Nd. **240. Nefndarálit**

um strandferðir og flóabátaferðir.

Frá samgöngumálanefnd.

I. Strandferðir.

Því hefir af ýmsum verið haldið fram, að samgöngur á sjó væru nú minni og lakari en áður var, þá er þær voru bestar.

Þetta álit munu menn hafa bygt á því, að fyr voru það fleiri skip, sem önnuðust hinar svokölluðu strandferðir.

Til þess að bæði þingmenn og aðrir, sem láta sjer umhugað um að kynnast hinu rjetta í þessu máli, þurfi ekki að leita á mörgum stöðum eftir upplýsingum í þessu efni, hefir framsögumaður nefndarinnar tekið sjer fyrir hendur að safna skýrslum um samgöngur á sjó, og eru hjer birtar skýrslur frá árunum 1908 og 1912, *einmitt þeim árunum, sem samgöngur á sjó hafa bestar*

verið fram til ársins 1924, svo og frá yfirstandandi ári. Samkvæmt ferðaáætlunum þessara ára verður niðurstaðan af þessum rannsóknum sú, að árið 1908 hafa viðkomur skipa verið alls 832, árið 1912 986 og árið 1926 1187. Um þetta verður tekið nánar fram i framsögunni.

Þess ber að minnast, þegar samanburður er gerður á samgöngum nú og fyr, að þau skip, sem nú ganga hjer við land, eru undantekningarlítið 1. fl. farþegaskip, en áður voru mörg þeirra ljeleg flutningaskip með litlu eða engu farrými, svo sem »Mjölnir«, »Ingolf« og »Ask«.

Oft voru þessi ljelegu skip svo yfirfull, að viðkoma þeirra var gagnslaus. Þess utan ógerningur að ferðast með þeim vegna farrýmisleysis, svo og þess, að þau komust ekki áfram, ef nokkuð verulegt var að veðri, vegna gangtregðu.

Þó má ekki ganga framhjá því, að þær viðkomur, sem landsmenn fá með millilandaskipum, eru þeim ómetanlega mikln haganlegri en viðkomur strandflutningaskipa.

Einnig í því tilliti eru samgöngur nú stórum betri en áður var.

Þá má ekki gleyma því, að skip Eimskipafjelagsins koma á fjölda aukahafna, ef nauðsyn er til, t. d. hefir »Goðafoss« í einni ferð norðan um land komið við á 16 ankahöfnum.

Loks má geta þess, að flóabátaferðir eru nú miklu betri og meiri en áður voru þær. Á nokkrum stöðum hafa samgöngubætur á landi dregið úr samgönguþörfum á sjó, svo sem við sunnanverðan Faxaflóa og í Árnessýslu; en einkum mun þetta verða, þá er akvegurinn er lagður yfir Holtavörðuheiði.

Af öllu þessu er það ljóst, hversu langsamlega meiri og betri samgöngur á sjó nú eru en nokkru sinni áður.

II. Flóabátaferðir.

Svo hagar til víða á landi hjer, að ógerlegt er að nota milliferðaskip, og heldur ekki strandferðaskip, til mann- og vöruflutninga, ýmist vegna þess, að hafnir eru óhæfar slikum skipum, eða hins, að flutningaþörfin er ekki nóg til að slik skip eigi að stunda þær samgöngur, en ódýrara og hentugra að hafa til þess smærri skip og báta.

Þessu er svo varið mjög víða, svo sem í Borgarfjarðar-, Mýra-, Hnappadals-, Dala-, Austur-Barðastrandar-, Norður-Ísafjarðar-, Skaftafells-, Rangárvalla- og Árnessýslum, en auk þess hefir Gullbringu- og Kjósarsýsla engin not haft strandferða um mörg ár, en í þessum hjeruðum munu búa um 30 þúsundir manns.

Það er því engin furða, þó kröfur um styrk til flóabáta sjeu margar og upphæðin, sem til þessa fer árlega úr landssjóði, æðihá.

