

**Sb.**

**275. Nefndarálit**

**[1. mál]**

um styrk til flóabáta og vöruflutninga.

Frá samvinnunefnd samgöngumála.

Samgöngumálanefndir beggja deilda hafa undirbúið sameiginlegar tillögur um styrki til flóabáta og vöruflutninga, eins og venja er. Samvinnunefndin hefur notið aðstoðar forstjóra Skipaútgerðar rákisins við athugun á afkomu báta og undirbúning tillagna um styrki til þeirra á þessu ári.

Rekstrarkostnaður bátanna hefur farið hækkandi, og á eigendum sumra þeirra hvílir skuldabyrði vegna stofnkostnaðar. Hefur nefndin því ekki komið hjá að leggja til, að styrkirnir verði hækkaðir.

Nefndin gerir ráð fyrir, að skipulag flóabátaferðanna verði á þessu ári svipað og verið hefur.

Um rekstur einstakra flóabáta og ferðir þeirra, skal þetta tekið fram:

**Breiðafjarðarsamgöngur:**

Lagt er til, að rekstrarstyrkur til Flateyjarbáts, sem annast ferðir um norðanverðan Breiðafjörð, hækki um 15 þús. kr. og að efnt verði fyrirheit, sem gefið var á síðasta ári um 30 þús. kr. styrk til vélakaupa.

M/b Baldur, sem siglir á Breiðafjarðarhafnir, hefur nýlega verið endurbættur að miklum mun. Skuldir vegna þess stofnkostnaðar hvíla þungt á rekstri bátsins, jafnframt því að annar kostnaður fer hækkandi. Nefndin telur óhjákvæmilegt, að styrkur til þessa báts verði hækkaður að miklum mun, og leggur til, að honum verði veittur 350 þús. kr. rekstrarstyrkur á þessu ári og að ríkisstjórninni verði auk þess heimilað að greiða allt að 50 þús. kr., ef þörf krefur vegna rekstrarhalla. Styrkur vegna vélakaupa, sem veittur var á síðasta ári, fellur niður.

Nefndin leggur til, að styrkur til Skógarstrandarbáts verði felldur niður, en í þess stað verði Langeyjarnesbát ætlað að fara ferðir til Skógarstrandar, eftir því, sem nauðsyn krefur, og að Langeyjarnesbát verði veittur 18 þús. kr. rekstrarstyrkur.

**Ísafjarðarsamgöngur:**

Á síðastliðnu ári fékk Djúpbáturinn 360 þús. kr. rekstrarstyrk og auk þess 40 þús. kr. styrk vegna viðgerðar og til kaupa á siglingatækjum. Lagt er til, að styrkur til þessa báts verði nú veittur í einu lagi og að styrkurinn í heild verði hækkaður um 60 þús. kr.

**Norðurlandssamgöngur:**

Nefndin leggur til, að Strandabátur fái sama styrk og síðastliðið ár.

Samkvæmt tillögum nefndarinnar hækkar styrkur til Haganesvíkurbáts um 1 þús. kr. og styrkur til Hríseyjarbáts um 2 þús. kr.

Framlag til vélakaupa í m/b Drang, sem siglir milli hafna á Norðurlandi, er fellt niður. En nefndin hefur komið að þeirri niðurstöðu, að rekstrarstyrkur til þess báts þurfi að hækka. Er lagt til að hækka þá fjárhæð um 80 þús. kr. frá því á fyrra ári. Sú tillaga er gerð vegna aukins kostnaðar við útgerð bátsins og með sérstöku tilliti til þess, að nefndin ætlast til þess, að á þessu ári verði fjölgað að mun ferðum bátsins til Grímseyjar frá því, sem verið hefur, en um það liggja fyrir eindregnar óskir af hálfu Grímseyinga.

Íbúar Flateyjar á Skjálfanda njóta ekki þjónustu strandferðaskipa ríkisins nema að mjög takmörkuðu leyti, og þeir hafa ekki flugsamgöngur. Aðalsamgöngur þeirra eru með flóabátum. Að því er stefnt, að hægt verði að fjölga ferðum bátsins milli Flateyjar og Húsavíkur frá því, sem verið hefur, og með sérstöku tilliti til þess leggur nefndin til, að styrkur til Flateyjarbáts verði hækkaður um 13 þús. kr.

#### Austfjarðasamgöngur:

Loðmundarfjörður er orðinn einhver einangraðasta byggð á landinu. Einu samgöngur þeirrar byggðar eru ferðir flóabáts frá Seyðisfirði. Lagt er til, að 25 þús. kr. verði veittar til Loðmundarfjarðarbáts. Er þar um að ræða 8 þús. kr. hækkun.

Mjóafjarðarbátur flytur m. a. búvörur bænda í Mjóafirði á markað á Norðfirði. Lagt er til, að rekstrarstyrkur Mjóafjarðarbáts verði 37 þús. kr. Er það 15 þús. kr. hærra en á síðasta ári. Enn fremur vill nefndin standa við fyrirheit, sem gefið var í fyrra um 30 þús. kr. vegna endurnýjunar á vél bátsins.

#### Suðurlandsskip og Vestmannaeyjasamgöngur:

Þar sem Vestur-Skaftafellssýsla hefur sérstöðu að því leyti að vera algerlega hafnlaust hérað og flutningar þangað eru mjög kostnaðarsamir, hefur að undanfögnu verið veittur nokkur stuðningur við flutninga þangað. Nefndin leggur til, að sá flutningastyrkur hækki um 25 þús. kr.

Sömuleiðis er lagt til, að styrkur til bátaferða í Austur-Skaftafellssýslu og vöruflutninga til Örfæa hækki um 15 þús. kr.

Vestmannaeyjar fullnægja ekki nærri þörfum íbúanna um mjólkurframleiðslu, allra sízt á vertíðum, þegar margt fólk úr ýmsum héruðum safnast þangað í atvinnuleit. Kostað hefur verið kapps um að halda uppi daglegum ferðum milli Vestmannaeyja og Þorlákshafnar, einkum vegna mjólkurflutninga. Þeir flutningar eru kostnaðarsamir, og hefur rekstur bátsins orðið óhagstæður. Lagt er til, að veittar verði 350 þús. kr. til rekstrar Vestmannaeyjabáts. Enn fremur leggur nefndin til, að ríkisstjórninni verði heimilað að greiða allt að 50 þús. kr., ef þörf krefur vegna halla á rekstri bátsins.

#### Faxaflóasamgöngur:

Á síðasta ári fékk Skallagrímur h/f í Borgarnesi nýtt skip og vandað til ferða um Faxaflóa. Það er skipið Akraborg, sem siglir daglega frá Reykjavík til Akraness eða Borgarness. Lítil reynsla er fengin af rekstri skipsins, en Skallagrímur h/f þarf að standa straum af þungri skuldabyrði, sem stafar af stofnkostnaði Akraborgar og halla af rekstri leiguskipa, er notuð voru til þessara ferða, meðan Akraborg var í smíðum. Nefndin leggur til, að Skallagrími h/f verði veittar 450 þús. kr. til að halda uppi ferðum Akraborgar um Faxaflóa og að auk þess verði ríkisstjórninni veitt heimild til að greiða allt að 50 þús. kr. í sama skyni, ef óhjákvæmilegt reynist vegna rekstrarhalla.

Samkvæmt tillögum samvinnunefndar samgöngumála nema styrkir til flóabáta og vöruflutninga samtals kr. 2 791 600.00. Er það kr. 623 600.00 hærra fjárhæð en á síðastliðnu ári.

