

Nd.

### **235. Nefndarálit**

um strandferðafyrirkomulagið og strandferðasamninginn við Thorefjelagið.

Eins og sjest á hjálögðu erindi Thorefjelagsins til stjórnarráðsins, dagsettu 3. júní 1912 (fylgiskjal I.), þá skýrir fjelagið þar frá, að það hafi í vor neyðst til að leita skuldgreiðslufrests hjá skuldheimtumönnum sínum; telur þessar fjárkröggur að langmestu leyti stafa af samningi fjelagsins við stjórnarráð Íslands, dags. 7. ágúst 1909, og þá einkanlega af strandferðunum, sem hafa orðið fjelaginu mjög tjónsamar. Yfir höfuð telur fjelagið talsverða örðugleika vera á því fyrir fjelag með heimilisfangi í Kaupmannahöfn að reka strandferðir við Ísland þannig að kostnaði svari.

Hag fjelagsins er nú svo komið, að því verður alls ekki auðið að halda fram störfum, án þess að fá uppgjöf á samningi þessum. Fjelagið sækir því um að verða leyst frá samningnum við lok þessa árs. Loks getur fjelagið þess, að ef það fái uppgjöf á strandferðasamningnum, þá sje það að sjálfsögðu tilgangur fjelagsins að halda áfram ferðum milli Íslands og Danmerkur, helst, ef auðið er, á móta mörgum og hingað til.

Nefndin hefir nú átt með sjer marga fundi, og ihugað málið rækilega. Meðal annars, sem nefndin hefir haft fyrir sjer, er ítarleg skýrsla um síðasta ársfund Thorefjelagsins og um hag þess þá (Böræn, 2. júní 1912), af því sjest, að við fjelaginu blasa bein gjaldþrot, ef það fær ekki uppgjöf á samningnum um Íslandsferðir. Og eignir fjelagsins virðast þeim veðböndum bundnar, að litlar líkur eru til að landssjóður fengi nokkurn hlut í skaðabætur, þó að hann fengi dóm yfir fjelaginu fyrir samningsrof. Hinsvegar virðist sá banki, sem hefir stutt fje-

lagið hingað til, vera fús á að reyna að fleyta fjelaginu fram úr vandræðunum og rjetta hag þess, ef fjelagið fær uppgjöf á samningnum.

Það er þá einsætt, að fjelagið hættir strandferðum nú við árslokin, hvort sem Alþingi veitir því uppgjöf á strandferðasamningnum eða eigi. Fáir fjelagið ekki uppgjöfina og verði gjaldþrota, þá hætta ferðirnar.

Og þar sem lítil sem engin útsjón er til þess að landssjóður geti neinum skaðabótum náð hjá fjelaginu, þá er oss ekki sýnt, að Alþingi geti nokkra hvöt haft til að vera að gera fjelagið gjaldþrota. Virðist oss því mannúðlegast að gefa fjelaginu upp samninginn.

En þá vaknar sú vandaspurning fyrir nefndinni, hvernig að því eigi að fara að útvega landinu einhverjar strandferðir næsta ár, meðan verið er að hugsa fyrir framtíðinni og semja um hana.

Nefndin mintist eðlilega þess, að 1909 lá fyrir Alþingi hagfelt boð um strandferðir frá Sameinaða gufuskipafjelaginu. Nú stóð svo á, að erindreki frá því fjelagi var hjer staddur í fyrra mánuði, og mun vera hjer aftur staddur nú. Nefndin fjekk hann því til viðtals við sig, til að heyra undirtektir hans um, með hverjum kjörum það fjelag kynni að vilja taka að sjer strandferðirnar. En vjer fengum þau svör hjá honum, að fjelagið vildi með engin boð koma, og skildist oss helst á honum, að fjelagið vildi ekkert með ferðir þessar hafa að gera.

Engin tilboð hafa heldur til nefndarinnar komið úr neinni annari átt, og enginn tími fyrir nefndina nú að fara að leita til annara landa um þetta efni.

