

Sp.

577. Nefndarálit

[1. mál]

um styrk til flóabáta og vöruflutninga.

Frá samvinnunefnd samgöngumála.

Eins og undanfarin ár hefur nefndin annast undirbúning tillagna um styrki til flóabáta og vöruflutninga. Hefur hún og að vanda aflað sér upplýsinga og skýrslna um rekstur og afkomu þessara samgöngufyrirtækja og notið þar aðstoðar skrifstofustjóra Skipaútgærdar ríkisins í veikindaförföllum forstjóra hennar.

Um rekstrarafkomu flóabátanna árið 1952 má segja mjög svipað og á árinu 1951. Hún hefur yfirleitt orðið mjög bágborin. Valda þar um sömu ástæður og áður: veruleg hækkun á kaupgjaldi og olíum. Þannig hefur meðalverð á gasolíu til fiskibáta í Reykjavík hækkað úr 754 kr. smálestin, sem það var árið 1951, í 925 kr. í nóv. s. l. árs. Meðalkaupvísitala ársins 1951 var 131 stig, en í nóv. s. l. var kaupgjaldsvísitalan komin upp í 153 stig. Af þessu er auðsætt, að rekstrarkostnaður flóabátanna hefur hlotið að hækka verulega. Aðeins örfáir þeirra hafa hins vegar getað aukið tekjur sínar með hækkuðum far- og farmgjöldum.

Samkvæmt þeim upplýsingum, sem nefndinni hafa horizt, hefur orðið verulegur rekstrarhalli hjá mörgum bátanna. Verður því engan veginn hjá því komizt að hækka styrk til þeirra, ef komast á hjá stöðvun þessara samgangna, en það hlyti að verða til stórkostlegs óhagræðis fyrir þau byggðarlög, er þeirra njóta og mörg eru mjög illa sett um aðrar samgöngur.

Fyrir tveimur árum beindi samvinnunefnd samgöngumála þeirri ósk til ríkisstjórnarinnar, að hún léti fram fara rannsókn á flóabátasamgöngunum, til þess að úr því fengist skorið, hvor unnt væri að fella þær niður eða spara mjög verulega á þessum útgjaldalið. Fór slík rannsókn fram, eins og getið var um í álitni nefndarinnar á síðasta þingi. En niðurstaðan varð sú, að ekki þótti fært að breyta um skipulag þessarar þjónustu, svo að neinu næmi. Á undanförunum árum hefur þeim bátum þó fækkað nokkuð, sem styrks hafa notið. Ástæða þess er fyrst og fremst sú, að akvegasamband hefur skapast milli sumra þeirra byggðarlaga, sem nutu flóabátasamgangna. Má gera ráð fyrir, að á næstu árum gangi þróunin einnig í þessa átt. En meðan unnið er að vegabótum á landi, er óhjákvæmilegt að halda áfram að styrkja samgöngur á sjó innan nokkurra héraða.

Að þessu sinni skal þetta tekið fram um rekstur einstakra flóabáta og ferðir þeirra:

Breiðafjarðarsamgöngur:

Lagt er til, að rekstrarstyrkur til Flateyjarbáts hækki um 5 þús. kr. Hefur orðið verulegur halli á rekstri hans á þessu ári. Vegna kostnaðar við vélaviðgerðir á bátnum hefur nefndin einnig lagt til, að hann fái 10 þús. kr. vélstyrk.

Rekstur Stykkishólmsbáts hefur hins vegar gengið allsæmilega, og er lagt til, að styrkur hans verði óbreyttur. Óskir hafa komið fram um það, að hann fjölgi ferðum sínum til Búðardals og komi einnig við á Salthólmavík, þegar sérstaka nauðsyn ber til. Telur nefndin rétt að beina þeim tilmælum til stjórnar bátsins, að hann komi til móts við þessar óskir.

Þá er lagt til, að styrkur til Skógarstrandar- og Langeyjarnesbáts hækki um 2 þús. kr.

Ísafjarðarsamgöngur:

M/s Fagranes hefur eins og áður annast þær samgöngur, sem stöðugt hafa orðið tekjurýrari með hverju árinu sem líður. Veldur því fyrst og fremst fólksfækkun, sem orðið hefur á svæði því, sem báturinn annast flutninga fyrir. Undanfarin ár hefur, þrátt fyrir mjög háan rekstrarstyrk, orðið mjög mikill rekstrarhalli,

eins og skýrt er greinilega frá í álitserð skrifstofustjóra Skipaútgerðar ríkisins, sem fylgir hér með sem fylgiskjal.