Nefndin leggur til, að fjárhæðin skiptist þannig:

Djúpbátur .....	kr.	460 000.00
Strandabátur .....	—	100 000.00
Norðurlandsbátur .....	—	450 000.00
Haganesvíkurbátur .....	—	7 000.00
Hríseyjarbátur .....	—	18 000.00
Flateyjarbátur á Skjálfanda .....	—	35 000.00
Loðmundarfjarðarbátur .....	—	25 000.00
Mjóafjarðarbátur .....	—	37 000.00
Sami, styrkur vegna vélakaupa .....	—	30 000.00

Suðurlandsskip .....	kr.	215 000.00
Mýrabátur í Faxaflóa .....	—	3 600.00
Flateyjarbátur á Breiðafirði .....	—	130 000.00
Sami, styrkur vegna vélakaupa .....	—	30 000.00
Stykkishólmsbátur .....	—	350 000.00
Langeyjarnesbátur .....	—	18 000.00
Patreksfjarðarbátur .....	—	3 000.00
Til bátaferða í Austur-Skaftafellssýslu og vöruflutninga til Öræfa .....	—	80 000.00
Vestmannaeyja- og Þorlákshafnarbátur .....	—	350 000.00
Til h/f Skallagríms vegna ferða um Faxaflóa .....	—	450 000.00
		<hr/>
	Samtals	kr. 2 791 600.00

Alþingi, 20. febr. 1957.

Páll Þorsteinsson, form. Nd.-nefndar, frsm.	Björgvin Jónsson, form. Ed.-nefndar.	Karl Guðjónsson, fundaskr. Nd.-nefndar.
Sigurvin Einarsson, fundaskr. Ed.-nefndar.	Friðjón Skarphéðinsson.	Eiríkur Þorsteinsson.
Jón Kjartansson.	Sigurður Ó. Ólafsson. Jón Pálmason, með fyrirvara.	Ingólfur Jónsson.

#### Fylgiskjal.

#### SKIPAÚTGERÐ RÍKISINS

Samkvæmt ósk háttvirtrar samvinnunefndar samgöngumála í sambandi við undirbúning fjárlaga fyrir árið 1957, leyfir undirritaður sér hér með að leggja fram eftirfarandi yfirlitsgreinargerð varðandi rekstur flóabáta og styrkveitingar úr ríkissjóði í því sambandi:

#### Djúpbáturinn

m/b Fagranes, Ísafirði, 70 br.-tonn, aðalvél 250 hö.:

Sótt er um 440 þús. kr. rekstrarstyrk og 100 þús. kr. endurbótastyrk fyrir þennan bát á árinu 1957.

Undirritaður hefur athugað framlagða rekstrarreikninga bátsins fyrir árið 1955 og jan.—sept. 1956 og hefur komið að þeirri niðurstöðu, að eins og horfir um reksturinn, þurfi útgerð bátsins að fá 440 þús. kr. rekstrarstyrk á árinu 1957.

Að því er snertir styrk til endurbóta á bátnum, þá skal á það bent, að slíkir styrkir til þessa báts hafa verið á fjárlögum undanfarin 3 ár sem hér greinir:

1954 .....	kr.	20 000.00
1955 .....	—	40 000.00
1956 .....	—	40 000.00

---

kr. 100 000.00

Útgerðin upplýsir, að fé þessu hafi verið ráðstafað sem hér greinir:

Greiddur gúmbjörgunarbátur ..	kr.	12 571.00
Greitt upp í dýptarmæli .....	—	8 000.00
— — - ratsjá .....	—	58 000.00
— — - ljósavél .....	—	20 000.00

---

kr. 99 571.00

En sagðar eru ógreiddar 35—36 þús. kr. vegna þessara atriða. Annars var í upphafi gert ráð fyrir, að nefndar fjárveitingar færu til að endurnýja stýrishús bátsins og koma þar fyrir íbúð skipstjóra. Það verk hefur þó enn ekki komið í framkvæmd, en er aðkallandi, og fer því útgerðin fram á áður nefnda fjárveitingu að upphæð 100 þús. kr. til endurbóta. Skal ekki dregið í efa, að útgerð bátsins þurfi að fá fé þetta einhvers staðar frá, en eins og undirritaður hefur áður bent á í álitserðum til Alþingis, má telja vafasamt að halda áfram á þeirri braut að veita beina styrki úr ríkissjóði til endurbóta á bátum, sem ríkið er ekki beinlínis eigandi að.

Þess skal getið, að komið hafa fram ítrekaðar kvartanir yfir því, að Djúp- báturinn komi aðeins á hálfsmánaðarfresti í Mjóafjörð yfir sumarið, meðan flestar aðrar byggðir við Djúpið njóta mun tíðari ferða bátsins, jafnvel fjórum sinnum í viku. Hefur verið farið fram á það við útgerðarstjórn bátsins að láta hann koma vikulega í Mjóafjörð, einnig yfir sumarið, en þessu hefur ekki verið sinnt. Getur þó undirritaður ekki betur séð en sanngirni mæli með nefndri málaleitun, og er það því til athugunar, hvort ekki sé rétt að setja skilyrði um þetta í sambandi við fjárveitingu fyrir árið 1957.

#### Stykkishólmsbátur

m/b „Baldur“, 61. br.-tonn, aðalvélar  $2 \times 132$  hö.:

Sótt er um 400 þús. kr. rekstrarstyrk fyrir bát þennan á árinu 1957.

Hefur undirritaður kynnt sér rekstrar- og efnahagsreikning útgerðar bátsins fyrir árið 1955 svo og rekstraryfirlit fyrir jan.—sept. 1956 og telur, að útgerðinni veiti ekki af að fá hinn umbeðna styrk.

Bátur þessi var fenginn í þjónustuna seint á árinu 1954, og hafði þá miklu verið til hans kostað; settar í hann 2 nýjar vélar og miklar aðrar endurbætur gerðar, enda stóð báturinn þá í rúmlega 1.5 millj. kr. Hefur aldrei verið tekjuafgangur til afskrifta á þessu stofnverði bátsins, og þar sem það að mestu leyti er byggt á lánum, hálfu leyti skyndilánum, þá er slíkt að stöðva útgerð bátsins.

Gera má ráð fyrir, að báturinn þurfi á næsta ári 200 þús. kr. í hreinan rekstrarstyrk og a. m. k. aðrar 200 þús. kr. til afskrifta eða afborgana af stofnverði, en til athugunar kemur, hvort ekki væri rétt, að eitthvað af þeirri fjárhæð væri lagt fram sem aukið hlutfé frá ríkinu. Hlutfé í Flóabátnum Baldri h/f er nú 225 þús. kr. og þar af á ríkið 50 þús. kr., en þetta hlutfé hefur staðið óbreytt frá þeim tíma, þegar minni og ódýrari bátur var í umræddri þjónustu.

Eigin flutningsgjaldatekjur m/b Baldurs munu á s. l. ári hafa numið ca. 610 þús. kr.

#### Norðurlandsbátur

m/b „Drangur“, Akureyri, 74 br.-tonn, aðalvél 200 hö.:

Steindór Jónsson útgerðarmaður þessa báts sendi í byrjun nóv. s. l. umsókn um 430 þús. kr. rekstrarstyrk fyrir bátinn á næsta ári (1957).

Undirritaður hefur athugað rekstrar- og efnahagsreikninga bátsins fyrir 1955 svo og rekstraryfirlit fyrir jan.—sept. 1956 og hefur komið að þeirri niðurstöðu, að báturinn þurfi að fá allt að 450 þús. kr. rekstrarstyrk á þessu ári. Er það 20 þús. kr. meira en útgerðarmaðurinn sótti um í nóv. s. l. og munar sem næst áætluðum þegar fyrirsjáanlegum áhrifum af hækkingu tolla og skatta, eftir að áður nefnd umsókn útgerðarmannsins var send. Einnig er tekið tillit til þess, að fjölga þarf ferðum til Grímseyjar, og er hér gert ráð fyrir hálfsmánaðarlegum ferðum allt árið, en að undanförnun hafa aðeins verið hálfsmánaðarferðir í júlí og ágúst, þriggja vikna ferðir endranær.

Á árunum 1955—56 var veittur vélakaupastyrkur til útgerðarmanns þessa báts  $2 \times 50 = 100$  þús. kr., en af ýmsum ástæðum varð ekki af vélakaupunum, enda tók útgerðarmaðurinn ekki styrkinn og stendur hann enn inni í ríkissjóði.