Hinsvegar getur oss eigi dulist það, að þar sem fregnirnar um fjárþröng Thorefjelagsins og um það, að það ætlaði að beiðast eftirgjafar á strandferðasamningnum, voru orðnar heyrinkunnar í Kaupmannahöfn og jafnvel hjer í Reykjavík í maimánuði, og það fyrir miðjan maí, þá hefði mátt búast við því af stjórnarráðinu, að það hefði leitað fyrir sjer í tíma hjá líklegustu erlendum gufuskipafjelögum, látið þau vita, hvers krafist var um ferðafjölda og viðkomustaði og reynt að fá frá þeim tilboð um ferðirnar, og jafnvel menn til samninga við þingið. Ráðherra var erlendis um þetta leyti, og hefði því verið fljótgerðara en ella að fá greið andsvör um þetta mál. En þetta hefir stjórnin ekki gert, og fyrir því stendur nefndin uppi tilboðalaus.

Þá var því hreyft í nefndinni, að landið leitaði við að fá Austru og Vestru á leigu um eins árs tíma, og ræki svo sjálft strandferðirnar á sinn kostnað. Að vísu voru oss sögð nokkur líkindi á því, að bátarnir mundu fást til leigu, en meiri hluta nefndarinnar þótti þetta þó viðsjárvert og kostnað óvísan. Loks var því hreyft í nefndinni, að landssjóður keypti gufubátana Austru og Vestru og ræki svo strandferðir með þeim á sinn kostnað. Meiri hluta nefndarinnar þykir þetta óráðlegt; telur allan rekstur fyrirtækja á landssjóðs kostnað varhugaverðan, og minnir á tjón það, sem landssjóður hafi beið við Vestru-útgerðina; fjárhagur landsins sje og mjög krappur nú og stjórnin í peningavandræðum. Lán telur meiri hlutinn einnig óráðlegt að taka í þessu skyni, þar sem árangurinn sje svo tvísýnn og hætt við tapi.

Minni hlutinn er hjer á öðru máli, svo sem hann mun frá skýra í sjerstöku minni hluta nefndaráliti.

Hinsvegar þykir þó nefndinni ilt að láta strandferðir allar niður falla, og sjerstaklega er það álit hennar, að hringferðirnar megi með engu móti niður falla.

Hjer þykir við eiga, að geta þess, að nefndin hefir gert sjer talsvert far um að grenslast eftir, hvernig á því standi, að strandferðirnar hafa borið sig svo

illa, sem raun hefir á orðið bæði nú og fyrri. Í þessu skyni hefir nefndin átt tal við skipstjórnann á »Austra«, og auk þess spurst fyrir hjá alþingismönnum, sem kunnugir eru viðsvegar um landið. Árangurinn af þessu er sá, að nefndin þykist mega fullyrða, að viðkomustaðir strandbátanna sjeu svo langsamlega of margir, að ekkert vit sje í. Þetta kemur af því, að útgerðarfélagið, sem kostnaðinn ber, ræður ekki viðkomustöðum og ferðaáætlun. Þar er landsstjórnin með að áskilja viðkomustaði, og fer hún þar eftir óskum og kröfum Alþingis. En alþingismenn hafa jafnan reynst ótrauðir á að krefjast gufuskipaviðkomu, hver í sínu kjördæmi, einatt á fráleitustu stöðum; stundum líklega af einhverri mikilmensku, til að geta sagt kjósendunum, að þessu hafi þeir áorkað að útvega kjördæminu nýjan viðkomustað. Það eitt er vist, að reynslan hefir sýnt og sannað, að ekki allfáir viðkomustaðir eru þeir í áætlunum strandbátanna, þar sem ýmist er ekkert eða sama sem ekkert að flytja, hvorki fólk, farmur nje póstsendingar. Á sumum þessum viðkomustöðum er ýmist ekkert eða þá eitt eða tvö póstkort og þrjú, stundum farmur sem fyrir fæst frá fimtíu aurum til fimm króna í flutningsgjald, og sumir eru þeir staðir, sem enginn vinnur til að senda bát frá úr landi út í skipin, þegar þau koma. Sendi skipstjóri bát í land, spyr fólk, hvern skollann þeir vilji; hjer sje ekkert að gera. Á flóum þeim og fjörðum, þar sem landssjóður borgar háan styrk til gufuskipa innan flóa, sleikja strandbátarnir upp sömu hafnirnar samtíða flóabátunum, og stundum samtíða millilandaskipunum, og etur þannig hver frá öðrum, svo að tvö skipin af þremur fá alls ekkert að gera, og eitt fær einhvern örlitinn slatta. Nefndin telur vist að af fjörutíu og sjö viðkomustöðum »Vestra« mætti að skaðlausu fella úr tuttugu og þrjú viðkomustaði, nokkra þeirra í öllum ferðum, en nokkra í helmingi ferðanna eða meira. Nokkuð áþekt er með »Austra«. Af tuttugu og sex viðkomustöðum hans telur nefndin mega fella niður að minsta kosti níu viðkomustaði, suma í öllum ferðum, suma í nokkrum. Aftur kynni að þurfa að bæta þar við einum tveim höfnum í nokkrum ferðum, ef Suðurlandsskipinu verður slept, og önnur úrræði tekin með samgöngur við Vík og Stokkseyri.

