

um samgöngumál á sjó.

Nefnd sú, er kosin var til að íhuga samgöngumál á sjó og koma fram með tillögur um þær, hefir rætt það mál á allmörgum fundum, fyrst ein sjer, og síðar á sameiginlegum fundum ásamt samgöngumálanefnd Efri deildar, og á tveimur af þeim fundum hefir hæstv. ráðherra eftir ósk nefndanna mætt og rætt málið með þeim. Ljet hann á fyrra fundinum nefndunum í fje þær upplýsingar, sem hann hafði aflað sjer, og það álit, að hentast mundi að koma nýju fyrirkomulagi á strandferðirnar, þannig, að hlíta mætti bringferðum millilandaskipanna, að því er hina stærri viðkomustaði snerti, en hafa svo 6 flóaháta, er tækju við af þeim, og flyttu vörur og farþega áfram til hinna minni viðkomustaða, er millilandaskipin kæmu ekki á. Áleit hann til þessa henta báta, sem brúkaðir eru með ströndum fram í Noregi innleiðis, ef þeim væri breytt í það horf, að sigla mætti þeim útleiðis, því að þá mundu þeir líka þola sjó með ströndum fram hjer við land. Hafði hann látið gera teikning af þess konar bát, siglingafærum á útleið, og lagði hana fram í nefndinni. Bátar þessir eru mótorbátar, með 40 hestaflla mótor, sem eyðir hjer um hil 10 kg. af hráolíu á kl.stund. Lestarúmið er ekki nema 15 smálestir, en farþegar geta verið 70, auðvitað aðallega á þilfari. Bátar þessir hafa 8 mílna hraða, og kosta úr stáli 26,000 kr., en úr trje 22,000 kr.

Jafnframt gat og ráðherra þess, að hann hefði leitað samninga við Eimskipafjelag Björgvinjar, og þó fullkomið tilboð væri ekki komið hingað, þá hefði honum þó borist símskeyti frá því, sem gæfi fulla vissu um, að það kæmi bráðlega. En sá hængur væri á því tilboði auk annars, að ómögulegt mundi reynast að fá skip þess fjelags til að hafa viðkomustaði erlendis utan Noregs, en viðskiftasambönd íslenskra kaupmanna aðallega annarsstaðar, svo að ferðir fjelagsins mundu ekki geta orðið þeim að tilætluðum notum.

Enn gat ráðherra þess, að kostur mundi verða á að endurnýja samninga um strandferðir, við »Hið sameinaða eimskipafjelag« fyrir næsta fjárhagstímabil með sömu kjörum og fyrir yfirstandandi ár.

Frá annari hálfu lágu fyrir nefndinni allgóðar upplýsingar um verð á skipum (og nokkur tilboð í þá átt), og áætlanir um reksturskostnað strandskipa og væntanlegar tekjur af þeim, byggðar á reynslu undanfarinna ára<sup>1)</sup>.

Eftir að nefndirnar höfðu glöggvað sig á þessum skjölum og rætt málið ítarlega, varð það samhuga álit allra nefndarmanna, að ófært væri að byggja til frambúðar á samningum við erlend fjetög um strandferðir vorar, heldur yrði að því að stefna, að koma þeim sem fyrst á innlendar hendur, þannig að bæði yrðu skipin íslensk eign og skipverjar töluðu sömu tungu og fólkíð, sem skipin á að nota. Virtist nefndunum engu minni nauðsyn á að gera strandferðirnar innlendar en millilandaferðirnar, heldur væri þörfin þar ef til vill enn þá brýnni, svo brýn, að ekki mætti láta dragast lengur að leggja hönd á verkið til að koma því í framkvæmd.

<sup>1)</sup> Sbr. brjef frá hr. stórkaupm. Thor E. Tulinius til Björns bankastjóra Kristjánssonar, sem prentað er hjer á eftir, að þar til fenginni heimild.

