur verið yfir sumar-mánuðina, þannig að tvær fastar áætlunarferðir voru farnar í viku um Eyjafjörð til Siglufjarðar og þess á milli til Grímseyjar og Þórshafnar.

5. nóvember tók m/b „Ester“ við Skagafjarðarferðunum ásamt Eyjafjarðar, og verður þeim ferðum nú hagað eins og gert hefur verið undanfarna vetur. Samið hefur verið um, að „Ester“ fái 12 þús. kr. styrk á mánuði fyrir að annast þessar ferðir, en eftir áramótin mun nýr bátur taka við þessum ferðum, sem verið er að setja vél í og endurbyggja á Akureyri, og heitir bátur sá „Eldey“, og hafa eigendur „Esters“ keypt hann og ætla sér að hafa hann við Norðurland í staðinn fyrir „Ester“. Mun hann verða mun fullkomnari og betur fær til að vera í vetrarferðunum en „Ester“. Þegar hinn nýi bátur tekur við ferðunum eftir áramótin, verður að hækka styrkinn fyrir þessar ferðir upp í 15 þús. kr. á mánuði. Eigi að síður verða ferðirnar í vetur ríkinu mun ódýrari en undanfarna vetur.

Hríseyjarbátur.

Bátur þessi, sem er opinn vélbátur, fer venjulega um tvær ferðir á dag tvisvar og þrisvar í viku milli Hríseyjar og lands í sambandi við bílaferðir til og frá Akureyri. Fram til þessa tíma mun vera búið að flytja með nefndum bát um 550 farþega.

Hreppsnefnd Hríseyjarhrepps hefur farið þess á leit við hið háa Alþingi að fá 10 þús. kr. styrk til kaupa og endurbóta á bát í ferðum milli Hríseyjar og lands

auk þess, sem farið er fram á, að 6 þús. kr., sem veittar voru á þessu ári og ekki hafa verið notaðar, verði teknar inn á næsta árs fjárlög. Í sambandi við þetta leyfi ég mér að líta svo á, að 10 þús. kr. ættu að nægja Hríseyingum, ef hreppurinn leggur á móti jafnháa upphæð.

Flateyjarbátur (á Skjálfanda).

Ferðum þessa báts hefur verið hagað líkt og undanfarið, hálfsmánaðarferðir milli Flateyjar og Húsavíkur með viðkomu í Flateyrdal. Erfiðlega gekk í byrjun að fá bát til að taka að sér þessar ferðir, en úr því rættist, svo að telja verður viðunandi.

Hornafjarðar—Austfjarðabátur.

Skipaútgerð ríkisins hefur séð fyrir þessum ferðum undanfarin ár, með því að enginn bátur hefur fengizt til að taka þær að sér fyrir ákveðinn styrk. M/b „Hólmsberg“ var leigður til þess að vera í þessum ferðum s.l. vetur. Hafði báturinn fastar áætlunarferðir, eina í viku, milli Hornafjarðar og Bakkafjarðar með viðkomu á öllum milliliggjandi höfnum í báðum leiðum. Verkefnið reyndist mjög lítið fyrir bátinn, og var því mikill halli á útgerðinni.

Er auðséð af þeirri reynslu, sem fengizt hefur, að bátur þessi verður að vera það stór, að hann geti farið ferðir til Reykjavíkur og Akureyrar. Mun varla verða hjá því komizt, að Skipaútgerðin leigi bát í þessar ferðir í vetur, því að telja verður vist, að einstaklingar fáist ekki til að taka að sér ferðirnar fyrir ákveðinn styrk.

Loðmundarfjarðarbátur.