Með þessu móti mundi vinnast tími til að láta »Vestra« fara einar tvær eða þrjár hringferðir hraðar, eins og þær sem »Austri« fer. Vjer tókum þetta fram sem bendingu, því að vjer höfum orðið þess áskynja, að allar hinar hröðu hringferðir »Austra« hafa borið sig og oft gefið álitlegan arð.

Af því, sem hjer hefir verið sagt, má ráða í höfuðástæðuna til þess, að strandferðirnar hafa ekki borið sig; auðvitað eru þar til einnig fleiri ástæður: farmgjald af umfermdum vörum úr millilandaskipunum, það er strandferðaskipin fá, er að eins  $\frac{1}{3}$  af farmgjaldinu milli útlanda og Íslands; en þetta er of lítið, enda engin frágangssök að láta greiða ofurlítið aukafarmgjald fyrir slíkar umfermdar vörur, þótt það munaði viðtakendur litlu í samanburði við hagræðið við að fá vörurnar á höfn til sín; en safnast þegar saman kemur, og þetta gæti dregið skipsútgerðina svo að talsverðu munaði. Ennfremur er farþegagjald milli næstu hafna einatt alt of lágt. Það er ekkert vit í því að hafa fargjald farþega með strandbátunum eina 50 aura milli hafna þar sem flóabátarnir taka hálfu aðra og tvær krónur. Alt þetta nútalda hefir valdið því, hve illa strandferðirnar hafa borgað sig. Og öllu þessu er auðgefið að kippa í lag.

Suðurlandsbáturinn (»Perwie«) hefir verið stærsti ómaginn allra, og virðist það fullreynt, að ekkert vit er í að halda þeim ferðum uppi. Væri viðkomustöðum »Austra« (eða þess skips er þá leið færi) fækkað eins og bent hefir verið

á hjer að framan, þá gæti hann vel komið við á Hornafirði í einum þrem ferðum. Vík er aftur sú vandkvæðahöfn, sem engin tiltök eru að láta áætlunarbundið skip koma við á. Fyrir þinginu liggur beiðni frá Rangæingum og Árnesingum um að láta stóran mótorbát ganga milli Víkur, Vestmannaeyja, Stokkseyrar, Eyrarbakka og Reykjavíkur, en hætta við Suðurlandsskipið. Í þessu virðist mikið vit, hvort sem heldur yrði ofan á, að landssjóður kostaði þessar mótorbátsferðir, eða þá hitt, sem liggur öllu nær, að hann styrkti þessar sýslur til að halda sjálfar úti mótorbátnum, eða jafnvel að hann gæfi þeim hentugan mótorbát (Diesel-mótor?) og önnuðust þær svo sjálfar ferðirnar. Hver kosturinn af þessum þremur, sem tekinn yrði, mundi verða landssjóði miklu ódýrari heldur en Suðurlandsbáturinn. Af því að meirihluti nefndarinnar sjer engan annan veg út úr ógöngum þessa máls, en að fela stjórninni að leita samninga eins og best hún getur um strandferðir næsta ár, þá höfum vjer tekið fram það sem hjer að framan er skráð, til leiðbeiningar fyrir stjórnina við þá væntanlegu samninga.

