

Nd.

218. Frumvarp

til laga um lendingarbætur í Þorlákshöfn.

Flutningsm.: Magnús Torfason, Jón Ólafsson, Jörundur Brynjólfsson.

1. gr.

Til lendingarbóta í Þorlákshöfn skal úr ríkissjóði veittur helmingur kostnaðar, eftir áætlun, sem atvinnumálaráðuneytið hefir samþykkt, þegar fje er til þess veitt í fjárlögum, alt að 80000 kr., gegn jafnmiklu tillagi annarsstaðar að. Fjárhæð þessi greiðist sýslunefnd Árnassýslu að jafni tiltölu og sýslusjóður Árnassýslu leggur fram til lendingarbótanna.

2. gr.

Heimild veitist til að lána sýslusjóði Árnassýslu 80000 kr. úr viðlagasjóði til lendingarbóta, gegn því, að sýslusjóður Árnassýslu ábyrgist greiðslu lánsins. Lánið veitist til 40 ára, með 5% vöxtum og jöfnum afborgunum, en sje vaxta- og afborgunarlaust þangað til lendingin er nothæf. Lánið er bundið því skilyrði, að yfirumsjón verksins og reikningshald sje falið manni, er atvinnumálaráðuneytið samþykkir.

3. gr.

Eigendur Þorlákshafnar leggi fram, endurgjaldslaust, nauðsynlegt land til lendingarbótanna, uppsáturs-, íveru- og fiskhúsa, alt að 15000 m², svo og land undir brautir og vegi, er nauðsynlegir kunna að þykja, ennfremur grjót, mól og önnur jarðefni, og þoli bótalaust þær eignakvaðir, óhagræði eða takmörkun á afnotarjetti, sem lendingarbæturnar hafa í för með sjer.

4. gr.

Meðfram strandlengjunni eða nálægt lendingarbótunum má ekki gera neitt mannvirki til lendingarbóta, nje heldur halda þar út bátum til útgerðar, nema samþykki sýslunefndar Árnassýslu komi til.

Brot gegn þessu varða sektum, 1000—10000 kr.

5. gr.

Framkvæmd lendingarmála og eftirlit með lendingunni hafa 3 menn, er sýslunefnd Árnassýslu kys. Skulu þeir kosnir til þriggja ára, og gengur 1 úr árlega, fyrstu 2 árin eftir hlutkesti.

6. gr.

Eignum lendingarsjóðs má aðeins verja í þarfir lendingarinnar. Sýslusjóður Árnassýslu ábyrgist skuldir sjóðsins og sýslunefnd er ábyrg fyrir eignum lendingarinnar.

7. gr.

Sýslunefnd má ekki án leyfis atvinnumálaráðuneytisins selja eða veðsetja fasteignir lendingarsjóðs, kaupa nýjar fasteignir nje taka lán til lengri tíma en svo, að þau verði greidd af tekjum næsta árs, nje endurnýja slik lán, og ekki heldur gera mannvirki við lendinguna svo stórvaxin, að árstekjur hrökkvi ekki til að koma þeim í framkvæmd.

8. gr.

Til þess að standa straum af kosnaði við byggingu og viðhald lendingarvirkjanna og til árlegs rekstrarkostnaðar lendingarinnar er heimilt að innheimta í lendingarsjóð Þorlákshafnar alt að 6% af brúttóverði afla hvers báts, er haldið er út til fiskiveiða í Þorlákshöfn, svo og önnur gjöld, er ákveðin kunna að verða í reglugerð.

Gjöld þessi má taka lögtaki, og ganga þau fyrir sjóveðum.

9. gr.

Reikningsár lendingarsjóðs er almanaksárið.

10. gr.

Fyrir 1. desember ár hvert ber stjórn lendingarsjóðsins að semja áætlun um tekjur og gjöld sjóðsins næsta ár og senda hann atvinnumálaráðuneytinu til samþykkis.

11. gr.

Fyrir lok febrúarmánaðar ár hvert skal stjórn lendingarsjóðs gera reikning yfir tekjur og gjöld sjóðsins á umliðnu ári. Reikninginn skal endurskoða og úrskurða á sama hátt og sveitarsjóðsreikninga.