Bátur þessi hefur eins og að undanfögnu gengið milli Seyðisfjarðar og Loðmundarfjarðar, en telja verður heppilegra að breyta til um fyrirkomulag á þessum ferðum og láta bátinn ganga vikulega að sumri til milli Seyðisfjarðar og Húsavíkur með viðkomu á Selstöðum, Þórarinsstaðaeyrum, Brimnesi, Nesi og Selaklöpp í báðum leiðum, en að vetri til ætti báturinn að fara þessar ferðir hálfsmánaðarlega eða sjaldnar. Til þess að hægt sé að koma þessu í framkvæmd, þarf að hækka styrkinn upp í 3 þús. kr.

Norðfjarðarbátur.

Bátur þessi hefur haldið uppi, eins og að undanfögnu, ferðum milli Viðfjarðar og Neskaupstaðar í sambandi við bílaferðir til og frá Norðurlandi. Munu ferðir þessar hafa gengið allsæmilega og styrkurinn, sem til þeirra er ætlaður, reynast nægilegur.

Mjóafjarðarbátur.

Gerð var tilraun til að sameina þessar ferðir við Norðfjarðarbátinn, þannig að sami báturinn annaðist ferðir beggja staðanna, en það hefur ekki tekizt enn þá, vegna þess að Mjófirðingar telja sig ekki hafa fullt gagn af ferðunum, nema báturinn, sem annast þær, eigi heima á Mjóafirði.

Eskifjarðarbátur.

Þetta er í fyrsta skipti, sem fastar bátaferðir hafa verið milli Kolmúla og Eskifjarðar og Reyðarfjarðar í sambandi við bílaferðir til og frá Norður- og Austurlandi.

Var farin ein áætlunarferð í viku og aukaferðir þegar þurfa þótti, en því miður reyndust tékjurnar minni en gert hafði verið ráð fyrir, og hefur verið farið fram á að fá styrkinn hækkaðan fyrir þetta ár um 10 þús. kr., eða upp í 15 þús. kr.

Berufjarðarbátur.

Ferðum var haldið uppi yfir Berufjörð í sambandi við bílaferðir í sumar, og er ekki annað vitað en þær ferðir hafi komið að því gagni, sem ætlazt var til.

Mýrabátur á Faxaflóa.

Enginn sérstakur bátur hefur fengið í þessar ferðir, heldur hafa bændur tveir annað flutningana með opnum vélbátum eftir því, sem þörf var á.

Flateyjarbátur á Breiðafirði.

H/f Norðri hefur annað flóabátaferðir um norðanverðan Breiðafjörð með báti sínum „Konráð“. Var siglt eftir fastri áætlun og auk þess vikulega milli Flateyjar, Brjánslækjar og Kinnarstaða.

Patreksfjarðarbátur.

Bátur þessi gengur venjulega daglega yfir Patreksfjörð, annan daginn frá Patreksfirði til Örlygshafnar og hinn daginn frá Patreksfirði til Hvalskeis. Ferðir þessar eru aðallega farnar vegna mjólkurflutninga.

Stykkishólmsbátur.

Eins og undanfarið hefur m/b „Baldur“ annað þessar ferðir og siglt eftir fyrirframgerðri áætlun um sunnanverðan Breiðafjörð og auk þess farið pósthafur milli Stykkishólms, Flateyjar og Brjánslækjar.

Langeyjarnessbátur.

Bátur þessi hefur eins og að undanförunu farið ferðir milli Langeyjarness og Stykkishólms, venjulega hálfsmánaðarlega, og aukaferðir þegar þurfa þótti.

Skógarstrandarbátur.

Bátur þessi hefur haldið uppi hálfsmánaðarlegum ferðum milli Skógarstrandar og Stykkishólms, og er nokkur óánægja út af því, að styrkurinn sé ekki nægilegur.

Hellissandsbátur.

Bátur þessum var ætlað að vera í sambandi við bílaferðir til og frá Ólafsvík þrisvar í viku, en sú breyting mun hafa orðið á s.l. sumar, að bílarnir fóru að ganga alla leið til Hellissands, og ætti því ekki að vera þörf fyrir þessar ferðir framvegis.

Stokkseyrar—Vestmannaeyjabátur.