En með því að ferðirnar þannig mundu takmarkast stórum, og Suðurlandsferðirnar falla burt og Hamborgarferðirnar sömuleiðis, þá eru engin líkindi til að verja þurfi 60.000 króna til svona lagaðra strandferða, sem vjer höfum nú bent á. Virðist því sem 40.000 krónur ættu að nægja til þeirra, eða að minsta kosti þyrfti ekki að fara langt fram úr þeirri upphæð. Samkvæmt þessu verða tillögur meirihluta nefndarinnar:

1. Að Thorefjelagið sje leyst frá samningi þess 7. ágúst 1909 frá lokum þessa árs.
2. Að stjórninni sje falið að leita fyrir sjer um samninga, hvar sem hún getur, um strandferðir, svo góðar sem kostur verður á, án þess að verja til þess meiru fje en svo, að eigi fari að stórum mun fram úr 40.000 krónum.

Neðri deild Alþingis, 13. ágúst 1912.

Guðl. Guðmundsson,  
formaður, framsögumaður meirihlutans.

Jóh. Jóhannesson.

Ólafur Briem.

Halldór Steinsson.

Með skírskotun til eftirfylgjandi minnihlutaálits míns.

Jón Ólafsson,  
skrifari.

#### Alit minnihlutans

í málinu um strandferðirnar og Thorefjelagssamninginn.

Jeg undirritaður hefi ekki getað orðið samdóma mínum háttvirtu með-nefndarmönnum um sum atriði þessa máls. Eins og sjest á brjefi Thorefje-

lagsins (fylgiskj. 1), fer fjelagið fram á að samningur (Kontrakt) fjelagsins við Íslands-stjórn verði því að öllu leyti («i det hele») eftirgefinn. Sje það gert, falla einnig Hamborgarferðirnar niður. Ferðir þessar hafa bakað fjelaginu tjón, en verzlunarstjett Íslands mun þykja einkar-meinlegt að missa þær, án þess að neitt annað samband við Þýskaland komi í staðinn. Eins og menn væntanlega muna, var fyrir nokkrum árum vakið máls á því, að millilandaskip Sameinaða fjelagsins skytust til Lübeck frá Kanpmannahöfn, meðan þau dvelja þar ferða milli. Þetta er ekki langur vegur, tólf stunda ferð, ámóta langt eins og hjeðan til Stykkishólms, en þangað skreppa millilandaskipin hjer oft fyrir minni farm, heldur en í Lübeck mundi fást. Þegar þessi málaleitan kom fram, ljet borgarráðið í Lübeck í ljósi, að það vildi undanþiggja Íslands-skipin hafnargjöldum ef þau kæmu þangað. Lübeck er ódýr staður að sigla til, liggur mætavel við útskipun á vörum hvervetna frá Þýskalandi. Nefndin grensladist eftir, hvort Thorefjelagið ætlaði að halda uppi millilandaferðum eftir sem áður, ef það fengi uppgjöf frá samningi sínum, og kvað það svo vera. Vjer vildum þó ennfremur vita, hverja útsjón fjelagið hefði til að geta þetta, og fengum því fyrir meðalgöngu ráðaneytisins yfirlýsingu frá Handelsbanken í Kaupmannahöfn og segir bankinn í því símskeyti, að sjer sje kunnugt um bænarskrá fjelagsins til Alþingis, og lýsir hann eftir ósk Thorefjelagsins yfir því, að hann, bankinn, vilji stuðla að því að viðhalda milliferðum fjelagsins milli Íslands og útlanda, en nefnir ekki beint, hvort Hamborgar-ferðirnar sjeu þar í fólgnar. En jeg þykist hafa ástæðu til að ætla, að svo muni ekki vera. Fyrir því virðist mjer ástæða til að binda uppgjöf samningsins því skilyrði, að ef fjelagið haldi eigi við Hamborgar-ferðum, þá láti það skip sín skreppa í nokkrum ferðum frá Kaupmannahöfn til Lübeck, meðan skipin liggja í Höfn.