Útgerð bátsins varð fyrir því óhappi á s. l. sumri, að ljósavél skipsins ónýttist og varð að kaupa nýja í hennar stað, en til þess hefur fyrirtækið ekkert holmagn. Hefur nefndin því orðið að leggja til, að það fengi 40 þús. kr. vélastyrk. En vegna skulda, sem hlaðizt hafa upp hjá fyrirtækinu undanfarin ár, hefur einnig orðið að leggja til, að rekstrarstyrkur þess verði hækkaður um 50 þús. kr.

Segja má, að flóabátur þessi hafi nokkra sérstöðu. Sveitir Ísafjarðardjúps mega heita gersamlega veglausar. Allir afurðaflutningar þeirra, ásamt aðdráttum bænda, verða að fara fram sjóleiðina. Ísafjarðarkaupstaður fær mestan hluta landbúnaðar-afurða sinna frá þessum veglausu sveitum. Jafnframt verður báturinn að annast mjólkurflutninga að vetrarlagi frá sveitunum í Vestur-Ísafjarðarsýslu, sem þá eru vegasambandslausar við Ísafjörð. Fara þeir flutningar einkum fram frá Flateyri. Má því segja, að báðar Ísafjarðarsýslur og Ísafjarðarkaupstaður eigi ríkra hagsmuna að gæta í rekstri þessa flóabáts.

Norðurlandssamgöngur:

Þar er lagt til, að styrkur til Húnaflóa- og Strandabáts hækki um 30 þús. kr. Minni styrkhækkun telur nefndin ekki nægja, til þess að unnt verði að halda ferðum hans uppi þann tíma, sem hann gengur.

Norðurlandsbátur fékk á þessu ári samtals 290 þús. kr. styrk vegna rekstrar og viðgerðar, sem á honum var gerð. Hefur útgerðarmaður hans nú óskað verulegrar styrkhækkunar, ef hann eigi að geta haldið ferðunum uppi á þessu ári. Nefndin áleit óhjákvæmilegt að koma nokkuð til móts við beiðni hans og leggur til, að styrkur hans hækki um 20 þús. kr. Samkvæmt óskum þm. Skagfirðinga leggur hún einnig til, að Haganesvíkurbátur fái nú 6 þús. kr. styrk.

Þá er lagt til, að Hríseyjarbátur fái sama heildarstyrk og honum var veittur á s. l. ári vegna rekstrar og viðgerðar. Einnig er lagt til, að Flateyjarbátur á Skjálf-anda fái 2 þús. kr. styrkhækkun.

Austfjarðasamgöngur:

Gert er ráð fyrir, að ferðir smábátanna, sem annast flutninga á vörum og farþegum milli fjarða á Austurlandi, verði með svipuðu fyrirkomulagi og áður. Hefur ekki orðið hjá því komizt að hækka styrki til flestra þeirra lítilla.

Lagt er til, að styrkur til Loðmundarfjarðarbáts hækki um 2 þús. kr., enda fari hann þá a. m. k. fjórar aukaferðir árlega til Húsavíkur sunnan Borgarfjarðar. Þá er lagt til, að styrkur til Mjóafjarðarbáts hækki um 2 þús. kr. Heildarstyrkur til Eskifjarðarbáts lækkar hins vegar um 4 þús. kr., en hann fékk á s. l. ári 5 þús. kr. styrk vegna vélakaupa. Styrkur til Berufjarðarbáts lækkar um 1 þús. kr.

Suðurlandsskip:

Eins og kunnugt er, hefur í áratugi verið veittur nokkur styrkur á 13. gr. fjárlaga til þess að greiða niður flutningskostnað á hinni löngu leið frá Reykjavík til Víkurkaupþúns í Vestur-Skaftafellssýslu. Hefur þar með verið viðurkennd sérstaða þessara algerlega hafnlausu byggðarlaga, sem engra samgangna njóta á sjó.

Flutningskostnaður á hvert tonn þeirra nauðsynja, sem styrks njóta, mun nú vera um 500 kr. austan Mýrdalssands, en nokkru lægri vestan hans. Hefur þessi kostnaður hækkað verulega á s. l. ári. Nefndin hefur því ekki komizt hjá að hækka styrk til þessara flutninga lítilla. Leggur hún til, að hann hækki um 15 þús. kr.

Hins vegar er gert ráð fyrir, að styrkur til vöruflutninga til Öræfa í Austur-Skaftafellssýslu verði óbreyttur.

Enn fremur er lagt til, að styrkur til Stokkseyrar—Vestmannaeyjabáts verði óbreyttur.

Faxaflóasamgöngur:

Þær samgöngur urðu í janúar f. á. fyrir því hrapallega áfalli, að skip h/f Skallagríms, m/s Laxfoss, strandaði, og gerónýttist. Hefur verið unnið að því af kappi að fá nýtt skip í stað þess, en á meðan hefur félagið orðið að nota dýr leiguskip til hinna nauðsynlegu samgangna milli Reykjavíkur, Akraness og Borgarness.