12. gr.

Í reglugerð, sem sýslunefnd Árnassýslu semur og atvinnumálaráðuneytið staðfestir, skal kveða á um alt það, er lýtur að stjórn lendingarsjóðs, viðhaldi lendingarbóta, umferð og góðri reglu í lendingunni, og fleira, er þurfa þykir.

Í reglugerð má ákveða sektir fyrir brot gegn henni, 20—1000 kr. Sektir renna í lendingarsjóð.

13. gr.

Með málum út af brotum gegn lögum þessum og reglugerðum, er settar kunna að verða samkvæmt þeim, skal fara sem almenn lögglumál.

Greinargerð.

Á síðasta Fiskipingi voru kosnir 2 menn til að athuga hafnargerð í Þorlákshöfn. Sýslunefnd Árnessýslu kaus 2 menn í þessa nefnd og landsstjórnin tilnefndi oddamann í nefndina. Nefnd þessi athugaði málið í vor og haust, og fer hjer á eftir útdráttur úr álitni hennar:

» Lendingarstaðir eru tveir í Þorlákshöfn og mun svo hafa verið frá ómunatíð. Kallast varir þessar suður-vör og norður-vör. Að því er menn vita, hafa mest 29 skip verið gerð út á vetrarvertíð í Þorlákshöfn, og var þá svipuð skipatala í báðum vörum.

Til að ljetta sátur á skipunum, voru varirnar fyrrum stokklagðar, sumpart hvalbeinum, en aðallega trjám, og hefir viðhald á stokkunum verið sæmilegt til þessa. En nú er ástandið þannig að sama sem allir stokkar eru slitnir til agna, og verður því að setja skipin í mól og á berum klöppum. Þetta er erfitt verk og fer illa með skipin, enda ekki hættulaust þegar vont er í sjó. Á síðustu vetrarvertíð voru gerð út 5 skip í Þorlákshöfn, öll opin, en tvö með vjelum. Fjögur þessara skipa lentu í norður-vör, en aðeins eitt í suður-vör. Suður-vörin liggur meira móti allri sunnanátt, og mun því að öllum jafnaði vera brimasamara þar en í norður-vör, enda brattari setning og mikið verri aðstaða að gera þar sjóvarnargarð.

Vjer snerum oss því aðallega að norður-vör og við nána athugun þennan stutta tíma, sem vjer dvöldum þar, kom oss nefndarmönnunum saman um, að besta ráðið til að gera sæmilegan lendingarstað í Þorlákshöfn fyrir opna vjelbáta og minni þilfarsbáta væri, að ef bygður yrði öflugur steinsteypugarður fyrir sunnan norður-vör, í beinni línu frá hlöðunni (sem stendur norðan við bæjarhúsin) og út í Flatasker. Mældist oss þessi vegalengd um 100 metrar. Að sjálf-sögðu verður jafnframt að breikka vörina, með því að sprengja úr syðri hlið klapparinnar, sem nú er venjulega lent við, og jafnframt verður að stökkleggja alla vörina vandlega.

Landið fyrir ofan vörina þarf að laga og jafna til, svo hægt sje að setja skipin jafnóðum og þau lenda, ef nauðsyn krefur.

Vjer gerum ráð fyrir, að á þetta svæði mætti setja um 40 skip og þar sem nauðsynlegt er að þau komist fljótt á land, ef brim er, teljum vjer sjálfsagt að nota handvindur eða vjelvindur við setninguna, svo margar er þurfa þykir eftir fjölda skipanna.

Ef öflugur sjóvarnargarður verður settur á þennan stað, er enginn vafi á því, að lending í Þorlákshöfn mundi verða örugg og mega teljast besta lending austan fjalls. Þess ber að gæta, að þenna garð mætti síðar lengja, eins og Jón

Þorláksson getur um í skýrslu sinni til Fiskifjelagsins 1914, er hann athugaði hafnarbætur í Þorlákshöfn.