Til samanburðar má geta þess, að þau hjeruð, sem *einkum* hafa not strandferðaskipanna, eru: Snæfellsnes-, Vestur-Barðastrandar-, Vestur-Ísafjarðar-, Stranda-, Húnavatns-, Skagafjarðar-, Þingeyjar-, Norður-Múla- og Suður-Múlasýslur. Íbúar þessara bjeraða eru um 30 þúsund.

Að svo mæltu skal vikið að þörfum fyrir hina einstöku flóabáta.

Borgarnesbátur. Þörfin fyrir góðan farkost og tíðar ferðir milli Reykjavíkur og Borgarness hefir í mörg ár verið knýjandi. Þörfin fyrir þennan flóabát

og tíðar ferðir milli áðurnefndra staða verður ennþá meiri í náinni framtíð, þ. e. þegar akbraut er komin frá Borgarnesi norður í land.

Þangað til lítur nefndin svo á, að Borgarnesbáturinn eigi að sinna aðalþörfum Breiðfirðinga til flóabátsferða. Nú í ár er svo um samið, að auk Borgarnesferðanna fer Suðurland 7 ferðir til Breiðafjarðar, og væntir nefndin, að það skipulag geti haldist næsta ár.

Breiðaflóabátur. Þörfin fyrir flóabát á Breiðafirði er einkum og aðallega í Dalasýslu og Austur-Barðastrandarsýslu.

Hafnir í þessum hjeruðum eru bæði mjög úr leið strandferðaskipa og ekki hæfar til siglinga stærri strandferðaskipum, ef til vill einkum vegna þess, að ekki eru leiðir uppmældar. Það er því hentugast, að flóabátar annist þessar ferðir, sem aðallega eru flutningaferðir; mannflutningarnir ganga um Stykkishólm eða Borgarnes.

Á næsta ári er gert ráð fyrir að bæta úr þessum þörfum:

a. með því að nota Suðurland eins og áður segir,
b. með því að styrkja mótorbát til að halda uppi ferðum innan Austur-Barðastrandarsýslu. Hafði verið óskað 10 þús. kr. styrks í þessu skyni, en nefndin ekki sjeð sjer fært að mæla með svo hárri fjárveitingu.

Djúpbáturinn. Svo er háttað í Norður-Ísafjarðarsýslu, að þar eru hvorki vegir á landi nje viðkomur póst- eða strandferðaskipa, enda er slik viðátta á sjó og landi, að óhugsandi er að ferðast á landi, þó vegir væru, og engin von, að strandferðaskip kræktu á allar þær hafnir, sem nauðsyn er að sigla á, því slikt væri svo mikið fjártjón útgerð strandferðaskipsins, að miklu meira myndi nema en þeim styrk, sem til flóabátsins fer. Þess utan ber þess að geta, að Djúpbáturinn annast flutning aðalpóstsins — Vesturlandspóstsins — milli Ísafjarðar og Arngerðareyrar. Eingöngu þessi póstflutningur kostaði landssjóð árlega 8—10 þús. kr. fyrir nokkrum árum síðan.

Nauðsyn þessara ferða fyrir hjeraðsbúa er augljós, þar sem þeir á síðastliðnum sjö árum hafa kostað til þessara ferða um 55 þús. króna.

Hornafjarðarbátur. Vegna þess að Höfn í Hornafirði er ekki siglingabæf strandferðaskipum nema að sumrinu, er ekki hægt að komast hjá því að styrkja bát til flutninga milli Hornafjarðar og annara Austfjarða á öðrum tíma árs.

Nefndin lítur svo á, að styrkurinn komi að bestum notum á þann hátt, að Austur-Skaftfellingar hafi sem frjálsust umráð styrksins.

Skaftfellingur. Æskilegast væri, að einn og sami bátur gæti annast strandferðir frá Reykjavik fyrir Árnes-, Rangárvalla, Vestur-Skaftafellssýslu og austur í Öræfi. Nú vill nefndin, að reynt verði á næsta ári að láta »Skaftfelling« annast þessar strandferðir, að undanskildu því, að Rangæingar fái flutningastyrk milli Vestmannaeyja og lands, og ætlast til, að bátur þessi fái aukinn styrk í því skyni, þar sem á þessu svæði eru mestar hafnleysur á landi hjer. Má þó ekki búast við, að báturinn fullnægi þörfum Árnesinga og Rangæinga, þar sem aðalverkefni bátsins er, eins og að undanförnu, að annast flutninga að og frá Skaftafellssýslum.