Á s. l. ári lagði nefndin til, að þessar samgöngur fengju 100 þús. kr. rekstrarstyrk. Enn fremur, að ríkisstjórninni heimilaðist að greiða h/f Skallagrími 100 þús. kr. vegna vélaviðgerða á m/s Laxfossi árið 1951.

Vegna óhapps félagsins, er það missti skip sitt, hefur ríkissjóður orðið að hlaupa undir bagga með því og veita því allmiklu meiri aðstoð en nefndin gerði ráð fyrir í tillögum sínum á síðasta þingi. Mun styrkur til þess á s. l. ári samtals nema nokkuð á fjórða hundrað þúsund króna.

Félagið hefur sótt til nefndarinnar um 360 þús. kr. rekstrarstyrk á þessu ári. Er augljóst, að ekki verður komið hjá að veita því allverulega aðstoð vegna þeirra sérstöku aðstæðna, sem skapast hafa með strandi Laxfoss. Nefndin hefur þó ekki talið sér fært að leggja til, að félagið fái nema 200 þús. kr. styrk. Hins vegar telur hún ekki óeðlilegt, að ríkisvaldið hlaupi undir bagga með því, ef brýna nauðsyn bæri til í því millibilsástandi, sem ríkir, þar til það eignast nýtt skip til ferðanna.

Samkvæmt tillögum samvinnunefndarinnar áætla hún styrk til flóabátaferða og vöruflutninga á þessu ári samtals 1 604 000 kr. Er það 281 þús. kr. herra en í fjárlögum s. l. árs. Raunveruleg hækking á 13. gr. er þó aðeins 181 þús. kr., þar sem helmungur styrks til h/f Skallagríms í Borgarnesi var á síðasta árs fjárlögum veittur sem heimild til ríkisstjórnarinnar á 22. gr. fjárlaga.

Hækking styrks til þeirrar nauðsynlegustu þjónustu, sem flóabátarnir veita, er því samkvæmt tillögum nefndarinnar nokkru minni en nemur hækking oliuverðs og kaupgjalds á síðasta rekstrarári þeirra. Ef þessir kostnaðarliðir hækka verulega á næsta ári, má gera ráð fyrir, að þessir styrkir nægi alls ekki til þess að halda flóabátaferðunum uppi með svipuðum hætti og verið hefur.

Vegna þess, hve heildarupphæð flóabátastyrkja er há orðin, hefur nefndin samþykkt að leggja til við samgöngumálaráðuneytið, að það krefjist framvegis ársfjórðungslegs yfirlits um rekstur allra flóabáta, er styrks njóta. Enn fremur að nákvæmt eftirlit verði haft með þessum rekstri af hálfu ráðuneytisins.

Nefndin leggur til, að styrkupp hæðin skiptist þannig:

Djúpbátur	kr.	390 000.00
Sami, styrkur vegna vélakaupa	—	40 000.00
Húnaflóa- og Strandabátur	—	130 000.00
Norðurlandsbátur	—	310 000.00
Haganesvíkurbátur	—	6 000.00
Hriseyjarbátur	—	10 000.00
Flateyjarbátur á Skjálfanda	—	14 000.00
Loðmundarfjarðarbátur	—	12 000.00
Mjóafjarðarbátur	—	18 000.00
Eskifjarðarbátur	—	19 000.00
Berufjarðarbátur	—	5 000.00
Suðurlandsskip	—	145 000.00
Mýrabátur í Faxaflóa	—	2 500.00
Flateyjarbátur, venjulegar ferðir	—	35 000.00
Sami, vikulegar ferðir Flatey—Brjánslækur—Kinnarstaðir	—	35 000.00
Sami, styrkur vegna vélaviðgerða	—	10 000.00
Stykkishólmsbátur	—	85 000.00
Skógarstrandar- og Langeyjarneshátur	—	13 000.00

Patreksfjarðarbátur	—	2 500.00
Til bátaferða í A.-Skaftafellssýslu og vöruflutninga til Öreafa	—	42 000.00
Vestmannaeyja—Stokkseyrabátur	—	80 000.00
Til h/f Skallagríms vegna ferða um Faxaflóa	—	200 000.00
		Samtals kr. 1 604 000.00

Alþingi, 16. jan. 1953.

Sigurður Bjarnason, form. Nd.-nefndar, frsm.	Sigurður Ó. Ólafsson, form. Ed.-nefndar.	Jón Gíslason, fundaskr. Nd.-nefndar.
Karl Kristjánsson, fundaskr. Ed.-nefndar.	Magnús Jónsson.	Vilhjálmur Hjálmarsson.
Ásgeir Bjarnason.	Þorsteinn Þorsteinsson.	Steingr. Aðalsteinsson.
	Lúðvík Jósefsson.	