Gerir hann ráð fyrir, að lengja megi garð þenna um 84 metra út á 4 metra dýpi og hafa innsiglinguna milli garðsendans og Langaskers. Mundi þá einnig fást skjól fyrir vjelbáta innan við garðinn og gætu þá stærri vjelbátar legið þar á floti. Að líkindum mundi svo eigi liða á löngu áður fullskipað yrði þar af vjelbátum á vetrarvertíð.

Þessi lendingarþót, sem hjer hefir verið lýst, með byggingu garðs út á Flatasker, er aðeins miðuð við minni vjelbáta, sem settir verða á land eftir hverja sjóferð.

Þar sem mjög er brimasamt í Þorlákshöfn, einkum á veturnum, leggjum vjer áherslu á, að væntanlegur garður verði gerður traustur og það hár, að eigi gangi sjór yfir hann um flæði. Þetta virðist líka auðvelt, því undirstaða er ágæt, fastar klæppir alla leið út á Flatasker.

Frá því útræði hófst frá ströndum austan fjalls, hefir Þorlákshöfn verið talin jafn-besta og farsælasta veiðistöðin á svæðinu frá Þjórsá til Grindavíkur, og var þá um mikið útræði að gera, eins og síðar verður sagt, og í Þorlákshöfn hafa fram á síðustu ár jafnan stundað fleiri menn sjóróðra en úr nokkurri annari veiðistöð á umræddu svæði. Þó var þar ekki því fyrir að fara, sem talinn er kostur á veiðistöðvum yfirleitt, að skilyrði væru þar til búsetu fyrir sjómenn, þau hafa lítil þar verið, því lítið er um graslendi þar upp frá sjónum.

Aðrar ástæður lágu þar fyrir því, að aðsókn að Þorlákshöfn var ávalt meiri en annarsstaðar og voru þær einkum tvær. Önnur sú, að lending frá náttúrunnar hendi var þar betri en alstaðar annarsstaðar á svæðinu, og oftast því mögulegt að róa á nærliggjandi fiskimið, og urðu þá þar að jafnaði betri hlutir en í öðrum veiðistöðvum austan fjalls. Hin ástæðan var sú, að þar var langöruggust lending og áhættuminst mönnum, skipum og afla. Þessi síðari ástæða mun hafa vegið meira í augum hygginna og duglegra manna en hin fyrri, og báðar vógu þær svo mikið, að þangað safnaðist jafnan mannval hið besta, sem fánlegt var úr austursýslunum, Árnes- og Rangárvallasýslum, dálítið úr Vestur-Skaftafellssýslu, og um eitt skeið nokkuð vestan yfir fjall. Bændur keptust um að koma sjer og mönnum sínum í skiprúm í Þorlákshöfn.

Vergögn voru þar og ágæt, bæði til að herða fisk, meðan sú verkun var algeng, og enn betri til að þurka saltaðan fisk, þegar sú aðferð var alment tekin upp á verkun fiskjarins. Þar vildu mjög sjaldan slys til, hvorki úti á rúmsjó nje í lendingu, og var þó sjórinn jafnan mjög fast sóttur af úrvalsmönnum.

Af hinu framanskriafaða leiddi, að útgerðarkostnaður varð litill, fólkið var ánægt með árangur starfsins og sótti mjög að veiðistöðinni, sem ávalt var talin happasælasta og aflahæsta veiðistöðin austan fjalls.

Enn er þó ótalið langþýðingarmesta gildi þessa staðar sem verstöðvar, sem var það, að þangað leituðu jafnan neyðarlendingar öll skip og bátar frá nærliggjandi veiðistöðvum, bæði að austan og vestan (Loftsstöðum, Stokkseyri, Eyrarbakka, Selvogi, Herðisarvík og jafnvel austan úr Rangárvallasýslu). Þegar brimasundin, sem inn úr þurfti að fara til lendinga á þessum stöðum, lokuðust algerlega, sem oft skeður á örstuttum tíma, leituðu skipin til Þorlákshafnar og

var þeim nær undantekningarlaust bjargað þar með aðstoð þeirra sjómanna, er þá bygðu verstöðina. Eitt sinn, nokkru fyrir aldamótin síðustu, urðu um 60 róðrabátar að leita neyðarlendingar í Þorlákshöfn og björguðust allir menn, um 400 til 500, heilir á húfi, mikið af aflanum og flest skipin óbrotin, en þá var ólendandi í öllum öðrum verstöðvum austan fjalls á áðurnefndu svæði.

