

Nd.

## 248. Nefndarálit

um frv. til laga um smíði og rekstur strandferðaskips.

Frá minni hluta samgöngumálanefndar.

Samgöngurnar kringum landið eins og þær eru nú, og þó sjerstaklega strandferðirnar, eru að flestra dómi ófullnægjandi. Fólks- og flutningaþörfin eykst með ári hverju. Viðskifti manna á milli, atvinnulif fólksins og ferðalöngun manna frá og til hinna ýmsu staða á landinu útheimta tiðari og fljótari ferðir en nú er völ á. Krafa landsmanna um betri samgöngur hefir um langt skeið verið mjög háyær, og þá sjerstaklega frá þeim stöðum á landinu, sem millilandaskipin ekki koma á, enda óparft og óhagkvæmt að láta þau smala hafnir, þar sem fólkfæð er og flutningaþörfin lítil. En allir slikir staðir þurfa einnig samgöngur og eiga að sjálfsögðu heimtingu á þeim eins og stærri hafnirnar. Til slikra ferða eiga að notast smærri skip, sjerstaklega útbúin til slikra ferða með fullu tilliti til staðháttu og þarfa fólksins. Sú stefta hefir nú verið hafin með smíði Esju, er hefir reynst á margan hátt vel. Nú þykir hún ekki fullnægja kröfum þeim, sem gerðar eru til góðra samgangna með ströndum fram, sem síst er að undrast, þar sem um eitt skip er að ræða, er á að annast milli 50 og 60 viðkomustaði í ferð. Okkar skoðun er því sú, að smíða þurfi annað skip til strandferða, af líkri gerð og Esja, er mætti þó vera nokkru stærra að farmrými, með líkum ganghraða og farrými. 3. farrými teljum við ekki nauðsynlegt, en 2. farrými að minsta kosti þeim mun stærra. Að sjálfsögðu ætti skipið að hafa kælirúm með fullkomnum útbúnadí. Slikt skip sem þetta ætti að okkar hyggju að fara hrингferð kringum landið í gagnstæða átt við hitt strandferðaskipið. Gamla reglan, að láta hvort skip

annast austur- eða vesturhluta, hefir reynslan sýnt, að hefir ýmsa galla í fór með sjer. Með þessu fyrirkomulagi strandferðanna myndi ferðum geta fjölgæð og fólk og flutningur ganga fljótar hafna á milli. Við teljum það mikið atriði, að kælirúm sje í hinu nýja skipi. Þórfir fyrir það eykst með hverju ári. Að kaupa skip til slíkra ferða teljum við óráðlegt. Kaup, ef til vill á gömlum skipum, hafa gefist misjafnlega. Oft er það svo, að gömul skip verða í raun og veru dýrustu skipin, vegna breytinga, sem gera þarf á þeim, og árlegs viðhalds, og minni líkur til, að þau fáist þannig úr garði gerð, er okkur hentar best.

Ennfremur viljum við benda á, að ef sú stefna skyldi verða tekin upp að leyfa ekki útlendum skipum að flytja farþega með ströndum fram, sem mikil nauðsyn virðist benda til, þá ber ótvírett að vinna að því, að þjóðin sjálf hafi skipakost nægan til þess að annast flutningaþórfina. Um kostnað við smiði nýs skips getum við ekki sagt með vissu, en samkvæmt lauslegri áætlun mundi það verða milli 600—700 þús. kr.

Nefndin hefir ekki getað orðið samferða um þetta mál. Leggur því minni hlutinn til að veita stjórninni heimild þá, sem frumvarpið fer fram á, með eftirfarandi

#### BREYTINGUM.

##### 1. Við 1. gr. Greinin orðist svo :

Landsstjórninni er heimilt að láta smiða gufuskip til strandferða, af svipaðri stærð og Esja. Kostnaður við kaup og rekstur skipsins greiðist úr ríkissjóði.

##### 2. Við 2. gr. Greinin orðist svo :

Skipið skal útbúið 70—80 ten. metra kælirúmi og hafa að minsta kosti 40 sjómílna vökuhraða. Farþegarúm skal vera 1. og 2. farrými.

Alþingi, 20. febr. 1928.

Sigurjón Á. Ólafsson.

Hannes Jónsson.  
frsm.