Æskilegast þótti nefndunum, að þessu gæti orðið svo hagað, að hið fyrirhugaða »Eimskipafjelag Íslands« tæki strandferðirnar að sjer, og var því formönnum nefndanna falið að ræða það mál við bráðabirgðastjórn þess fjelags. Árangurinn af þeirri málaleitun má sjá af brjefi því, er fylgir hjer með sem fylgiskjal nr. 2.

Þó að svar þetta að vísu beri það með sjer, að nokkuð valt geti verið á því að byggja, að »Eimskipafjelag Íslands« fáist til að taka að sjer strandferðirnar í bráð, virtist nefndunum þó eigi ólíklegt, að svo mundi kunna að fara, ef fjelaginu væri gefin nógu sterk hvöt til þess með riflegri hluttöku landssjóðs í fjelaginu og hæfilegu landssjóðsstyrk heitið til strandferðanna. Nefndirnar vilja því leggja til, að stjórninni sje heimilað að kaupa hluti í fjelaginu fyrir alt að 400,000 kr., gegn því, að fjelagið taki að sjer strandferðirnar og haldi þeim uppi með tveim eða fleiri nýjum eða nýlegum skipum, á svipaðan hátt og með likum skipum að stærð og hraða eins og strandferðaskipin »Austri« og »Vestri«, sem hjer voru í förum árin 1911 og 1912. En jafnframt gera nefndirnar ráð fyrir, að fjelaginu yrði í fjárlögum veittur álika ársstyrkur til strandferðanna og veittur hefir verið að undanfögnu. Að öðru leyti álitu nefndirnar, að rjettast væri að gefa stjórninni sem frjálsastar hendur til að semja við fjelagið, bæði um fyrirkomulag strandferðanna, ferðaáætlun og taxa, og á hvern hátt stjórnin ætti að beita atkvæði sinu fyrir hönd landssjóðs sem hluthafa í fjelaginu eða hafa hönd í bagga með stjórn þess. Að einskorða slíkt með föstum ákvæðum í lögum gæti vel orðið til hins mesta tálma fyrir alla samninga og jafnvel orðið því til algerðrar fyrirstöðu, að þeir yfirleitt tækjust.

En þó að nefndirnar helst kysu, að samningar um strandferðir gætu tekist við Eimskipafjelag Íslands, álitu þær, að nauðsynlegt væri að gera ráð fyrir, að svo gæti þó farið, að ekkert yrði úr þeim í bráð, og yrði þá að gera ráðstafanir til þess, að strandferðirnar kæmust samt í innendar hendur. Þetta álitu nefndirnar, að varla gæti orðið með öðru móti en landssjóðsútgerð, en við hana voru allmargir nefndarmenn fremur ragir í fyrstu. Eftir því sem málið skýrðist, hvarf þó óttinn við landssjóðsútgerð æ meir og meir, með því greinilegar upplýsingar komu fram um, að landssjóðsútgerð ætti að geta borið sig með viðlíka tillagi og að undanfögnu, eða jafnvel geta gefið nokkurn arð (sjá brjef hr. Tuliniusar).

Eimskip af likri gerð og »Austri« má gera ráð fyrir, að fá mætti nú fyrir 200,000 kr., og samkvæmt reynslu undanfarinna ára mætti áætla útgjöld þess á mánuði þannig:

#### I. Áhöfn skipsins:

Laun skipstjóra og hundraðsgj. ....	kr.	225,00
— 1. stýrimanns ... ..	—	130,00
— 2. ———— ... ..	—	100,00
— 1. vj elastjóra . ... ..	—	200,00
— 2. ———— ... ..	—	125,00
— tveggja kolamokara (65 kr. hvor) ... ..	—	130,00
— tveggja háseta (65 kr. hvor) ... ..	—	130,00
— eins háseta ... ..	—	45,00
— tveggja unglunga (annar 30 kr., hinn 15 kr.) ... ..	—	45,00
		1130,00