Fylgiskjal.

Reykjavík, 26. nóv. 1952.

Samkvæmt ósk háttvirtrar samvinnunefndar samgöngumála í sambandi við undirbúning fjárlaga fyrir 1953 leyfum vér oss hér með að leggja fram eftirfarandi yfirlitsgreinargerð varðandi rekstur flóabáta:

Djúpbáturinn:

Á yfirstandandi ári hefur h/f Djúpbáturinn á Ísafirði eins og áður annazt ferðir um Ísafjarðardjúp og nágrenni með bát sínum Fagranesi, sem er 70 tonn að stærð með 240 ha. aðalvél. Samkv. reikningum og skýrslum, sem útgerðarstjóri bátsins hefur lagt fram, hefur orðið töluvert tap á rekstri bátsins á árunum 1948—1951 og þó aðallega á árinu 1951. Er beinn greiðsluhalli á þessum tíma talinn 100 þús. kr., og er útgerð bátsins illa stödd af þessum ástæðum, enda þótt rekstrarútkoman á yfirstandandi ári virðist ætla að verða sæmileg. Útgerðarstjóri upplýsir, að ljósavél bátsins hafi eyðilagzt á síðastl. sumri og hafi því orðið að pantast aðra, sem muni kosta í kringum 42 þús. kr. Vanti félagið algerlega fé og lánstraust til þess að greiða þetta.

Ríkisstyrkurinn til umrædds báts hefur verið sem hér greinir á undanförunum árum: 1950 230 þús. kr., 1951 240 þús. kr. og 1952 340 þús. kr. Sést af þessu, að styrkurinn var hækkaður mjög mikið fyrir yfirstandandi ár, og virðist sú hækkun ásamt hækkun flutningsgjalda nægja til þess, að reksturinn fái staðizt. En ekki virðist afgangur til þess að greiða hinn gamla greiðsluhalla. En líklegt er, að útgerð bátsins geti án aðstoðar keypt hina nýju ljósavél, ef hún fær nefndan greiðsluhalla bættan. Eigin tekjur Djúpbátsins á árinu 1951 voru taldar 386 þús. og á 9 mánuðum yfirstandandi árs 336 þús. kr., hvort tveggja auk tekna fyrir upp- og útskipun, sem varla hafa nægt á móti beinum gjöldum við þá starfrækslu.

Strandabátur:

M/b Harpa (29 br.tonn með 115 ha. aðalvél), eign Sigurðar Péturssonar, Djúpa-vík, hóf á þessu ári áætlunarferðir um Strandahafnir á milli Ingólfsfjarðar og Hólmavíkur í byrjun júnímánaðar og hélt þeim áfram þar til 2. okt. Farin var ein áætlunarferð vikulega frá byrjun júní til miðs júlí, tvær ferðir vikulega frá miðjum júlí til 2. sept. og ein ferð vikulega eftir það fram til 2. okt. Voru þannig farnar 28 áætlunarferðir, og viðkomur bátsins í þeim á venjulegum höfnum voru 392, en við bætast eftirgreindar viðkomur:

Drangar	12
Ófeigsfjörður	8
Kaldbaksvík	8
Veiðileysa	4
Hvammstangi	3

35

Síldarverksmiðjan á Ingólfsfirði var ekkert starftækt á síðastl. sumri, og verk-smiðjan á Djúpavík var sama sem ekkert starfrækt. Útkoman á rekstri umrædds báts var því með allakasta móti, og telur útgerðarmaður eigin tekjur bátsins aðeins 18 þús. kr. og hreint rekstrartap fyrir 1952 nærri 27 þús. kr., en 1951 taldi hann slíkt tap 24 þús. kr. Fer útgerðarmaður bátsins fram á, að Alþingi veiti honum á næsta ári 150 þús. kr. styrk, þar af 35 þús. kr. til greiðslu upp í áðurnefndan halla, enda geri hann þá ekki frekari kröfur í því sambandi.

Langt er komið lagningu vegar yfir Bjarnarfjarðarháls, en þegar hann er fullgerður, sem varla verður þó á næsta sumri, á að myndast vegarsamband milli Hólma-víkur og Kaldrananess. Annar vegur er í byggingu á milli Kaldrananess og Drangs-ness, en hann á þó lengra í land, sennilega nokkur ár, og sama er að segja um fyrir-hugaðan veg á milli Djúpavíkur, Árness og Gjögurs. Þegar vegir þessir hafa verið fullgerðir, má væntanlega breyta siglingatilhögun umrædds báts til sparnaðar, en ekki er hægt að reikna með breytingu af þessum ástæðum á næsta sumri, 1953.