Nú er nefndur útgerðarmaður kominn á þá skoðun, að m/b „Drangur“ sé í heild orðinn svo út sér genginn, að ekki borgi sig að setja í hann nýja vél. Kveðst útgerð-

armaðurinn ekki treysta sér til að gera „Drang“ út sem flóabát lengur en þetta ár og muni hann þá hætta nefndri þjónustu, nema úrræði finnist til þess að útvega nýjan bát.

Um athuganir nefnds útgerðarmanns varðandi það að útvega nýjan flóabát segir svo í bréfi hans til undirritaðs, dags. 8. þ. m.:

„Eins og yður er kunnugt, þá þarf að fá nýjan bát á leið þá, er m/s Drangur siglir. Bátur þessi þarf að vera ca. 120 tn. að stærð með farþega-rými fyrir 30—40 farþega, ganghraði 10—11 mílur, og mun því þurfa í bátinn um 400 ha. vél.

Ég mundi athuga möguleika á byggingu á slíkum bát, ef ég gæti komið að sömu kjörum og fiskibátar þeir fást með, sem ríkisstjórnin hefur samið um smíði á fjárlögum þetta ár. Ég vonast til þess, að þér sjáið yður fært að mæla með því við hæstvirta samgöngumálanefnd, að hún veiti mér þennan byggingarstyrk og geri sitt bezta til þess, að ég fái sömu lánskjör og umræddir bátar fást með.

Eins og yður er kunnugt, þá verður ekki hjá því komið að hafa bát á þessari leið, og fari svo, að enginn einstaklingur eða félag, sem vildu taka þessar ferðir að sér, fá ekki næga aðstoð til þess að byggja nýjan bát, þá verður Skipaútgerð ríkisins vitanlega sjálf að annast umgreindar samgöngur.“

Undirritaður telur það rétt, að nauðsynlegt sé að útvega nýjan flóabát í stað „Drangs“, og þarf að finna fjárhagsleg úrræði í þessu sambandi. Eðlilegast virðist að stofna hlutafélag til kaupa á bátnum og eigi hlutaðeigandi sýslu- og sveitarfélög meiri hluta hlutafjárins, en ríkið gæti einnig verið aðili.

#### **Flateyjarbátur á Breiðafirði.**

m/b Konráð, 18 br.-tonn, aðalvél 66 hö.:

Með bréfi, dags. 25. okt. 1956, hefur útgerð þessa báts, h/f Breiðafjarðarbáturinn Norðri, sótt um 120 þús. kr. rekstrarstyrk á árinu 1957, en fyrirheit var um sama vélakaupastyrk eins og á árinu 1956, 30 þús. kr.

Í fyrra var 115 þús. kr. rekstrarstyrkur veittur til bátsins, en af honum fóru 5 þús. kr. til endurgreiðslu á hluta af framlagi pósthjónnarinnar til trillubáts, sem annast hefur pósthjónning til eyjanna í grennd við Flatey, þar sem oft er erfitt að sigla svo stórum báti sem m/b Konráð er.

Svo sem kunnugt er, ónýttist vélin í m/b Konráði í des. 1954, og var hann ekki búinn til þjónustu á ný fyrir en í ársbyrjun 1956, en gat sökum ísa ekki siglingar fyrir en 11. febr. 1956.

Því miður liggur fyrir aðeins mjög ófullkomið reikningsuppgjör fyrir bátinn á árinu 1956, en þó má af því ráða, að rekstrarafkoma hefur verið slæm. Telur undirritaður rétt að hækka styrkinn upp í 130 þús. kr. á árinu 1957, en þar af renni kr. 5500.00 til pósthjónnarinnar til endurgreiðslu á kostnaði við áður nefndar sérstakar pósthjónningar.

Rétt mun vera að bæta Króksfjarðarnesi og Reykhólum á áætlun bátsins yfir veturinn, þegar vegasamgöngur eru teptar á því svæði, en væntanlega má í staðinn draga úr siglingum bátsins yfir sumarið.

#### **Mjóafjarðarbátur.**

m/b „Njörður“, 16. br.-tonn, aðalvél 88 hö.:

Sótt er um 37 þús. kr. rekstrarstyrk til báts þessa á árinu 1957, en auk þess er minnt á fyrirheit um sama vélakaupastyrk og í fyrra, 30 þús. kr.

Reiknað er með 50 föstum áætlunarferðum og 20 aukaferðum bátsins á árinu 1957. Flutningsgjaldtekjur bátsins eru áætlaðar 17 þús. kr., og er það nokkru minna en áður, enda hefur mjög fækkað fólki í Mjóafirði á undanförunum árum.

Af tekjum bátsins er bersýnilegt, að verkefni eru mjög lítil, og hefur undirritaður áður bent á á það í skýrslum til samvinnunefndar samgöngumála, að telja

mætti hægna ráðstöfun að fá svo stóran flóabát fyrir Mjóafjörð sem m/b „Njörð“ í stað 7 tonna báts, er annast hafði þjónustuna í mörg ár, fram til nóvember 1954.

M/b „Njörður“ var áður flóabátur fyrir Loðmundarfjörð, en fenginn var minni bátur (5—6 tonna) í þá þjónustu, af því að verkefni gátu ekki réttlætt að hafa svo stóran bát sem m/b „Njörð“ sem flóabát fyrir Loðmundarfjörð.

Þá skal á það bent, að hafskipabryggjan í Mjóafirði var stækkuð svo á árinu 1954, að öll strandferðaskip Skipaútgerðarinnar geta nú lagzt að henni í skaplegu veðri. Hafa þessi skip að undanfögnu haft reglubundnar áætlunarviðkomur í Mjóafjörð rúmlega einu sinni í mánuði og aukaviðkomur samkvæmt beiðnum. Þannig voru viðkomur Heklu, Esju og Herðubreiðar á nefnda höfn á árinu 1956 17 á norðurleið og 21 á suðurleið, og greiddu skipin í þessum ferðum bryggjugjöld samtals að upphæð kr. 6725.00.

Til samanburðar skal þess getið, að áætlunarferðir strandferðaskipa ríkisins á Norðfjörð, aðalviðskiptahöfn Mjóafirðinga, hafa að undanfögnu verið þetta 37—39 á norðurleið og suðurleið. Eru því viðkomur strandferðaskipa Skipaútgerðarinnar á Mjóafjörð færri en vera mundi, ef flóabáturinn væri ekki.

Með fjárveitingu til kaupa vélar í m/b „Njörð“ á árinu 1956 og fyrirheiti um jafnháa fjárveitingu til sama á árinu 1957 má telja, að búið sé að festa nefndan bát til umræddrar þjónustu fyrst um sinn, og mun því jafnhliða ekki verða hjá því komizt að hækka rekstrarstyrkinn. En verði flutningsgjaldtekjur bátsins aðeins 17 þús. kr. og engar fiskveiðitekjur eða aðrar eigin tekjur, þá verður fráleit rekstrarafkoma á bátnum, hvort sem ríkisstyrkurinn til flóabátsþjónustunnar verður ákveðinn 22 þús. kr., eins og var á árinu 1956, eða hann verður hækkaður upp í 40 þús. kr., eins og umsókn felur í sér.

Að öðru leyti leyfir undirritaður sér í sambandi við bát þennan að benda á samanburð við Flateyjarbát á Skjálfanda. Vegalengd milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar er 11 mílur. Strandferðaskip Skipaútgerðarinnar hafa engar fastar áætlunarviðkomur í Flatey á Skjálfanda og koma mjög sjaldan þangað, vegna þess að staðurinn er á milli venjulegra siglingaleiða „Herðubreiðar“ og „Skjaldubreiðar“, en stærri strandferðaskipin geta ekki lagzt þar að bryggju.