Í annan stað er jeg þeirrar skoðunar, að rjett væri af landinu að reyna að reka strandferðir sínar sjálft, og það leigi til þess bátana Austrá og Vestra, ef þeir fást á leigu, en kaupi þá ella. Bátarnir kostuðu hvor um sig 169.000 kr., er þeir voru byggðir. Síðan eru að eins tvö — þjú ár, og sökum þess, hve skip eru stigin í verði, eru bátarnir nú meira virði. En fjelagið, sem annars á nú vísan kaupanda að bátunum, vill vinna það til, að selja landssjóði bátana fyrir það, sem þeir kostuðu fjelagið, ef það losnar við samninginn. Háttvirtur meiri hluti ber það fyrir, að fjárhagur sje nú þröngur, stjórnin peningalaus og mundi verða að taka lán til að borga út bátana. En þar til má því svara, að bátarnir voru byggðir með því skilyrði, að þeir yrðu afborgaðir á tíu árum, og hefir fjelagið boðið, að landssjóður megi ganga inn í afborgunarkjör sín. Í annan stað vita allir, er lesa útlend fjármálablöð og siglingablöð, að skipaskortur er svo mikill nú um allan heim, að engin von er til, að úr honum verði að fullu bætt á minna en tveim til þrem árum. Háskinn væri því enginn að kaupa bátana nú fyrir þetta verð og reyna eitt ár, hvernig útgerðin bæri sig. Reyndist það illa, gæti landssjóður sjálfsagt selt bátana sjer að skaðlausu að ári liðnu. Hjer væri því mjög litlu til hætt eitt ár. En bendingar þær um fyrirkomulagið, sem gefnar eru í nefndarálitu meiri hlutans, gefa góða von um, að takast mætti, að landið hjeldi sjálft uppi strandferðunum, án þess að leggja eins mikið í söurnar, eins og það verður að gera með árlegum strandferðastyrk. Jeg hefi hugsað mjer stjórnarfyrirkomulagið á útgerðinni mjög einfalt og ódýrt, afgreiðslustofu í Reykjavík eins og nú, en að afgreiðslumaður hefði ekki vald til að vera að þvæla skipunum eftir geðþótta á hafnir utan áætlun-

ar. Jeg ætlast til, að skipstjórnarnir haldi tekju-reikninga og gjalda, hver fyrir sitt skip og geri reikningsskil ettir hverja ferð. Það skyldi á þeirra valdi að hlaupa inn á aukahafnir, ef þeir þættust hafa tíma til og framboðinn farmur borgaði kostnaðinn. Skipstjórnarnir mundu, ef ferðirnar gengju vel, skapa sjálfnum sjer fasta framtíðarstöðu, og þannig hafa hina mestu hvöt til að gera sitt til, að ferðirnar borgi sig.

Reynslan mun og hafa staðfest, að skipin borga sig bezt með íslenskum skipstjórum. Loks skal jeg nefna hjer þær hafnir, sem úr mundi mega fella, sumar að öllu, sumar að mestu leyti úr áætlununum. Þær yrðu þessar að vestan: Akranes, Hafnarfjörður, Stapi, Grundarfjörður, Skarðstöð, Patreksfjörður, Tálknafjörður, Bakkabót, Bildudalur, Súgandafjörður, Suðureyri, Bolungarvík, Álftafjörður, Aðalvík, Höfn, Reykjarfjörður, Bitrufjörður, Lamhúsvík, Kálshamarsvík, Selvík, Ólafsfjörður, Hrísey og Hjalteyri. En austanmegin: Vík, Loðmundarfjörður, Unaós, Gunnólfsvík?, Fjallahöfn, Flatey, Grimsey, Grenivík og Svalbarðseyri. Ef til vill þyrfti aftur að taka Stöðvarfjörð á áætlunina í sumum ferðum.