Fluttar kr. 1130,00

Gert er ráð fyrir, að bryti á slíku skipi hafi matsölu fyrir eigin reikning og launi sjálfur fólk til þess, bæði matreiðslumann, kvenmann o. s. frv. Enn fremur, að hann selji skipshöfninni fæði fyrir ákveðið verð, kr. 1,50 á dag fyrir hvern af yfirmönnum skipsins og kr. 1,25 fyrir hvern háseta og annara undirmanna. Verður það kr. 7,50 fyrir yfirmennina 5 og kr. 8,75 fyrir undirmennina 7, eða alls kr. 16,25 á dag, sem gera má á mánuði um . . . . . — 500,00

II. Viðhald skipsins og endurnýjun áhalda . . . . . — 400,00

III. Olía, tvistur o. fl. . . . . — 150,00

IV. Kolaeyðslan mundi verða 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> smál. á dag, þegar skipið er á siglingu, og ef talið er, að það sje á siglingu 20 daga á hverjum mánuði, yrði kolaeyðslan á mánuði 130 smál., og verður það, ef hver smálest er reiknuð á kr. 30,00 . . . . . — 3900,00

V. Ýmisleg útgjöld (t. d. aukavinna o. fl.) . . . . . — 300,00

VI. Vátrygging fyrir hvern mánuð, <sup>3</sup>/<sub>4</sub>% af 200,000 kr. . . . . — 1500,00

VII. Afgreiðsla og hafnargjöld um . . . . . — 700,00

VIII. 5% vextir af skipsverðinu, 200,000 kr. (= 10,000 kr.) á mánuði . . . . . — 833,33

Yrðu þá mánaðarútgjöld útgerðarinnar alls . . . . . kr. 9413,33

Sje nú gert ráð fyrir, að strandferðum sje haldið uppi álika lengi og 1911—12, eða í 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> mánuð, yrðu útgjöldin við útgerðina fyrir sjálfar strandferðirnar þannig kr. 61,186,66.

Sje nú hinsvegar litið á, hvers megi aftur vænta í aðra hönd, þá má líka ráða það af reynslu undanfarinna ára. Þannig má sjá af brjefi hr. Tuliniusar, að tekjur af strandferðum »Austra« urðu með þeim lága flutningstaxta, sem þá gilli,

árið 1910 . . . . .	kr. 19,330,00
— 1911 . . . . .	— 25,310,00
— 1912 . . . . .	— 30,330,00

Þetta sýnir, að atnot skipanna eru stöðugt að aukast og tekjurnar vaxa því með hverju ári um 5—6000 kr., án þess að kostnaðurinn aukist að nokkrum mun. Samkvæmt því mætti búast við, að tekjurnar hefðu með eldri taxtanum orðið 35,300 kr. árið 1913, en með þeim hærri strandferðataxta, sem nú gildir hjá hinu Sameinada eimskipafjelagi, mundu tekjurnar hafa orðið um 50,000 kr.

Sje nú gert ráð fyrir, að hinum nýja taxa yrði haldið framvegis, ætti yfirlit yfir tekjur og útgjöld (miðað við árið 1913) að geta orðið þannig:

1. Flutningsgjöld fyrir farþega og vörur, 50,000 kr. fyrir hvert skip	100,000 kr.
2. Styrkur úr landssjóði . . . . .	60,000 —
	<hr/>
Samtals	160,000 kr.

Par frá dregst kostnaður við útgerð tveggja skipa í 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> mánuð, 61,186 kr. fyrir hvort skip . . . . . 122,372 kr.

Og ætti þá að verða tekjuafgangur, sem næmi 37,628 kr.

og væri það riflega fyrir fyrningargjaldi eða afborgun á verði skipanna, sem í 6<sup>1/2</sup> mánuð mundi ekki nema meiru en kr. 21,666,66, þótt gjald þetta væri sett 10<sup>0/0</sup> af verðinu.