Flóabáturinn hefur haldið uppi hálfsmánaðarlegum ferðum milli Flateyjar og Húsavíkur árið um kring, og keppt er að því af hálfu Flateyinga að fá allt að því vikulegar ferðir. Ekki þykir öruggt að láta flóabát Flateyinga eiga heima í eyjunni yfir veturinn, og er það því bátur frá Húsavík, sem þá annast ferðirnar og er aðalflóabáturinn á þessari leið. En sá er galli á, að með heimili í Húsavík þarf Flateyjarflóabátur oft að fara tvisvar sinnum fram og til baka milli Húsavíkur og Flateyjar í hvert sinn. Þetta orsakast af því, að fyrst þarf báturinn að sækja Flateyinga til verzlunarerinda á Húsavík og því næst að flytja þá til baka. Loks þarf báturinn að sigla heim frá Flatey til Húsavíkur. Verður siglingaleiðin í slíkum ferðum  $4 \times 14 = 56$  mílur.

Yfir sumarið spara Flateyingar á því að hafa 6 tonna heimabát (trillubát) í flóabátsþjónustunni, og er það til athugunar, hvort Mjóafirðingar geta ekki sparað með líkum hætti.

#### Flateyjarbátur á Skjálfanda.

Yfir veturinn: m/b „Sæborg“, Húsavík, 17 br.-tonn, aðalvél 75 hö.

Yfir sumarið: m/b „Sævar“, Flatey, 6 tonna trillubátur.

Um bát þennan er nokkuð rætt í næsta kafla hér á undan (sjá Mjóafjarðarbát), og visast til þess.

Með bréfi til undirritaðs, dags. 20. okt. 1956, sótti oddviti Flateyjar fyrir hönd hreppsnefndar um 24 þús. kr. styrk fyrir þennan bát á árinu 1957, en síðar hefur alþingismaður Suður-Þingeyinga lagt fram umsókn um 40 þús. kr. styrk. Miðar alþingismaðurinn þar við fjölgun ferða bátsins upp í a. m. k. 40 og helzt vikulegar ferðir allt árið.

Slík fjölgun ferða sem alþingismaðurinn fer fram á getur vart skoðast bráðnauðsynleg vegna almennra vöruflutninga, og virðist því nefnd fjölgun ferðanna í reynd aðallega miðuð við póstflutning.

Ekki skal dregið úr því, að ánægjulegt er að hafa sem tíðastar póstsamgöngur, en með hinni tiltölulega góðu útvarps- og síma- og talstöðvaþjónustu, sem nú nær um land allt, hefur verið dregið stórkostlega úr fyrri einangrun allra byggða, þar á meðal byggðar í Flatey á Skjálfanda.

Má því telja vafasamt, að póstsamgöngur á vikufresti séu svo mikið menningaratriði, að hvergi beri að horfa í kostnað í því sambandi. Oft er það líka hyggileg stjórnarstefna að gera skipulagsbreytingar smátt og smátt, en ekki í stórum stökum. Mundi undirritaður frá þessu sjónarmiði eftir atvikum telja sanngjarnt og viðunandi að hækka ríkisstyrkinn til þessa báts á árinu 1957 upp í 30 þús. kr. eða rúmlega það, enda var umsókn oddvita send áður en kunnugt var um hækkun tolla og skatta um síðustu áramót.

#### Loðmundarfjarðarbátur

m/b „Nakkur“, 5 br.-tonn, aðalvél 22 hö.

Útgerðarmaður þessa báts, Eðvald Jónsson, Seyðisfirði, hefur í bréfi, dags. 30. okt. s. l., sótt um 20 þús. kr. ríkisstyrk fyrir bátinn til þess að halda uppi ferðum á árinu 1957 með svipuðum hætti og áður. Samningur var um 24 áetlunarferðir á árinu 1956, mismunandi þéttar eftir árstíma, milli Seyðisfjarðar og Loðmundarfjarðar, og nokkrar ferðir voru eins og áður til Húsavíkur. 13 aukaferðir höfðu verið farnar fram til loka október 1956.

Samkvæmt ábendingu undirritaðs í álitserð til Alþingis hinn 8. des. 1955 voru flutningsgjöld báts þessa hækkuð á árinu 1956, fargjöld úr 5 í 15 kr. fyrir manninn og farmgjöld úr 60 í 100 kr. á tonn. Gjald fyrir aukaferðir var hækkað úr 100—150 kr. í 200 kr. Eigin tekjur bátsins fram til 30. okt. eru taldar kr. 7600.00.

Styrkur til bátsins fyrir 1956 var hækkaður úr 12 þús. kr., 1955, í 17 þús. kr., og virðist því varla ástæða til að hækka styrkinn um 3 þús. kr. fyrir árið 1957.

#### Langeyjarnesbátur

m/b Gíslí Gunnarsson, Stykkishólmi, 7½ br.-tonn, vél 56 hö.

Útgerðarmaður þessa báts, Eggert Björnsson, Stykkishólmi, sótti í nóv. s. l. um 15 þús. kr. rekstrarstyrk fyrir bátinn á árinu 1957. Skýrir útgerðarmaðurinn frá því, að báturinn hafi á s. l. ári farið 48 ferðir og flutt 650 farþega og 131 tonn varnings. Fargjöld voru samkvæmt tillögu undirritaðs í álitserð til samvinnunefndar samgöngumála, dags. 8. des. 1955, hækkuð úr 10 í 15 kr. fyrir manninn og farmgjöld úr 80 í 100 kr. á tonn. Eigin tekjur bátsins ættu samkvæmt því að hafa orðið tæplega 23 þús. kr.

Bátur þessi hefur erfiða siglingaleið, verður að sigla á mismunandi tímum sólarhringsins vegna sjávarfalla og lendir oft í ís yfir veturinn. Segir útgerðarmaðurinn, að báturinn hafi skemmzt verulega í ís síðastliðinn vetur, og talaði útgerðarmaðurinn í því sambandi meðal annars um 15 þús. kr. viðgerðarkostnað, sem bættur hafi verið með aðeins 2 þús. kr. frá váttryggjendum bátsins. Váttryggingariðgjald fyrir bátinn er sagt hafa verið kr. 6000 á síðastliðnu ári, en nú kr. 6500. Afnotagjald af talstöð er kr. 1300 á ári. Olía er sögð notuð fyrir aðeins kr. 1000, og virðist það furðulítil notkun.

Með tilliti til þess, sem nú hefur verið sagt, verður ekki betur séð en útgerðarmaður þessa báts búi við heldur þröngan kost, og vill því undirritaður mæla með því, að útgerðarmanninum verði veittur heldur ríflegri styrkur en hann hefur sótt um, eða allt að 18 þús. kr. á árinu 1957. Mætti þá einnig láta fylgja tilmæli um, að hann annist einnig Skógarstrandarflutninga samkvæmt því, sem fram kemur í næsta kafla.

### Skógarstrandarbátur

m/b „Felix“, Stykkishólmi, 6 tonna trillubátur:

Eggert Björnsson, útgerðarmaður Langeyjarnesháts, hafði einnig áætlunarferðir til Skógarstrandar fram til 1954, en þá var komið vegarsamband um Ströndina til Stykkishólms, og henti E. Bj. á, að ekki væri lengur grundvöllur fyrir áætlunarferðir háts á þessari leið og styrkveitingu í því sambandi. Hins vegar bauðst E. Bj. til þess að fara aukaferðir til Skógarstrandar, ef nauðsynlegt þætti á kaup tíðum eða þegar vegir tepptust og bændur drægju saman verkefni fyrir bát, enda væri símasamband um alla Ströndina.

Undirritaður gerði tillögur til samvinnunefndar samgöngumála á þessum grundvelli í sambandi við undirbúning fjárlaga fyrir 1955, en þá þótti afgreiðsla nefndarinnar með þeim hætti, að áætlunarferðir ættu að vera sem fyrr milli Stykkishólms og Skógarstrandar.

Kom þá stöðvun á samgöngurnar í bili, því að E. Bj. afsagði að halda uppi áætlunarferðum til Skógarstrandar. Þjóst hann þá jafnframt við að sleppa Langeyjarnesferðunum og bjó bát sinn til fiskveiða. Endaði þessi deila á þá leið fyrir milligöngu þingmanns Snæfellinga, eins og frá er skýrt í greinargerð undirritaðs til samvinnunefndar samgöngumála í fyrra, að umræddum flóabátsstyrk fyrir 1955 var skipt í tvennt, og fékk Sigurður Sörensson, eigandi m/b „Felix“, hluta styrksins eða kr. 3000 fyrir árið 1955 og kr. 7000 fyrir árið 1956.