Bátur þessi hefur gengið, eins og tilskilið var, milli Stokkseyrar og Vestmannaeyja og farið venjulega tvær ferðir í viku, þegar veður leyfði.

Rangársandsbátur.

Enginn sérstakur bátur hefur verið í ferðum þessum, heldur hefur styrkurinn verið notaður til að létta undir með flutningum milli Vestmannaeyja og Rangársands, og hefur sýslumaður Rangæinga haft umsjón með úthlutun styrksins.

Akranes—Borgarnesferðir.

Þegar ríkið lagði fram fé til endurbyggingar m/s „Laxfoss“, var gengið út frá því, að Akranes og Borgarnes sameinuðust um rekstur skipsins, með tilliti til hagsmuna beggja staðanna, en allt samkomulag um sameiginlegan rekstur skipsins fór út um þúfur, og tók þá h/f Skallagrímur í Borgarnesi að sér að sjá Akranesi fyrir samgöngum ásamt Borgarnesi.

Mikil óánægja ríkir nú á Akranesi yfir framkvæmdum þessa samnings, og telja menn þar, að þeir hafi orðið að notast við m/b „Víðir“, meðan m/s „Laxfoss“ sigldi fram hjá Akranesi í ferðum sínum til og frá Borgarnesi.

Er nú komið svo, að Akranes telur sig neytt til að taka samgöngurnar milli Akraness og Reykjavíkur í sínar hendur og ætlar þá væntanlega að kaupa til þess skip. Mundi þá myndast hörð samkeppni, sem hefði þær afleiðingar, að hvorugt skipið hefði nægilegt verkefni og stórkostlegur halli yrði þar af leiðandi á báðum

skipunum. Hins vegar er það augljóst, að hægt er að fullnægja samgöngubörf beggja þessara staða með skipi eins og „Laxfoss“ og ódýrum vöruflutningabát yfir sumarmánuðina.

Leyfi ég mér að líta svo á, að ekki eigi að styrkja þessa staði til að reka sjálfir samgöngur, nema því aðeins, að fullt samkomulag sé þeirra á milli um fyrirkomulag ferðanna og annað það, er að rekstri ferðanna lýtur. Hins vegar gæti komið til mála, ef ekki næst samkomulag, að ríkið taki við rekstri nefndra ferða til þess að útiloka frekari deilur milli staðanna.

Vegna þess að margir bátar hafa ekki enn þá sent bráðabirgðaskýrslu yfir þessa árs rekstur, eru þær upplýsingar, sem hér eru gefnar, því miður ekki eins fullkomnar og æskilegt væri.

Í þessu sambandi vil ég láta þess getið, að Skipaútgerð ríkisins hefur á þessu ári eins og að undanfögnu reynt að sjá fyrir nauðsynlegum flutningi meðfram ströndum landsins og notað til þess ýmsa báta og skip auk strandferðaskipanna og varðskipanna. Hafa skip þessi verið tekin á leigu um lengri eða skemmri tíma og sumpart fengin í einstakar ferðir fyrir eigin reikning. Á s.l. ári voru alls fluttar á vegum Skipaútgerðar ríkisins 44 þús. smálestir af varningi og 27 þús. farþegar, og má gera ráð fyrir, að flutningarnir verði svipaðir á þessu ári. Fiskiskip og bátar, sem orðið hefur að notast við, eru auðvitað mjög óhentugur skipakostur til strandferða, enda verða allir flutningar með slíkum skipakosti mjög kostnaðarsamir. Hins vegar verður ekki hjá því komið að sjá þjóðinni fyrir nauðsynlegum flutningum, svo að atvinnuvegirnir þurfi ekki af þeim sökum að rýrna eða stöðvast.

Vil ég leyfa mér að mæla með því, að Skipaútgerð ríkisins verði leyft að leysa úr flutningabörfinni á svipaðan hátt og verið hefur.

Virðingarfyllst,
Skipaútgerð ríkisins.
Pálmi Loftsson.