Því nær á hverri vertíð komu fyrir svipuð atvik sem nú hefir verið lýst, þó ekki væri oftast um jafnmörg skip að ræða og þá.

Um og eftir aldamótin mun útgerð í verstöðvum milli Þjórsár og Ölfusár hafa numið yfir 100 róðrabátum, þegar mest var, og er óhætt að fullyrða, að þessi útgerð bygðist mikið á meðvitund útgerðarmanna og sjómanna um öryggi Þorlákshafnar, því þó brim lokaði leiðum að öðrum verum, þá var alltaf björgunarvon í Þorlákshöfn, og sannar þetta best rjettmæti hafnarbóta á þessum góða stað.

Aðalskilyrðin fyrir því, að hjer geti og þurfi að risa upp aftur blómleg verstöð, eru ennþá óbreytt.

Ennþá gengur fiskurinn, einkum þorskurinn, í flestum árum mjög þjett á hin fornu mið Þorlákshafnar og Selvogs, sem liggja saman, og vjelbátar Eyrbekkinga og Stokkseyringa, sem eru yfir 20 talsins, sækja mest allan afla sinn á þessi mið, og ennþá er þörfin engu minni en áður var hún, að öryggi sje í Þorlákshöfn búið fiskiflotanum milli Þjórsár og Ölfusár, þegar sundin lokast fyrir honum í heimalendingunni.

Eins og högum er nú háttað í Þorlákshöfn með lendingu, geta vjelbátar ekki hætt á að hleypa þangað til neyðarlendingar og verða því annaðhvort að halda sjó, meðan unt er, eða reyna að ná Vestmannaeyjum, sem hvorttveggja er mjög hættulegt, en ef hvorttveggja þetta bregst, eru engin úrræði eftir til björgunar önnur en þau að hleypa vestur fyrir Reykjanes upp á líf og dauða.

Árið 1926 sýndist muna mjög litlu, að stórtjón yrði á Stokkseyri og Eyrarbakka af þeim orsökum, að bátarnir gátu ekki leitað neyðarlendingar í Þorlákshöfn, þar sem 7 þeirra urðu að hverfa frá ófærum sundunum í stórbrimi og ofsavæðri, og varð það þá fleirum skipshöfnum til bjargar að togarar voru kallaðir til hjálpar bátunum og brugðu mjög skjótt og drengilega við og björguðu skipshöfnum og bátum heilum til Reykjavíkur. (Einn báturinn slitnaði þó mannlans aftan úr togara, rak á land og brotnaði í spón). En nokkuð af bátunum komst eftir langan tíma og illan leik til Vestmannaeyja.

Af því, sem nú hefir verið sagt um það atriði, sem snýr að björgunarmálum sjómanna austan fjalls, sjerstaklega vjelbátanna, er það ljóst, að hin mesta nauðsyn er að gera þær lendingarbætur í Þorlákshöfn, sem tryggja líf og eignir manna, þegar út af ber með heimalendingarnar, og vissulega mundi vjelbátunum stórum fjölga á umtöluðum stöðum, þegar þetta öryggi væri fengið og í Þorlákshöfn risi upp vjelbátaverstöð, sem stæði vel að vigi til sjósóknar.

Á undanfórnum árum hefir verið mikið rætt um það meðal útvegsmanna og sýslbúa í Árnassýslu, að nauðsynlegt væri að bæta lendingar í Þorlákshöfn og hafa jafnvel komið fram óskir um það, að gera þar fullkomna stórskipahöfn.

Samkvæmt tilmælum sýslunefnda Árnes- og Rangárvallasýslna rannsakaði Th. Krabbe, þá landsverkfræðingur, árið 1909 hafnarstæði í Þorlákshöfn og

varð það hans tillaga, að gerðir yrðu tveir garðar, annar um 200 metra fyrir sunnan suður-vör og hinn fyrir norðan norður-vör, og í skjóli þessara garða áleit hann rúm fyrir 50 til 60 vjelbáta. Kostnað við byggingu þessara garða áleit hann (1909) um 600 þúsund krónur.