En undirrituðum skilst, að m/b „Felix“ hafi aldrei farið neinar reglubundnar áætlunarferðir til Skógarstrandar, heldur hafi ferðirnar verið tækifærisferðir eftir verkefnum, líkt og E. Bj. gaf vilyrði um að fara án styrks, þegar fjárlög voru undirbúin fyrir 1955.

Á árinu 1955 tilgreinir útgerðarmaður m/b „Felix“ að vísu 12 ferðir til Skógarstrandar, en verkefni virðast hafa verið mjög lítil. Mun útgerðarmaðurinn og hafa búizt við hærri ríkisstyrk en fékkst greiddur.

Samkvæmt skýrslu útgerðarmanns m/b „Felix“, dags. 20. okt. s. l., tilgreinir hann 6 ferðir til Skógarstrandar á árinu 1956 (og fleiri munu ekki hafa verið farnar á árinu) með 11 farþega og 17 tonn af vörum, en af þessum 6 ferðum hefur undirrituðum nýlega verið tjáð, að E. Bj. útgerðarmaður Langeyjarnesháts hafi farið 4 ferðir fyrir venjuleg flutningsgjöld án hlutdeildar í ríkisstyrknum.

Útgerðarmaður m/b „Felix“ hefur í áður nefndri skýrslu sinni um flutningana á síðastliðnu ári óskað eftir ríflegri hækkun ríkisstyrks fyrir árið 1957 án þess að nefna ákveðna tölu, en eins og undirritaður hefur tvisvar áður í skýrslum til samvinnunefndar samgöngumála bent á, verður ekki séð, að grundvöllur sé fyrir þessa styrkveitingu.

### Hríseyjarferjan

m/b „Sævar“, 5 tonn, trillubátur, byggður 1938—39, 32 ha. vél frá des. 1953:

Með bréfi til Skipaútgerðar ríkisins, dags. 22. okt. s. l., sótti oddviti Hríseyjarhrepps um meðmæli frá Skipaútgerðinni með því, að veittur yrði 20 þús. kr. rekstrarstyrkur til Hríseyjarferju á árinu 1957, og litlu síðar kom oddvitinn að máli við undirritaðan og skýrði frá því, að í ráði væri að útvega nýjan ferjubát, er kosta mundi 150 þús. kr. Óskaði oddvitinn eftir því, að undirritaður mælti með sérstökum styrk úr ríkissjóði að upphæð 75 þús. kr. í þessu skyni.

Undirritaður hefur athugað rekstrarreikning ferjunnar fyrir árið 1955 og rekstrarýfirlit frá 1/1—31/8 1956, og virðast þessi gögn sýna, að verkefni ferjunnar séu mjög svipuð og áður. Fargjöld voru hækkuð úr 9 í 12 kr. fyrir manninn á árinu 1955, en eru óbreytt síðan.

Auk styrks frá ríkinu hefur ferjan notið styrks úr sýslusjóði og Hríseyjarhreppi, samtals frá þessum aðilum kr. 7500.00 hvort ár, 1954 og 1955. Hins vegar hækkaði þá ríkisstyrkurinn úr 11 í 15 þús. kr. og í 16 þús. kr. 1956.

Útgerð þessa báts er lítið fyrirtæki, en þó mjög nauðsynlegt Hríseyingum. Telur undirritaður eftir atvikum hóflegt og sanngjarnt að mæla með því að hækka ríkisstyrkinn til bátsins upp í 17—18 þús. kr. á árinu 1957.

Að því er snertir umsókn um sérstakan styrk til kaupa á nýjum ferjubáti, þá leyfir undirritaður sér að benda á, að m/b „Sævar“ er ekki tiltakanlega gamall og er auk þess með svo að segja nýja vél (frá des. 1953). Hefur undirritaður leitað upplýsinga um bátinn hjá Skipaskoðun ríkisins, sem upplýsir samkvæmt samtali við trúnaðarmann sinn nyrðra, að báturinn sé í prýðilegu standi. Virðist því að svo stöddu ekki grundvöllur fyrir að mæla með framlagi úr ríkissjóði til kaupa á nýjum ferjubáti, enda er undirrituðum ekki kunnugt, að ríkið hafi áður lagt fram fé til kaupa á trillubátum til flóaferða. Slíkt hefur verið álitid viðráðanlegt einstaklingum eða hlutaðeigandi sveitarfélögum.

#### Mýrabátur í Faxaflóa.

Hér er um að ræða styrk til bænda á 3 jörðum á Mýrum (Hjörtsey, Knarrarnesi og Straumfirði), sem þurfa að hafa flutninga með trillubátum. Sótt er um hækkun styrksins úr kr. 3300.00 í kr. 3500.00, og er mælt með þeirri umsókn.

#### Patreksfjarðarbátur.

Hér er um að ræða styrk til bænda við Patreksfjörð, aðallega vegna mjólkurflutninga yfir fjörðinn til Vatneyrar, en auðvitað verður báturinn um leið ferja fyrir fólk, pósti o. fl.

Fyrir tveim árum var ráðgert, að þessi ferjuflutningur félli niður og samgöngurnar yrðu að mestu eða öllu leyti á landi, en breyting hefur orðið á þessari fyrirætlun. Snjóýtur hafa ekki verið til staðar til þess að halda vegum opnum yfir veturinn, og hefur því orðið að halda áfram útgerð trillubáts til flutninganna. Var í nóv. s. l. gerður samningur við eiganda trillubáts um daglegar ferðir fram til loka apríl, annan daginn til Örlygshafnar og hinn daginn til Hvalskers, og a. m. k. stundum í Skápadal og að Hlaðseyri, sem felur í sér verulega lengingu á siglingu bátsins frá því, sem var fyrir nokkrum árum, þegar viðkomustaðirnir voru aðeins Vatneyri, Örlygshöfn og Hvalsker.

Í otkóber 1953 hækkaði ferjugjaldið úr 60 í 100 kr. fyrir ferðina. En nú er umsamid gjald 150 kr. fyrir ferð. Óska því hlutaðeigendur hækkunar á ríkisstyrknum, og vill undirritaður mæla með hækkun upp í 3 þús. kr.

#### Vestmannaeyja- og Þorlákshafnarbátur

m/b Vonarstjarnan, 45 br.-tonn, aðalvél 132 hö.:

Sótt er um 400 þús. kr. ríkisstyrk til báts þessa á árinu 1957.

Undirritaður vísar til ýtarlegra álitsgerða sinna um rekstrarhorfur fyrir þennan bát í sambandi við undirbúning fjárlaga fyrir 1955 og 1956. Hefur það rætt, sem undirritaður sagði fyrir um rekstrarhalla og úrföll frá þjónustu vegna tjóns og veðurhindrana.

Enn fremur spillti það tilætluðum árangri af þjónustu bátsins á síðastliðnu ári, að yfir há-vertíðina, þegar mjólkurþörfin í Eyjum var mest samkvæmt venju, fengust skipverjar ekki til starfa á bátnum, ef hann sigldi á hverjum virkum degi, þótt veður leyfði, og stafaði þetta af því, að önnur arðbærari vinna var til boða. En að allra dómi hefur útgerðarmaðurinn, sem jafnframt er skipstjóri á bátnum, sýnt mikinn dugnað og árvekni í starfi sínu.

Á síðastliðnu ári er báturinn sagður hafa flutt 590 þús. lítra mjólkur til Eyja og tæplega 100 tonn annarra mjólkurafurða, sem væntanlega hefði eins verið hægt að flytja á annan hátt.