Milliferðaskip til Suðurlandsins. Eins og á þessu ári og hinu siðasta, gerir nefndin ráð fyrir að styrkja vöruflutninga frá útlöndum til Skaftafells- og Rangárvallasýslna á árinu 1927.

Eimskipafjelag Íslands hefir tekið að sjer að sjá um útvegun skips í þessum tilgangi, og eftir hinni óróðugu byrjun síðasta árs er ekki von um að komast af með minna en 4000 kr. í þessu skyni.

Smærri bátar. Um þá er ekkert annað að segja en það, sem tekið verður fram í framsögu. Að öllu þessu og fleiru athuguðu er það, að nefndin sjer ekki annað fært en að leggja til talsverða hækkun á styrk til flóabátaferða og leggur til, að styrknum verði skift niður eins og hjer segir:

Borgarnesbátur með 7—9 ferðir til Breiðafjarðar	kr.	35000
Djúpbáturinn	—	17000
Skaftfellingur með viðkomum á Stokkseyri og Eyrarbakka, auk þess sem áður var	—	18000
Flateyjarbátur	—	4500
Hornafjarðarbátur	—	7000
Millilandaskip til Skaftafells- og Rangárvallasýslna	—	4000
Rangársandsferðir	—	1200
Hvalfjarðarbátur	—	1000
Grímseyjarbátur	—	600
Rauðasandsbátur	—	400
Mýrabátur	—	400
Lagarfljótsbátur...	—	800
Alls	kr.	89900

Nefndin vill láta það álit í ljós, að þeir, sem enga skýrslu senda um það hvernig styrk þessum er varið, ættu ekki framvegis að njóta sama styrks.

Þá hefir nefndin samþykt að flytja tillögu um styrk til þriggja hjeraða, tveggja til að ljetta undir með kaup á flóabátum og eins til kaupa á nýrri mótorvjel í flóabát.

Nefndinni barst erindi frá *Djúpbátsstjórninni*, er sent hafði atv.málaráðuneytinu mjög eindregin tilmæli um að veita fjelaginu 10 þús. kr. styrk til bátskaupa. Fjelagið hafði orðið fyrir því slysi, að bátur þess fórst á síðasta ári, en fjelagið því nær eignalaust.

Sýslunefnd Norður-Ísafjarðarsýslu árjettaði þessa beiðni með eindregnum tilmælum til Alþingis um sama efni.

H/f Skaftfellingur sendi einnig ósk um að fá styrk, svo því yrði kleift að fá nýja vjel i m/b Skaftfelling.

Þetta er fjelaginu og öllum aðstandendum mjög nauðsynlegt, því varla er forsvaranlegt að láta bátinn ganga á þeirri hættuleið, sem hann á yfir að fara, með jafnljelegri vjel og hann nú hefir.

Flateyjarbátur. Þá hefir verið í undirbúningi að kaupa bát til að annast ferðir frá Flatey fyrir Austur-Barðastrandarsýslu, og var óskað 10 þús. kr. styrks til að halda uppi þessum ferðum, en nefndinni leist rjettara að veita nokkurn styrk í eitt skifti fyrir öll til bátskaupa, en færa hinn árlega styrk niður í það, sem nefndin áleit, að minst yrði komist af með.

Nefndin samþykkir þvi að leggja til, að i þessu skyni verði veitt i fjárlögum 1927:

Til Djúpbátsins	kr.	8000
— Skaftfellings	—	8000
— Flateyjarbáts...	—	2500

Fjárhæðir þessar borgast þá fyrst, er bátar og vjel er keypt.

Alþingi, 27. mars 1926.

Jón A. Jónsson, form. og frsm. — H. J. Kristófersson. — Kl. Jónsson, fundaskrifari.

Jón Kjartansson. — Sveinn Ólafsson, með fyrirvara.