Árið 1913 veitti Alþingi Fiskifjelagi Íslands 1000 króna styrk til þess að láta rannsaka og áætla kostnað við byggingu vjelbátahafnar í Þorlákshöfn.

Fiskifjelaðið fjeck þáverandi landsverkfræðing Jón Þorláksson til þess að sjá um framkvæmdir á þessu og fól hann Jóni Ísleifssyni verkfræðingi að gera nauðsynlegar mælingar því viðvíkjandi.

Jón Þorláksson gerði síðan tillögu um vjelbátastöð í Þorlákshöfn ásamt kostnaðaráætlun og fylgir álit hans með þessu nefndaráliti ásamt tveimur uppdráttum.

Árið 1919 athugaði N. P. Kirk hafnarstæði í Þorlákshöfn og gerði áætlun um fullkomna höfn á þessum stað. Hjóp sú áætlun alls rúmar 4 milj. króna.

Í skýrslu sinni til Stjórnarráðsins 1921, um hafnarrannsóknir framkvæmdar á árunum 1917 til 1921, segir Th. Krabbe verkfræðingur um þessa áætlun: »Kostnaðaráætlun þessi er miðuð við verðlag 1914, um 4 miljónir 214 þúsund krónur, en með því verðlagi, sem jeg miðaði við í þessari skýrslu, mundi það samsvara um 11 miljónir 750 þúsund krónur nú«. Þar sem hjer er um að ræða mikið mannvirki, er sýnilegt var að mundi kosta mikið fje, varð eigi neitt úr framkvæmdum á hafnargerðinni.

Á fundi nefndarinnar 17. desember f. á. var rætt um það, hvort tiltæki-legt mundi vera að byggja fullkomna höfn í Þorlákshöfn. Eftir að nefndin hafði íhugað þessi atriði nánara kom öllum nefndarmönnum saman um, að flutningsþörf sýslanna, eins og stendur, væri eigi svo mikil, að hún gæti borið uppi kostnað af slíku fyrirtæki og þó útgerð yrði þar talsverð með tímanum, þá mundi það heldur ekki verða nægilegt til að bera uppi slíkan reksturskostnað í náinni framtíð. Nefndin vill því eigi gera neinar tillögur í þá átt.

Að öllu þessu athuguðu áleit nefndin líklegast til framkvæmda minni-háttar lendingarbætur í Þorlákshöfn. Sneri hún sjer til Jóns Þorlákssonar verkfræðings með ósk um að hann ljeti nefndinni í tje sundurliðaða áætlun samkv. tillögum hans 1914, með því að athuganir hans hafa farið mjög saman við þær athuganir, er nefndarmenn gerðu, er þeir komu til Þorlákshafnar.

Jón Þorláksson varð vel við þessum tilmælum nefndarinnar og afhenti henni áætlun yfir hafnarbæturnar, eins og hann telur að þær mundu kosta, miðuð við verðlag nú, og nemur sú áætlun hans kr. 159 þúsund. Nefndin komst að þeirri niðurstöðu, að útræði mundi verða örugt á þessum stað, ef þessar hafnarbætur yrðu framkvæmdar, og gerir ráð fyrir að um 40 báta af mismunandi stærðum mætti draga á land í norður-vör. Þá hefir nefndin einnig athugað möguleika til fiskverkunar á staðnum, og er það álit hennar, að á sjálfgerðum reitum, sem nú eru, megj verka 10 til 12 þúsund skippund af fiski og með til-tölulega litlum kostnaði mætti auka reitagerð þar um helming. Hjer er þó aðeins átt við að taka malarkampinn, en þar að auki er nokkurt land, sem taka mætti til reitagerðar og auðvelt er að gera, þar sem efni er rjett við hendina.