Norðurlandsbátur:

Bátur þessi siglir eftir fastri áætlun, og er aðalsiglingasvæði hans Eyjafjörður og Skagafjörður og höfuðstöð Akureyri. Hefur Steindór Jónsson útgerðarmaður á Akureyri í mörg ár annazt þessar strandferðir með m/b Drang, sem er 74 br.tonn með 200 ha. aðalvél.

Á tímabilinu frá 1. jan. til 30. september á yfirstandandi ári hafa eigin tekjur bátsins reynzt í kringum 414 þús. kr. samkvæmt skýrslu útgerðarmanns, sem segir, að þetta séu óvenjumiklar tekjur, vegna þess að fjallvegir voru, svo sem kunnugt er, mjög lengi lokaðir af snjó vorið 1952. Telur útgerðarmaðurinn samt ekki útlit fyrir, að hann geri betur en rétt sleppa við halla á þessu ári, og ekkert telur hann verða afgangi til að greiða 20 þús. kr. greiðsluhalla á árinu 1951.

Fer nú útgerðarmaður nefnds báts fram á það, ef hann eigi að annast umræddar strandferðir á næsta ári með sama fyrirkomulagi og áður, að þá verði ríkissjóðs-styrkurinn hækkaður upp í 310 þús. og auk þess bættur greiðsluhallinn, 20 þús. kr., frá 1951. Teljum vér sanngjarnt að koma að verulegu leyti til móts við nefndar óskir.

Þess skal getið, að samkv. skýrslu útgerðarmanns m/b Drangs hafði báturinn á árinu 1951 969 viðkomur á höfnum utan Akureyrar og flutti 3728 póstsendingar. Eigin tekjur bátsins námu þá samtals 451 þús. kr.

Hríseyjarbátur:

Bátur þessi hefur fastar áætlunarferðir á milli Hríseyjar og Litla-Árskógs-sands árið um kring. Hefur 5 tonna trillubátur, Sævar, annazt þessar ferðir undir eftirliti oddvita Hríseyjarhrepps. Farnar eru áætlunarferðir sem hér greinir:

2	vikulega	í janúar.
4	—	- febrúar/marz.
7	—	- apríl/september.
4	—	- október/nóvember.
2	—	- desember.

Báturinn fer stundum aukaferðir, svo sem til Dalvíkur og inn til Akureyrar. Eigin tekjur bátsins á tímabilinu 1. jan. til 30. sept. 1952 eru taldar 28 þús. kr. Á yfirstandandi ári hefur báturinn styrk úr sýslusjóði, kr. 3000.00, og ríkissjóðsstyrkurinn er 7 + 3 þús. kr., en dugi ekki þessir styrkir, þá greiðir hlutaðeigandi sveitarfélag mismuninn, og virðist hér vera um að ræða heppilegt fyrirkomulag til þess að tryggja hagsýna notkun bátsins. Væri efalaust heppilegt að hafa víða sams konar fyrirkomulag og þetta.

Farið er fram á hækkun styrks fyrir þennan bát upp í allt að 10 þús. kr., ef Alþingi sér sér fært.

Flateyjarbátur á Skjálfanda:

Bátur þessi hefur fastar áætlunarferðir á milli Flateyjar á Skjálfanda og Húsavíkur árið um kring, og eru ferðirnar að forfallalausum farnar 1. og 15. hvers mánaðar. M/b Hrönn, 15 br.tonn með 60—72 ha. aðalvél, hefur annast ferðir þessar undir eftirliti oddvita Flateyjarhrepps. Ekki liggur fyrir rekstrarreikningur fyrir bát þennan á yfirstandandi ári, en beðið er um áframhaldandi styrk með hækkun í samræmi við aukna dýrtíð.

Loðmundarfjarðarbátur:

Bátur þessi er í förum á milli Seyðisfjarðar og Loðmundarfjarðar, og er það m/b Njörður, 10 br.tonn með 48 ha. aðalvél, sem annast hefur ferðirnar undir eftirliti Kaupfélags Austfjarða á Seyðisfirði. Venjulega eru farnar 2 áætlunarferðir á mánuði yfir sumarið, maí—okt., og aukaferðir, þegar þess gerist þörf. Verkefni bátsins hafa minnkað, vegna þess að nokkur býli hafa að undanfögnu lagzt í eyði í Loðmundarfirði, og er oss nú tjáð, að þar séu aðeins eftir 5 bújarðir.

Samkvæmt upplýsingum frá Kaupfélagi Austfjarða hinn 20. þ. m. voru eigin tekjur nefnds báts fram til þess tíma í ár orðnar aðeins 3 til 4 þús. kr. og hafði báturinn flutt 62 tonn af vörum og 35 farþega í 21 ferð. 2 aukaferðir hafði báturinn farið vegna sjúklinga og 3 aukaferðir til Húsavíkur, og er nauðsynlegt að tryggja, að farnar verði þangað framvegis 3 til 4 ferðir árlega.