En sé nú gert ráð fyrir, að útgerð landssjóðs byrjaði ekki fyr en 1916, en framþróunin hin sama og árin 1910—1912, þannig, að tekjurnar ykjust um 5000 kr. með hverju ári, þá ætti sá tekjuauki að nema minst 15000 kr. fyrir hvert skip eða 30000 kr. fyrir bæði skipin, og þó líklega enn meiru, ef miðað er við hina nýju taxa. Ef byggt væri á slíkum tekjuauka, ætti tekjuafgangur útgerðarinnar af sjálfum strandferðunum að geta orðið fullar 670000 kr. En þó vert sje að hafa slíka framþróun í huga, þykir tæplega mikið á henni byggjandi og varlegra að miða að eins við yfirstandandi ár.

En eins er enn ógetið, sem mikla þýðingu hefir fyrir tekjuáætlun strandskipanna, og það er, að þau hafa á undanförunum árum lang mest siglt með vöru, sem þau hafa tekið við úr millilandaskipum og flutt áfram, *án þess að þeim hafi, að því er virðist, verið reiknuð nein borgun fyrir.* Hefði þeim verið reiknaður hæfilegur hluti af farmgjaldinu fyrir að flytja þessar vörur áfram, þá mundi tekjuupphæð þeirra hafa vaxið að stórum mun; en hve miklu þetta mundi hafa numið, er tæplega unt að gera neina áætlun um. Ef nú landssjóðsútgerð kæmist á, mundu strandskipin ekki annast slíka vöruflutninga úr millilandaskipunum nema fyrir einhverja sjerstaka borgun, og mundi það auka tekjur þeirra um eigi alllitla upphæð.

Þann tíma ársins, sem skipin væru ekki notuð til strandferða, mundi mega hafa þau í siglingum, sem gæfu enn meiri arð. Þannig lægi t. d. vel fyrir slíkum skipum, þegar að strandferðum loknum, að sigla með fiskfarma til Suðurtanda, sem hátt farmgjald er fyrir goldið.

Að öllu þessu athuguðu urðu allir nefndarmenn beggja deilda sammála um, að ráða til, að stjórninni sje veitt heimild til að kaupa tvö strandferðaskip af líkri gerð og strandferðaskipin »Austri« og »Vestri«, sem hjer voru í förum síðastliðið ár og halda þeim út á kostnað landsjóðs. Slík skip mundi nú mega fá fyrir 200,000 kr. hvort, en til þess að stjórnin lendi ekki í neinum vandræðum ef skipin kynnu að verða ofurlítið dýrari, ráða nefndirnar til að heimila stjórninni að taka allt að 450,000 kr. lán, svo að líka væri eitthvað upp á að hlaupa fyrir afföllum, við lántökuna sem gera má ráð fyrir, að ekki yrði hjá komist, eftir því sem markaðshorfur eru nú fyrir peninga. Skyldi það reynast ókleift fyrir stjórnina, að útvega landssjóði slíkt lán erlendis með þolanlegum kjörum, álíta nefndirnar, að fyrirtækið þyrfti samt ekki að stranda, ef stjórninni væri gefin heimild til að veðsetja skipin og fá lán út á þau, sem algengt kvað vera að nemi 50—60<sup>0/0</sup> af verði skipsins. Næmi nú verð skipanna 400,000 kr. og fengjust 60<sup>0/0</sup> af verði þeirra út á þau, mundi það nema 240,000 kr., og yrðu þá ekki eftir nema 160,000 kr., sem líklegt þykir, að fá mætti í bönkum hjer innanlands, að minsta kosti í bili, uns um hægðist á peningamarkaðinum erlendis.