Flutningsgjaldatekjur bátsins eru taldar sem hér greinir á árinu 1955:

Farþega- og vöruflutningar ýmiss konar .....	kr. 120 521.00
Mjólk og mjólkurafurðir (væntanlega 633½ tonn á 200.00) .....	— 126 705.00
	<hr/>
	Kr. 247 226.00

Á tímabilinu ¼—¾ 1956 eru flutningsgjaldatekjur taldar:

Fargjöld 852 farþ. á 50.00 .....	kr. 42 600.00
Farmgjöld fyrir ýmsar vörur 198 625 kg á 200.00 .....	— 39 725.00
Farmgjöld fyrir mjólk og mjólkurafurðir 497 426 kg á 200.00 .....	— 99 485.00
	<hr/>
	Kr. 181 710.00

Sýnast því flutningsgjaldatekjur á árinu 1956 vera mjög svipaðar og áður. Jóhann Þ. Jósefsson alþingismaður hefur með umsókn um áður nefndan styrk lagt fram rekstraráætlun fyrir bát þennan á árinu 1957, og virðist undirrituðum áætlun þessi mjög nærri lagi, miðað við fyrri reynslu.

Telja má, að bátur þessi sé nær eingöngu styrktur með framlagi úr ríkissjóði vegna nýmjólkurflutninga, því að annað vörumagn mætti auðveldlega flytja með öðrum skipum án aukins kostnaðar fyrir ríkið, og sama er að segja um flutning farþega, enda getur umræddur bátur ekki talizt boðlegur til farþegaflutnings á þeirri leið, sem hér er um að ræða.

Svipmynd af rekstrarafkomu umrædds báts á árinu 1956 virðist undirrituðum verða nokkurn veginn sem hér greinir:

Fargjöld fyrir farþega og farmgjöld fyrir ýmsan varning .....	kr. 130 000.00
Farmgjöld fyrir ca. 600 tonn nýmjólkur á 200.00 .....	— 120 000.00
Ríkisstyrkur vegna nýmjólkurflutninga á 500.00 .....	— 300 000.00
Að auki virðist vanta tekjur fyrir rekstrarkostnaði og afskriftum sem svarar 166.70 á flutt tonn mjólkur eða samtals .....	— 100 000.00

Útgerðarkostnaður alls ca. kr. 650 000.00

---

Það verður að teljast réttlátt og heilbrigt, að ríkið hlúi að hinni miklu fiskveiði- og athafnastöð í Vestmannaeyjum bæði um samgöngur og annað, en það er skoðun undirritaðs, að umræddur kostnaður við flutning mjólkur til Eyja sé með þeim ókjörum, að ekki verði við unað, fyrst og fremst vegna þess, að Vestmannaeyingar geti ekki haft meira almennt gagn af ferðum mjólkurflutningabátsins en raun ber vitni.

#### Strandabátur

m/b Guðrún, 17 br.-tonn, aðalvél 80 hö.:

Á síðastliðnu ári var veittur 100 þús. kr. styrkur til þessa báts, en þó varð það úr fyrir eindregna beiðni hreppsnefndar Árneshrepps, sem mest á undir þjónustu þessa báts, að 6 þús. kr. af styrknum voru veittar til 12 áætlunarflugferða milli Reykjavíkur og Gjögers á hálfsmánaðarfresti, eftir því sem veður leyfði, í 6 mánuði. Gerði hreppsnefnd Árneshrepps með samþykki samgöngumálaráðuneytisins samning við Björn Pálsson um flugferðirnar, en ráðuneytið samdi sjálft við Gunnar Guðjónsson, Ingólfsfirði, um ferðir flóabátsins. Var samið um 24 ferðir alls milli Ingólfsfjarðar og Hólmavíkur fram og til baka á tímabilinu frá 15. maí til 30. sept. Voru þetta vikulegar ferðir nema frá 15. júlí til 15. ágúst, þá tvær ferðir í viku. Í 8 af ofangreindum ferðum fór báturinn samkvæmt samningnum aukalega til Reykjarfjarðar nyrðri, með viðkomu á Dröngum.

Svo hljóðandi rekstrarreikningur, dags. 29. sept. 1956, liggur fyrir frá útgerðar-  
manni m/b „Guðrúnar“ yfir flóaferðir bátsins í 4½ mánuð sumarið 1956:

3 manna áhöfn, skipstjóri .....	5 740 pr. mánuð	kr.	25 830.00
vélstjóri .....	5 539 — —	—	24 925.50
háseti .....	3 500 — —	—	15 750.00
			<hr/>
		Kr.	66 505.50

Fæði skipshafnar innifalið í kaupum.

Olíur .....	kr.	13 500.00
Trygging á áhöfn .....	—	2 000.00
Viðhald á skipi og vél .....	—	12 000.00
Vátrygging á skipi .....	—	5 000.00
Leiga á skipi .....	—	22 000.00

Tekjur:

Ríkisstyrkur .....	kr.	94 000.00
Farmgjöld .....	—	5 000.00
Fargjöld .....	—	11 000.00
Rekstrarhalli .....	—	11 005.50

Samtals kr. 121 005.50 kr. 121 005.50

Á það skal bent, að bátur þessi mun hafa verið keyptur til Ingólfsfjarðar fyrir 145 þús. kr. 1954, og er því ekki hægt að fallast á leiguupphæð þá, sem sett er á nefndan rekstrarreikning, og þar af leiðandi er heldur ekki hægt að fallast á tilfærðan rekstrarhalla.

Á það verður að benda, að eigin tekjur bátsins hafa orðið mjög litlar, og bendir það til, að verkefni séu lítil, sérstaklega með tilliti til ríkisstyrksins. Má í þessu sambandi bera saman rekstur 3 annarra álíka stórra flóabáta, Flateyjarbáts á Skjálfa-  
anda, Flateyjarbáts á Breiðafirði og Mjóafjarðarbáts, sem eru í þjónustu allt árið.

Stranda-flóabátur hefur yfirleitt eytt 1 til 1½ sólarhring í hverja áður þreinda ferð, og er skiljanlega óviðfelldinn blær á því að kosta 17 tonna bát með 3 skipverjum á fullu kaupum, eða sem næst því, ef þjónusta er ekki innt af hendi nema 1 til 2 daga í viku. Þarf helzt að finna einhverja aðra lausn á þessu, hliðstæða þeirri, sem virðist að einhverju leyti hafa fundizt í sambandi við ýmsa aðra flóabáta, sem hafa sundurslitinn þjónustutíma.

Þar sem það hefur lengi verið skoðun undirritaðs, að umræddur flóabátur væri gerður út með óeðlilega háum ríkisstyrk, var á árinu 1954 leitað opinberra tilboða í vikulegar ferðir milli Ingólfsfjarðar og Hólmavíkur frá byrjun júní til loka september ásamt 8 ferðum til Reykjarfjarðar nyrðri, og kom þá hagstæðast tilboð (65 þús. kr.) frá eigendum m/b „Guðrúnar“, sem annazt hefur ferðirnar í 3 ár undanfarin.

Nú eru það óskir hreppsnefndar Árneshrepps að fá að halda a. m. k. eins háum flóabátsstyrk eða samgöngustyrk og áður, með leyfi til að nota hluta af styrknum til þess að tryggja 20—24 áætlunarflugferðir til Gjögurs á árinu 1957. En reynt verði svo að fá eins mikla flóabátsþjónustu og hægt reynist, með útboðum eða samningum á annan hátt, út á mestan hluta styrksins. Hefur hreppsnefndin þegar haft samband við Björn Pálsson, flugmann, sem gerir ráð fyrir að þurfa nú að fá 650 kr. (500 kr. í fyrra) út á hverja áætlunarflugferð án tryggingar fyrir fullfermi farþega. Mundi þetta þýða það, að 13 til 15.6 þús. kr. af umræddum samgöngustyrk færu til flugþjónustunnar, ef samið væri um 20—24 áætlunarflugferðir á ári.

Þá er það tilætlun hreppsnefndar Árneshrepps að stytta framvegis ferðir flóabátsins og hafa endastöð að sunnan á Kaldrananesi, en þangað og til Drangsness er nú kominn vegur frá Hólmavík.

Hefur undirritaður gert eftirgreinda athugun á siglingaleið umrædds flóabáts, miðað við fyrirkomulag 1956, og lauslega hugmynd hreppsnefndar Árneshrepps um fyrirkomulag 1957:

**Ferðir bátsins 1956.**

$$\begin{array}{r} 24 \text{ ferðir} \times 63 \text{ mílur} \times 2 = 3024 \text{ mílur} \\ 8 \text{ --} \times 22 \text{ --} \times 2 = 352 \text{ --} \end{array}$$

---

3376 mílur.

