

Nd. **361. Frumvarp til laga** [187. mál]

um smíði nýs strandferðaskips fyrir siglingaleiðina Vestmannaeyjar—Þorlákshöfn.

Flm.: Karl Guðjónsson, Ágúst Þorvaldsson, Björn Fr. Björnsson.

1. gr.

Ríkisstjórninni er heimilt að láta byggja nýtt strandferðaskip fyrir reikning ríkissjóðs.

Skipið skal vera 500—1000 rúmlestir að stærð, byggt til að vera í förum með fólk og farartæki. Einnig skal í skipinu vera farmrými og hluti þess búinn kælitækjum.

2. gr.

Skip það, er um ræðir í 1. gr., skal ríkissjóður reka, þannig að það verði í förum milli Vestmannaeyja og Þorlákshafnar og fari jafnan eigi minna en eina ferð hvora leið milli þeirra staða á dag.

3. gr.

Rekstur skipsins getur ríkisstjórnin falið Skipaútgerð ríkisins, sveitar- eða sýslu-félögum þeim, einu eða fleirum, sem hagsmuni eiga sérstaklega tengda við greiðar samgöngur á þessari siglingaleið, eða hverjum þeim aðila öðrum, sem treysta má til þess að annast góða flutningaþjónustu á siglingaleið skipsins með sem hagkvæm-ustum hætti.

4. gr.

Til framkvæmda samkvæmt 1. gr. er ríkisstjórninni heimilt að taka lán allt að 10 millj. kr.

5. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

G r e i n a r g e r ð .

Það er alkunna, að Vestmannaeyjar bjuggu um skeið við algerlega óviðunandi samgöngur. Á því ástandi var veruleg bót ráðin með tilkomu strandferðaskipsins Herjólfis, sem ríkið lét byggja til að annast samgöngur milli Vestmannaeyja og nálægra hafna. Það skip hefur vissulega bætt samgöngur við Vestmannaeyjar mikið og

er nú talið svo nauðsynlegt, að margir hafa það á orði, að það sé næsta óskiljanlegt, hvernig komið var af varðandi Eyjasamgöngur, áður en það kom til sögunnar.

En þótt byggt væri skip til Vestmannaeyjasiglinga, gat það að sjálfsögðu ekki fullnægt öllum samgöngubörfum á siglingaleiðunum við Vestmannaeyjar til langrar frambúðar.

Herjólfur fer nú 2—3 ferðir á viku milli Vestmannaeyja og Reykjavíkur og aðra eða þriðju hverja viku einnig eina ferð til Hornafjarðar. Á sumrin fer skipið einnig vikulega eina ferð til Þorlákshafnar.

Milli Vestmannaeyja og Þorlákshafnar er aðeins þriggja og hálftrar stundar sigling, og eru þær ferðir einkar vinsælar. Sá er þó ágalli þeirra ferða, að sökum ófullkominnar hafnar í Þorlákshöfn hefur til þessa verið ógerningur að halda uppi reglubundnum siglingum þangað nema yfir sumarmánuðina, og einnig á þeirri árstíð hefur orðið að fella áætlaðar ferðir þangað niður í óhagstæðum veðrum.

Nú er hins vegar á döfinni allmikil hafnargerð í Þorlákshöfn, svo að ætla verður, að þegar lokið er þeim áfanga, sem nú er unnið að, þá verði hægt að taka upp áætlunarsiglingar þangað með litlum frátökum allt árið. Opnast þá alveg nýr möguleiki fyrir Vestmanneyinga og aðra landsmenn, sem fara vilja til Eyja, að komast leiðar sinnar á tiltölulega auðveldan hátt, og þannig, að þeir geti valið sér hvern þann dag, sem þeir vilja, til ferðarinnar, hvort heldur er til Eyja eða þaðan til lands.

Það styður enn að hagkvæmni daglegra sjóferða milli Þorlákshafnar og Vestmannaeyja, að Þrengslavegurinn nýi stytir mjög ökuleiðina milli Þorlákshafnar og Reykjavíkur og fastar áætlunarferðir bifreiða milli þeirra staða hljóta brátt að verða teknar upp og yrðu að sjálfsögðu að vera í beinu samræmi við Vestmannaeyjasiglingarnar, þegar þær kæmust á, svo sem þær eru fyrirhugaðar í frumvarpi þessu.

Þeir, sem nú fara sjóleiðis milli Reykjavíkur og Vestmannaeyja, eru venjulega um 10 klst. á leiðinni. Með því að þetta er með úfnustu siglingaleiðum hér við ströndina, þar sem t. d. er yfir Reykjanesröst að fara, mundi mörgum farþega þykja mikils um það vert að geta stytta ferðatímann niður í 4½ stund, þar sem sjóleiðin tæki þó aðeins 3½ tíma og sloppið væri við röstina.

Stöðugt verður það algengara, að menn vilji taka bíla sína með í ferð eða þá bifhjól, og er þegar svo komið, að Herjólfur getur ekki alltaf annað þeim bifreiðaf lutningum, sem óskað er eftir. Það yrði því að sjálfsögðu að miða gerð skips, er sigla ætti Vestmannaeyja—Þorlákshafnar-leið, við það, að auðvelt væri að flytja með því mikið af bifreiðum og bifhjólum, — það yrði öðrum þræði að vera bílaferja, þótt sjóhæfni og góður aðbúnaður farþega yrði að vera aðalatriði í gerð þess. Þá yrði og að vera nokkurt farmrými í skipinu og hluti þess kældur, þannig að hagkvæmt væri til mjólkurflutninga.

Að undanförunu hafa verið uppi háværar raddir um það, að ný skipulagning þurfi fram að fara á rekstri Skipaútgerðar ríkisins og í samræmi við það væntanlega einhverjar breytingar á skipakosti hennar. Allar slíkar breytingar þurfa fyrst og fremst að miða að því að bæta þá þjónustu, sem Skipaútgerðin veitir landsmönnum. En það er mat flutningsmanna þessa frumvarps, að sú breyting á skipakosti og þjónustu, sem hér er stefnt að, mundi miða vel til þeirrar áttar.

Þótt telja verði líklegast, að Skipaútgerð ríkisins yrði falin útgerð skips þess, er þetta frumvarp fjallar um, þá vilja flutningsmenn þó halda opnum þeim möguleika, að öðrum aðila eða aðilum verði falin rekstur þess, ef það þætti hagkvæmara.

Lánsheimild sú, sem gert er ráð fyrir til framkvæmda þessara, er auðvitað ekki fullnægjandi til endanlegra greiðslna á byggingarkostnaði hins fyrirhugaða skips, en hún er miðuð við hugsanlegar þarfir á fyrstu stigum málsins, en síðar yrði að taka málið upp í sambandi við afgreiðslu fjárlaga.