Evald Jónsson útgerðarmaður m/b Njarðar, sem annast hefur umræddar ferðir, er ófús að skuldbinda sig til að halda þeim áfram, og stafar það væntanlega af því, að útkoman á rekstrinum sé óhagstæð, en erfitt er að gera tillögu um mikla hækkun ríkissjóðsstyrksins, þegar litið er á hin minnkandi verkefni bátsins, og teljum vér heppilegast að sameina þennan bát og Mjóafjarðarbát. Má væntanlega spara eitt-hvað á þeirri ráðstöfun.

Mjóafjarðarbátur:

Bátur þessi gengur vikulega mestan hluta ársins á milli Mjóafjarðar og Neskaupstaðar, og aukaferðir fer hann þess á milli eftir þörfum og ástæðum. Hefur m/b Marscelie, 7 br.tonn með 32 ha. aðalvél, annast ferðir þessar að undanfögnu.

Nýr rekstrarreikningur fyrir bátinn liggur ekki fyrir, en á tímabilinu 30. maí 1951 til 4. febr. 1952 var gefið upp, að eigin tekjur bátsins hefðu numið rúmlega 9 þús. kr. Hreppsnefnd Mjóafjarðarhrepps hefur haft umsjón með ferðum bátsins og samið um 50 áætlunarferðir fyrir styrkinn 1952, en farið er fram á 2 þús. kr. hækkun styrksins á næsta ári. Eins og fram er tekið í sambandi við Loðmundarfjarðarbát, er líklegt, að sameina mætti rekstur þess báts og Mjóafjarðarbáts og spara með því ríkisframlag.

Reyðarfjarðarbátur:

Bátur þessi hefur ýmist verið kallaður Reyðarfjarðar- eða Eskifjarðarbátur, en fyrra nafnið virðist réttara, og er það því notað hér. Báturinn (Hekla 10 br.tonn með 55 ha. aðalvél) hefur að undanfögnu gengið á milli Búðareyrar og Hafraness í Reyð-

arfirði með viðkomu í Eskifirði og ferðirnar verið miðaðar við það að koma Fáskrúðsfjarðarbyggð í bifreiðasamband við aðra staði á Austur- og Norðurlandi. Á síðastl. sumri hófust ferðirnar seint í júní og var lokið seint í september. Voru farnar 2 ferðir vikulega á þessum tíma. Í júlilok hætti báturinn að sigla til Hafra-ness, en fór eftir það aðeins til Beruness, vegna þess að þá var kominn nýr akvegur þangað. Styttist siglingaleið bátsins um ca. þriðjung við þetta.

Á árinu 1951 taldi útgerðarmaður nefnds báts eigin tekjur hans aðeins rúmlega 6 þús. kr., og segir útgerðarmaðurinn, að tekjurnar muni verða enn rýrari á yfirstandandi ári, þrátt fyrir hækkun fargjalds úr 12 í 15 kr.

Vonast er til, að akvegasamband fái stöðuga leið inn fyrir Reyðarfjörð áður en langt um líður, og fellur þá niður af sjálfu sér styrkur til nefnds báts, en þó mun þurfa að reikna með honum á árinu 1953. Styrkur veittur til nefnds báts mun hafa enzt sámlaga til þess að standa undir rekstri hans fram til þessa, og með því að siglingaleið bátsins hefur stytzt, virðist eiga að nægja svipaður styrkur og áður.

Berufjarðarbátur:

Bátur þessi gengur á milli Djúpavogs og Þiljuvalla yfir sumarið í sambandi við áætlunarferðir bifreiða. Hefur m/b Bjarni (5 br.tonn með 16 ha. aðalvél) annast ferðir þessar að undanfögnu undir eftirliti oddvita Búlandshrepps. Báturinn fór 30 ferðir á síðastl. sumri. Nauðsynlegt mun vera að veita styrk til nefnds báts á næsta ári, en eftir það mun styrkveiting geta fallið niður, þar eð vegarsamband mun þá verða komið inn fyrir Berufjörð.

Mýrabátur í Faxaflóa:

Enginn sérstakur bátur hefur verið í þessum ferðum, heldur hafa bændur á Mýrum, sem hafa trillubáta, séð um ferðirnar og styrknum verið skipt á milli þeirra, með milligöngu alþingismanns kjördæmisins.