Þetta, sem hjer hefir verið sagt, á eingöngu við opna vjelbáta, ekki stærri

en svo að draga megj á land að lokinni veiðiför. Stærri þiljuðum vjelbátum er ómögulegt að lenda í Þorlákshöfn, eins og kringumstæður eru, en eins og áður var getið þá er nauðsynlegt að þeim verði búin þar neyðarlending sem allra fyrst.

Með því að nefndin hefir nú athugað eftir föngum það, sem henni var falið, leyfum vjer oss að koma fram með eftirfarandi tillögur:

1. Að Árnessýsla láti framkvæma hafnarbætnr þær í Þorlákshöfn, er Jón Þorláksson hefir mælt með 1914 og nema munn kr. 159 þúsunn samkv. síðustn kostnaðaráætlun hans.
2. Að ríkissjóður leggi fram tillag kr. 80 þúsunn og veiti sýslunni lán úr Viðlagasjóði að upphæð kr. 79 þúsunn.
3. Að land verði fengið hjá eigendum Þorlákshafnar, sem að álitu nefndarinnar má eigi minna vera en 14 til 15 þúsunn fermetrar, til nauðsynlegra afnota vegna hafnarbótanna, uppsáturs-, iveru- og fiskhúsa.

Nefndin telur mjög líklegt, að um 30 til 40 bátar verði gerðir út í Þorlákshöfn er stundir liða, ef landing og uppsátur verður örugt eins og hjer er farið fram á. Er því fullkomlega sjeð fyrir tekjum til þess að greiða vexti og viðhald af þessari landingarbót.

Til stuðnings þessu álitu voru má geta þess, að í Grindavík eru nú gerð út um 30 opin skip með vjelum, og mun það vera nú full ásett í landingarnar með þessum skipastól. Í Höfnum var útgerð opinna skipa nær útdauð fyrir nokkrum árum, en á næstkomandi vertið er ákveðið að þaðan gangi 10 opin vjelskip.

Þetta er besta sönnun þess hverju álitu útgerð vjelbátanna hefir náð í þessum veiðiplássum.

Reykjavík, 14. febrúar 1929.

Jón Ólafsson Geir Sigurðsson Júlíus Guðmundsson.
(form.) (skrifari).
Bjarni Eggertsson. Þorl. Guðmundsson.

Fylgiskjal I.

Reykjavík, 26. október 1928.

Samkvæmt tilmælum hins háttvirta Fiskifjelags hefi jeg endurskoðað kostnaðaráætlun mina frá 18. sept. 1914 um mótorbátastöð í Þorlákshöfn, og reiknað hana út eftir núgildandi verðlagi.

Að öðru leyti vil jeg taka það fram, að ef verk þetta ætti nú að koma til framkvæmda, mundi jeg leggja til að garðurinn gengi út frá ströndinni (sjó-kampinum) ca. 25 metrum sunnar og vestar en sýnt er á uppdrættinum, en þetta breytir ekki neitt kostnaðinum.

Ennfremur þykir mjer rjett að taka það fram, að hinu fyrirhugaða verki

er þannig háttað, að þótt það yrði ekki framkvæmt alt í einu, þá getur sá hlutinn, sem fyrst verður framkvæmdur, komið að gagni út af fyrir sig.

Virðingarfylst

Jón Þorláksson.

Til Fiskifjelags Íslands.

Fylgiskjal II.

*Endurskoðuð áætlun frá 18. sept. 1914 um kostnað við
mótorbátaslöð í Þorlákshöfn.*

1. Garður fram á Flatasker:	kr.	kr.
Gróf steypa, 1750 tenm. á 50 kr.	87500	
Hleðslusteinar, 210 tenm. á 90 kr.	18900	
Sementshúðun á krónu og gólfi m. m.	3000	
Verkfæri, verkstjórn, ófyrirsjeð	12600	
		122000
2. Sprenging í Norður-vörinni og á Rásarskeri, löggun uppsáturs og vindur:		
Sprenging 2200 tenm. á 12 kr.	26400	
Lögnn uppsáturs og vindur	6600	
Verkfæri, verkstjórn, ófyrirsjeð	4000	
		37000
		kr. 159000

Reykjavík, 26. október 1928.

Jón Þorláksson.