---

**Hugmynd um fyrirkomulag 1957.**

$$\begin{array}{r} 22 \text{ ferðir (vikulega frá } \frac{1}{5} - \frac{1}{10}) \times 49.5 \text{ mílur} \times 2 = 2178 \text{ mílur} \\ 10 \text{ ferðir til Reykjarfj. um Dranga} \times 22 \text{ mílur} \times 2 = 440 \text{ --} \end{array}$$

---

2618 mílur.

---

Til leiðbeiningar skal á það bent, að m/s „Skjaldbreið“ á að fara 23 áætlunarferðir til Stranda og annarra norð-vesturlandshafna á árinu 1957, og á skipið jafnan að koma við á aðalhöfnum á Ströndum á bakaleið frá Akureyri, eftir 3–4 daga. Er aðgengilegt fyrir fólk á Ströndum að komast með skipinu í akvegasamband, þegar skipið er á austurleið, en á vesturleið er þetta erfiðara, þar eð skipið siglir venjulega beint frá Skagaströnd til Hólmavíkur og þaðan norður um Strandahafnir. En vitanlega er erfitt að haga ferðum skipsins á vesturleið þannig, að þær séu í samræmi við ferðir áætlunarbifreiða til Skagastrandar eða Hólmavíkur, enda siglir skipið á nótt sem degi, og oft raskast af ófyrirsjáanlegum atvikum löngu fyrir fram samin áætlun skipsins.

Rétt þykir að benda á það, að þrátt fyrir nefndar áætlunarferðir „Skjaldbreiðar“, býr fólk á Ströndum við minni strandferðasamgöngur á vegum Skipaútgerðarinnar en sambærilega sett fólk á Austfjörðum og Vestfjörðum, og er frá því sjónarmiði sanngjarnt, að fólk á Ströndum fái nokkurn aukafjárstyrk úr ríkissjóði til samgöngubóta.

Er því hér með lagt til, að 100 þús. kr. fjárveiting til samgöngubóta á Ströndum verði veitt á umræddum útgjaldalið fjárlaga fyrir árið 1957 og verði styrknum varið í samræmi við framanritað, svo sem ákjósanlegt má þykja fyrir hlutaðeigendur.

**Haganesvíkurbátur.**

Fyrir 2–3 árum var það á dagskrá, að fenginn yrði sérstakur bátur til ferða milli Haganesvíkur og Siglufjarðar, vegna þess að fólk í Haganesvík taldi sig ekki geta unað við það sökum kostnaðar að þurfa yfirleitt að afgreiða flóabátinn „Drang“ í næturvinnu. En þannig er hátt að ferðum „Drangs“ til Haganesvíkur vegna sambands við ferðir áætlunarbifreiða o. fl., að báturinn er oftast á Haganesvík utan dagvinnutíma.

Mál þetta hefur samt verið leyst þannig að undanfögnu, að ríkisstyrkur veittur til Haganesvíkurbáts hefur verið notaður til niðurgreiðslu á aukakostnaði við næturaufgreiðslu „Drangs“.

Hefur skipaafgreiðslan á Haganesvík skýrt undirrituðum frá því, að á árinu 1955 hafi verið 12 þús. kr. tap af næturaufgreiðslu strandferðaskipa, en að langmestu leyti vegna „Drangs“, og meira tap muni vera á síðastliðnu ári, þótt það sé ekki endanlega gert upp. Fer oddviti Haganesvíkurhrepps í þessu sambandi fram á það í símskeyti til undirritaðs, dags. 14. þ. m., að áður nefndur ríkisstyrkur verði hækkaður upp í 8 þús. kr. á árinu 1957.

Nú er það svo í sambandi við strandferðaskip almennt, að þau verður að afgreiða

á nótt sem degi, annars yrðu afköstin harla lítil, þar eð dagvinnutíminn nær ekki yfir nema þriðjung sólarhringsins og varla það, þegar helgarnar eru teknar með.

Hér er því um að ræða almennt vandamál, sem skipaafgreiðslur verða yfirleitt að mæta án ríkisstyrks. Verður skipaafgreiðslan á Haganesvík auðvitað að finna ráð til að mæta nokkrum aukakostnaði á þessu sviði eins og svo margar aðrar skipaafgreiðslur, en þó verður að fallast á, að umræddur kostnaður við afgreiðslu „Drangs“ á Haganesvík sé það mikill, að sanngjarnt sé að láta nokkurn ríkisstyrk haldast, og vill undirritaður mæla með 7 þús. kr. fjárveitingu á árinu 1957.

#### Flutningastyrkur fyrir Vestur-Skaftafellssýslu.

Fyrir liggur umsókn frá alþingismanni Vestur-Skaftfellinga um 215 þús. kr. flutningastyrk úr ríkissjóði á árinu 1957.

Samkvæmt skýrslum sýsluskrifstofunnar í Vík var styrkur úr ríkissjóði á árunum 1954 og 1955 notaður til að borga hluta af flutningskostnaði fyrir eftirgreindar vörur: Matvörur, fóðurvörur, tilbúinn áburður, kol og koks. Niðurgreiðslurnar námu hvort ár 85 kr. á tonn vestan Mýrdalssands og 115 kr. á tonn austan Mýrdalssands.

Úthlutað var fyrir árið 1954 kr. 143 313.71, en fyrir árið 1955 kr. 155 927.12.

Virðist því vörumagn hafa verið nokkru meira síðara árið.

Úthlutun er ekki lokið fyrir árið 1956, en þá var flutningastyrkurinn 190 þús. kr. Virðast því hlutaðeigendur á því ári fá nærri 22% hækkun á flutningastyrknum miðað við 1955.

Eftir kaupdeilu varð almenn hækkun á kaupi verkamanna í lok apríl 1955, sem nam ca. 12%, með lengingu orlofs og atvinnuleysistryggingagjaldi. En kaupgjald hefur að öðru leyti hækkað af völdum breyttrar vísitölu, svo sem sjá má af eftirgreindum tölum:

Meðalvísitala 1955 .....	162.25	stig.
— 1956 .....	175.58	—
Bundin vísitala jan./febr. 1957 .....	178	—

Af áhrifum vísitölnunnar hefur því kaupgjald að meðaltali hækkað um 8.2% frá 1955 til 1956 og um 9.7% frá meðaltali 1955 til þess, sem nú er.

Benzín hækkaði um 20.7% frá meðalverði 1955 til meðalverðs 1956 og um 24% frá meðalverði 1955 til núverandi verðs.

Seld vinna frá vélsmiðjum er sögð hafa hækkað um ca. 11% frá miðju ári 1955 til ársloka 1956. Stál er sagt hafa hækkað um 25% á sama tíma, og má því búast við, að innfluttir varahlutir úr stáli hafi hækkað mjög verulega í samræmi við verð efnisins.

Loks verður að benda á verðhækkun innfluttra vara til rekstrar bifreiða í sambandi við hækkun tolla og skatta um síðustu áramót.

Með hliðsjón af framanrituðu telur undirritaður, að haldið mundi vel í horfinu miðað við 1955 um niðurgreiðslustyrk til Vestur-Skaftfellinga vegna flutningskostnaðar, ef veittur yrði 200 þús. kr. flutningastyrkur til þeirra á næsta ári. Á það skal þó bent, að þetta er miðað við svipað vörumagn og áður. Ekkert skal heldur um það sagt, að umræddur styrkur 1955 hafi verið réttlátur og sanngjarn, því að ekkert allsherjar samræmi er í því, hvaða flutningskostnað fólk í hinum ýmsu byggðarlögum þarf að greiða fyrir nauðsynjar sínar. Er og vitað, að mikils misræmis gætir á þessu sviði.