Tillögur mínar verða því:

1. Að Alþingi gefi Thoresfjelaginu upp samning sinn með þeim skilyrðum:
  - a) að fjelagið fari nokkrar ferðir eftir ákvörðun stjórnarráðsins milli Lübeck og Kaupmannahafnar á millilandaskipum sínum,
  - b) að fjelagið annaðhvort leigi landssjóði skipin Austrá og Vestra næsta ár með því verði, er landsstjórnin telur aðgengilegt, eða selji landssjóði skipin þannig, að landssjóður gangi inn í kaup fjelagsins á þeim með þeim skilyrðum um afborganir o. s. frv., sem fjelagið nýtur nú sjálf.
2. Að landssjóður leigi eða kaupi skipin Austrá og Vestra, og haldi þeim út á landssjóðs kostnað, og sje landstjórninni heimilt að nota til þess þá fjárupphæð, sem nauðsynleg er, og fá þá upphæð að nokkru eða öllu að láni, ef á þarf að halda.

Alþingi, 10. ágúst 1912.

Jón Ólafsson.

### Fylgiskjal I.

Til

Islands Ministerium

Reykjavík.

Undertegnede Bestyrelse for A/S. Dampskibsselskabet »Thore« tillader sig herved at henvende os til det høje Ministerium i følgende Anledning:

Som det maaske vil være bekendt, har vort Selskab i nogen Tid befundet sig i pekuniære Vanskeligheder, der til Slut i indeværende Foraar har

nödsaget Selskabet til at søge Moratorium hos dets Kreditorer. Disse Vanskeligheder hidrører for langt den væsentligste Del fra, at den ifølge Selskabets Kontrakt med Islands Ministerium af 7. August 1909 etablerede Fart paa Island og da særlig Kystfarten (hvortil Selskabet lod bygge 2 særlig egnede Skibe »Austri« og »Vestri«) har vist sig at være højst ufordelagtig for Selskabet, idet de Beregninger med Hensyn til Fragt og Passagerindtægter, der i sin Tid opstilledes, i vidt Omfang er slaaede fejl. I det hele har det vist sig at være forbunden med betydelige Vanskeligheder for et Selskab med Domicil i Kjøbenhavn at drive lokal Kystfart paa Island paa en saadan Maade, at denni Drift overhoved kan betale sig.

Selskabets Stilling er faktisk nu bleven saaledes, at det vil være umuligt for det at fortsætte sin Virksomhed, saafremt den nævnte Kontrakt fordres opretholdt.

I Henhold hertil er det da vort ærbødige Andragende, at vort Selskab løses fra den förnævnte Kontrakt, og at denne i det hele ophæves fra indværende Aars Udgang at regne. Vi kan herved ikke noksom fremhæve, at det høje Ministerium og Altingets Stilling til denne Sag vil være af afgørende Betydning for Selskabets hele Fremtid.

Vi skal iøvrigt ogsaa henvise til, at der, saavidt os bekendt, allerede den Gang den her omhandlede Kontrakts Afslutning forhandlede, fra forskellig Side paa Island var Betæneligheder derved (særlig paa Grund af det relativt lange Aaremaal, for hvilket Kontrakten sluttedes) og at der endvidere af og til er kommet nogen Utilfredshed med vort Selskabs Udførelse af Kontrakten til Orde.

Vi tilføjer, at saafremt man fra den islandske Regerings og Altingets Side maatte ønske selv at overtage Kystfartens Udførelse — en Tanke, der, saavidt vi ved, tidligere har været fremme — vil vi sikkert kunne tilbyde de 2 Dampere »Austri« og »Vestri«, der jo netop er byggede med Kystfarten for Öje, (og muligvis ogsaa en tredje Damper) til Overtagelse paa Vilkaar, der for Island vil være gunstigere end om man skulde søge egnede Skibe andetsteds.

Vi bemærker, at det selvfølgelig er Selskabets Agt, saafremt der med Hensyn til den heromhandlede Sag opnaas en tilfredsstillende Ordning, at fortsætte Farten mellem Island og Danmark, saavidt muligt i samme Omfang som hidtil.

Kjøbenhavn, den 3. Juni 1912.

Med Ærbødighed

I Bestyrelsen for Dampskibsselskabet »Thore«.

Hannibal Beck,

H. Hendriksen.

Joh. Baastrup.