Stykkishólmsbátur:

Bátur þessi fer áætlunarferðir um Breiðafjörð árið um kring og hefur aðalaðsetur í Stykkishólmi. Er það m/b Baldur (45 br.tonn með 132 ha. vél), sem annast þessar ferðir. Á árinu 1951 var báturinn lengdur um 7 fet og stjórnklefi stækkaður, en við þetta breyttist brúttómæling bátsins úr 38 tonnum í 45 tonn, og virðist stækkunin að öllu leyti hafa orðið til ávinnings varðandi hæfni bátsins til strandferða. Hefur báturinn farið tíðar aukaferðir um Breiðafjörð og suður til Reykjavíkur og aukið tekjur sínar og nytsemi með þessu. Á árinu 1951 var greiðsluöfnun hjá útgerð bátsins, en ekki tekjuafgangur fyrir afskrift. Nú á þessu ári er útkoman betri og því aðeins farið fram á óbreyttan ríkissjóðsstyrk, 85 þús. kr., fyrir næsta ár.

Flateyjarbátur á Breiðafirði:

Bátur þessi heldur uppi áætlunarferðum um norðanverðan Breiðafjörð með aðalstöð í Flatey. Er það m/b Konráð (18 br.tonn með 66 ha. aðalvél), eign h/f Norðra í Flatey, sem annast hefur ferðir þessar. Farnar eru vikulegar áætlunarferðir frá byrjun júní þar til seint í september, en yfir sláturtíðina í sept./október er báturinn ekki í fóstum áætlunarferðum vegna fjárflutninga og annarra flutninga. Eftir það og til maíloka fer báturinn yfirleitt áætlunarferðir hálfsmánaðarlega. Aukaferðir eru farnar eftir þörfum.

Á árinu 1951 eru eigin tekjur bátsins taldar 55 þús. kr. Þá var ríkissjóðsstyrkur til bátsins $55 + 10 = 65$ þús. kr., en rekstrarhalli var samt nærri 12 þús. kr. Skal þess þó getið, að þar í er útsvar, kr. 2500.00, en óviðfellið má teljast að leggja útsvar á bátinn.

Á yfirstandandi ári virðast eigin tekjur bátsins heldur minni en áður, og er talið, að hallinn verði nú um 19 þús. kr., þar í útsvar 4 þús. kr.

Nú hefur flóabáturinn Baldur tíðar ferðir til Flateyjar og Barðastrandar, og álíta því ýmsir, að hækka beri styrkinn til þess báts og láta hann auka siglingar um norðanverðan Breiðafjörð, en hætta að styrkja m/b Konráð. Ef þessi breyting yrði framkvæmd, má samt búast við, að eitthvað mundi skorta á þá þjónustu, sem báðir umræddir bátar nú veita, og er því ekki líklegt, að breytingin komist á að sinni.

Eigendur m/b Konráðs fara nú fram á 75 þús. kr. ríkissjóðsstyrk til ferðanna á næsta ári.

Skógarstrandar- og Langeyjarnesbátur:

Bátur þessi heldur uppi áætlunarferðum á milli Stykkishólms annars vegar og Langeyjarnes og Skógarstrandar hins vegar árið um kring, eftir því sem ástæður leyfa. Eggert Björnsson í Stykkishólmi annast nú ferðir þessar með 5—6 smál trillubát, er hann á. Hafði báturinn á tímabilinu frá 1. jan. til 31. okt. þ. á. farið 22 ferðir til Langeyjarnes og 17 ferðir til Skógarstrandar. Námu tekjur bátsins af far- og farmgjöldum á þessum tíma rúmlega 5 þús. kr., og er því rýr rekstrarútkoma á bátnum, einkum með tilliti til þess, að siglingin er erfið. Sæta verður sjávarföllum, og á vetrum er hætt við, að ís torveldi siglingu.

Fyrir nokkrum árum var það venja, að báturinn færi í Skógarstrandarferðum sínum alla leið inn á svo kallaða Inn-Strönd, en vegna þess að býli á þessu svæði lögðust í eyði, hætti báturinn siglingum þangað. Nú hefur byggð aftur aukizt á nefndu svæði, og hafa því bændur þar, t. d. bóndinn á Keisbakka, óskað þess, að báturinn hefji aftur siglingar inn á Inn-Strönd og fari þangað nokkrar ferðir á ári eftir nánara samkomulagi við hlutaðeigandi bændur, enda dragi þeir þá saman verkefni handa bátnum. Er fallizt á nauðsyn þessa og í því sambandi lagt til að hækka ríkissjóðsstyrk til nefnds báts á næsta ári um 2 þús. kr.