Þess skal að lokum getið, að verzlunarfyrirtæki þau í Vík, sem annast að mestu vöruflutninga fyrir Vestur-Skaftfellinga, hafa ekki breytt gjaldtöxtum sínum frá því 1953. Eru gjöldin 300—330 kr. á tonn milli Rvíkur og svæðisins vestan Mýrdalssands, en 400 kr. til svæðisins austan Mýrdalssands. En þar sem nefnd flutningafyrirtæki eru eign almennings á verzlunarsvæðinu, kemur auðvitað hækkadur rekstrarkostnaður bifreiðanna á almenning, þótt flutningsgjalddataxtar séu í orði kveðnu óbreyttir.

### Bátaferðir í Austur-Skaftafellssýslu og vöruflutningar til Örfæfa.

Alþingismaður Austur-Skaftafellinga sækir um 10 þús. kr. styrk til ferju á Hornafirði og 70 þús. kr. styrk vegna vöruflutninga til og frá Örfæfum.

Samkvæmt skýrslum, sem alþingismaðurinn hefur lagt fram, var flutninga-styrk á árinu 1955 ráðstafað til niðurgreiðslu á flutningskostnaði fyrir 107 tonn flutt með flugvélum og 136 tonn flutt með bifreiðum til og frá Örfæfum.

Flutningsgjaldstaxti Flugfélagsins hélzt óbreyttur og hélzt enn kr. 980.00 á tonn, en flutningsgjald með bifreiðum er sagt hafa verið reiknað kr. 600.00 á tonn. Niðurgreiðsla fyrir flutning með flugvélum var rúmlega 300 kr. á tonn og með bifreiðum 100 kr. á tonn, þannig að nettó-flutningskostnaður var rúmlega 600 kr. á tonn flutt með flugvélum og 500 kr. á tonn flutt með bifreiðum.

Á árinu 1956 er flutningur með flugvélum sagður álíka mikill og 1955, en meiri flutningur landveg. Fer því nokkuð af 5 þús. kr. hækkun flutningastyrks fyrir árið 1956 til þess að greiða niður flutningskostnað fyrir aukið vörumagn, en lítils háttar mun þó verða afgangur til þess að minnka hinn áður nefnda háa flutningskostnað, og má það væntanlega teljast sanngjarnt.

Undirritaður hefur átt tal við forstjóra Flugfélags Íslands og spurt, hvort flutningsgjald á Örfæfaleiðinni mundi breytast á árinu 1957. Sagði forstjóri Flugfélagsins, að ákvörðun hefði enn ekki verið tekin um þetta. Hér væri aðallega um að ræða flutning á kaupþíðum, og mundi því ákvörðun um breytingu umrædds taxta bíða vorsins, en búast mætti við hækkun flutningsgjaldsins.

Verði umrætt flutningsgjald Flugfélagsins hækkað, má búast við, að hækkunin verði ekki minni en 10%, og mundi það, miðað við svipað flutningsmagn og áður flutt með flugvélum, valda auknum flutningskostnaði að upphæð 10—11 þús. kr. fyrir flugvarninginn einan.

Virðist því ekki óeðlilegt að taka áður nefnda umsókn um styrk til greina, enda er flutningskostnaður Örfæfinga mjög hár.

Mælt er með óbreyttum styrk til Hornafjarðarferju.

### Faxaflóaskip

m/s Akraborg, 358 br.-tonn, aðalvélar 2×500 hö.:

Fyrir liggur beiðni frá h/f Skallagrími, útgerð skips þessa, um 600 þús. kr. ríkissjóðsstyrk á næsta ári.

Leiguskip voru í þjónustunni frá ársbyrjun til loka marz 1956, en þá kom hið nýja skip „Akraborg“.

Fullnaðarreikningsuppgjör liggur ekki fyrir um útgerð nefndra skipa á síðastliðnu ári, en undirritaður hefur fengið í hendur bráðabirgðarekstrarreikninga:

a. Fyrir leiguskip og „Akraborg“ frá 1/1—30/9 1956.

b. Fyrir „Akraborg“ í okt./nóv. 1956.

c. Fyrir „Akraborg“ í des. 1956.

Reikningar þessir sýna tap á leiguskipum í byrjun ársins að upphæð 200 þús. kr., en hagnað á rekstri „Akraborgar“ 58 þús. kr.; mismunur tap 142 þús. kr. Í þessari tapupphæð eru þó vextir, væntanlega allt að 100 þús. kr., sem vafasamt er að skylt sé að skuldfæra eða skuldfæra beri að svo stöddu. Þá vantar 10 þús. kr. upp á, að fastákveðinn ríkisstyrkur á árinu 1956 hafi verið færður til tekna. Einnig er ófærð 200 þús. kr. greiðsluheimild ríkissjóðs, enda er e. t. v. óákveðið, hvort hún verður notuð. Þá vantar að færa afskrift, sem varla mundi reiknuð minna en 5% af 6 millj. kr., í 8 mánuði 225 þús. kr. Loks eru talin ófærð á nefnda reikninga nokkur venjuleg rekstrargjöld og tekjur, og er því ekki hægt að segja nákvæmlega, hvernig endanleg reikningsútkoma verður.

Í ársbyrjun 1956 stóð efnahagur h/f Skallagríms nokkurn veginn þannig:

Eignir:

Akraborg í smíðum .....	2 788 þús. kr.
Lausafé, húsn og áhöld .....	184 — —
Samansöfnuð töp .....	1 307 — —
	<hr/>
	4 279 þús. kr.

Skuldir:

Lausaskuldir .....	459 þús. kr.
4% ábyrgðarlán í Sparisjóði Mýrasýslu .....	300 — —
Samþykktir vixlar (upphæðin nú orðin að forgangshlutafé) .....	550 — —
Forgangshlutafé .....	2 150 — —
Gamalt hlutafé .....	820 — —
	<hr/>
	4 279 þús. kr.

Kaupverð Akraborgar er sagt alls d. kr. 2 604 000.00, með gengi 236.30 kr. 6 153 000.00. En í þessu kaupverði eru taldir forvextir af eftirgreindum vixilskuldum í Danmörku í sambandi við byggingu skipsins:

Vixill, gjalddagi:

1/7 '57 .....	d. kr.	501 400.00
1/1 '59 .....	— —	557 973.33
1/3 '60 .....	— —	570 400.00
		<hr/>
	d. kr.	1 629 773.33

með gengi 236.30 ísl. kr. 3 851 154.38.

Við ofangreint kaupverð Akraborgar er talið eftir að bæta leyfisgjaldi, stimpilgjaldi, byggingarumsjónarlaunum, vöxtum og ýmsum kostnaði 364 þús. kr., þannig að bókfært kaupverð skipsins verði alls með ofangreindum stofn- og fylgikostnaði 6 153 + 364 = 6 517 þús. kr.

Á móti þessu heildarverði kemur:

Ógreitt í Danmörk .....	3 851 þús. kr.
Forgangshlutafé .....	2 700 — —
	<hr/>
	6 551 þús. kr.

Hefur því félagið fram til þessa haft fé beinlínis til þess að standa straum af skipakaupunum, en lausaskuldirnar frá fyrri tíma skapa auðvitað erfiðleika, og ber-sýnilegt er, að félagið skortir fé til innlausnar á vixli þeim í dönskum kr., sem fellur í gjalddaga hinn 1. júlí n. k.

Vonir standa til, að ekki verði verulegur halli á rekstri „Akraborgar“ í framtíðinni, nema rekstrarskilyrði breytist til óhagræðis. Telur því undirritaður óvíst, að veita þurfi félaginu mikinn beinan rekstrarstyrk framvegis, en vegna áður nefndrar fjárhagsaðstöðu nú við upphaf rekstrar „Akraborgar“ vill undirritaður mæla með því, að félaginu verði veittur 500 þús. kr. rekstrarstyrkur á árinu 1957, án tillits til þess, hvort félagið kann að þurfa á meiri opinberri fjárhagsaðstoð að halda til þess að standa við skuldbindingar sínar í sambandi við greiðslu á byggingarkostnaði hins nýja skips.

Reykjavík, 18. febrúar 1957.

Skipaútgerð ríkisins,  
Guðjón F. Teitsson.

Til samvinnunefndar samgöngumála, Alþingi.