Patreksfjarðarbátur:

Hér er um að ræða ca. 3 tonna trillubát, sem hafður er í förum árið um kring, aðallega til mjólkurflutninga, yfir Patreksfjörð til Vatneyrar. Fer báturinn venjulega annan daginn frá Vatneyri til Gjögna í Örlygshöfn og til baka aftur og hinn daginn frá Vatneyri til Hvalskeis og til baka aftur. Mjólkurflutningarnir eru á vegum Kaupfélags Patreksfjarðar, en styrkur hefur verið veittur nefndum bát vegna þeirrar þjónustu, er hann innir af hendi. Upplýsir oddviti, að ferðir bátsins hafi verið í góðu lagi fram til þessa.

Stokkseyrar- og Vestmannaeyjabátur.

M.b. Gísli Johnsen (32 br. tonn með 100/110 ha. aðalvél) hefur að undanförunu annast ferðir þessar. Hófust ferðirnar á þessu ári um miðjan maí og enduðu í sept.-lok. Útgerðarstjóri hefur lagt fram rekstrarreikning fyrir nefndan tíma, og hefur báturinn samkvæmt reikningnum haft eigin tekjur að upphæð 46 þús. kr., þar af fargjöld 41 þús. kr. Farnar voru 47 ferðir og fluttir ca. 1042 farþegar, 18 tonn ýmsar vörur, 8 tonn fiskur, 4 stórgripir, 9 bílar og 20 tonn vikur. Er þetta mun meiri farþegaflutningur heldur en á fyrra ári, 1951 (þegar fluttir voru aðeins ca. 700 farþegar), en hins vegar eru vöruflutningar minni, enda voru þá flutt 80 tonn af vikri. Meðalfargjald virðist hafa verið kr. 34.85 1951 og kr. 39.55 1952. Nú flutti báturinn mun fleiri farþega en áður, og varð því rekstrarútkoman heldur betri en fyrr. Virðist hafa orðið afgangur í kringum 18 þús. kr. upp í leigu fyrir bátinn, að frádregnum beinlínis útlögðum kostnaði á umræddum tíma.

Það er augljóst, að aðalstarf nefnds báts er það að flytja farþega til og frá Vestmannaeyjum, en vegna annarra samgangna, svo sem tíðra flugferða til og frá Vestmannaeyjum, hefur því oft verið hreyft af ýmsum aðilum, að þarflaust væri að greiða ríkisstyrk til bátsins. Hafa þeir aðilar, sem á þetta benda, auðvitað mikið til síns máls, en þar sem farþegaflutningar bátsins hafa aukizt svo sem að ofan

greinir, verður þó væntanlega haldið áfram að styrkja rekstur hans á næsta ári með álika háu ríkisframlagi og áður.

Svo sem sjá má af framanritaðri greinargerð, er rekstrarafkoma umrædra flóabáta yfirleitt heldur slæm, og veldur því mest hin vaxandi dýrtíð. Þá er mjög mikill munur á hlutfallinu á milli eigin tekna og ríkisframlags til hinna einstöku báta, en við gagnrýni á því verður auðvitað að taka tillit til mikillar einangrunar sumra byggðarlaga. Kemur samt til álita, hversu langt skal ganga í því að leggja fram ríkisstyrk, án þess að verulegar flutningsgjaldtekjur komi á móti eða framlög frá hlutaðeigandi sýslu- eða sveitarsjóðum. En heppilegt kynni að vera, að þessir aðilar hefðu meira en áður beinna fjárhagslegra hagsmuna að gæta í sambandi við rekstur flóabátanna, því að eftirlit er auðveldara á heimastöðvum.

Til glöggvunar fyrir háttvirta nefnd viljum vér að lokum benda á eftirgreindar breytingar á kaupgjaldi og verðlagi:

Verð á gasolíu til fiskibáta í Reykjavík:

Meðalverð á tonni 1951 kr. 754.00

Meðalverð á tonni 1952 kr. 879.00. Hækkun frá síðasta meðaltali 16.58%

Núverandi verð á tonni, í nóv. kr. 925.00. Hækkun frá síðasta meðaltali 5.23%

Verðhækkun á gasolíu utan Rvíkur er heldur minni að hundraðshluta, af því að flutningsgjöldin hafa ekki hækkað jafnmikið og ofanefnt verð olíunnar.

Kaupgjaldsvísitalan:

Meðaltal 1951 131 stig

Meðaltal 1952 148.75 stig. Hækkun frá síðasta meðaltali 13.55%

Núverandi vísitala, í nóv. 1952, 153 stig. Hækkun frá síðasta meðaltali 2.86%

Óþarft er í þessu sambandi að benda á það, að langmestur hluti af rekstrar-kostnaði hvers Flóabáts er fólgin í launum skipshafnar og launum inniföldum í viðhaldi og alls konar þjónustu. En yfirleitt er gasolían næstmesti gjaldaliðurinn.

Virðingarfyllst.

Skipaútgerð ríkisins.

Guðjón F. Teitsson.

Til samvinnunefndar samgöngumála, Alþingi, Reykjavík