Þar sem nefndirnar álitu, að ekki ætti að grípa til landssjóðsútgerðar fyr en útsjeð væri um, að samningar um strandferðir við »Eimskipafjelag Íslands« gætu á komist í bráð, en þess máské ekki allskamt að bíða, að fullnaðarsvör gætu fyrir legið frá fjelaginu, vildu nefndirnar ekki einskorða, að útgerð landsjóðs skyldi byrja fyr en í apríl 1916, með því að stjórnin gæti þurft á riflegum fresti að halda til þess að útvega eða láta smíða skip, en gæti ekki gert verulegar

ráðstafanir til þess, fyr en upp úr samningum við »Eimskipafjelag Íslands« væri slitnað. Hinsvegar ætti stjórnin að hafa fulla heimild til að láta útgerð lands-sjóðs byrja fyr, ef kringumstæðurnar skyldu mæla með því.

En yrði útgerð landssjóðs ekki látin byrja fyr en 1916, nje heldur strandferðir »Eimskipafjelags Íslands«, þó samningar tækjust við það, þá er ljóst, að gera þyrfti einhverjar ráðstafanir til bráðabirgða. Hafa nefndirnar nánast hugsað sjer að þær yrðu þannig vaxnar, að til strandferða yrði veitt viðlíka upphæð og að undanförunu í fjárlögum, og stjórninni svo falið annaðhvort að semja um strandferðirnar við eitthvert útlent fjelag, eða þá að taka skip á leigu til þeirra og gera þau út á kostnað landssjóðs og ætti þá heimild fyrir hana til þess að vera í fjárlögum.

Rekstursfje til landssjóðsútgerðar á hverjum tíma sem væri, mundi verða að veita í fjárlögum og geyma nefndirnar sjer rjett til að koma fram með til-lögu viðvíkjandi því undir umræðum um fjárlögin, ef það skyldi verða ofan á í þinginu, að láta landssjóðsútgerð byrja fyr en 1916. En byrji hún ekki fyr en þá, er nægur tími til að sjá fyrir rekstursfje á þinginu 1915.

Að því er snertir stjórn á útgerð landssjóðs, álita nefndirnar, að ekki væri nauðsynlegt að stofna neitt embætti eða sjerstaka stöðu í því skyni, heldur mundi mega fela afgreiðslu skipanna og reikningshald annað hvort framkvæmdarstjórn »Eimskipafjelags Íslands«, sem þegar hefir boðið fram aðstoð sína (sdr. brjef bráðabirgðastjórnarinnar hjer á eftir), eða þá einhverjum öðrum vönun og áreið-anlegum afgreiðslumanni, sem fæst eða fengist hefir við afgreiðslu eimskipa.

Sankvæmt framanskráðu leyfum vjer oss að koma fram með sjerstakt frumvarp til laga um strandferðir, er veiti stjórninni heimild til að gera allar þær ráðstafanir, sem nauðsynlegar eru til að koma hugsunum nefndanna í framkvæmd. Var það álit nefndanna, að með tveimur strandskipum af líkri gerð og skipin »Austri« og »Vestri«, og með svipuðu fyrirkomulagi á ferðunum og haft var árin 1911 og 1912, mundi mega fullnægja öllum sanngjörnum kröfum til strandferða umhverfis land alt — að suðurströnd landsins einni undanskildri.

En að koma nú þegar fram með nokkrar tillögur um auknar strandferðir fyrir suðurströndina, álitu nefndirnar ekki gerlegt, þar sem fyrir þinginu liggja tvö stórmál, um járnbraut og um höfn í Vestmannaeyjum, sem geta haft mikil áhrif á úrlausn þeirrar spurningar, hvornig samgöngubótum verði þar best fyrir komið. Nefndin geymir sjer því rjett til að athuga bæði þá spurningu, og um fyrirkomulag á ferðum flóabáta, og gerð þeirra ásamt sambandi þeirra við strandskip og millilandaskip. Væri mikil nauðsyn á að setja allar þessar ferðir í eitt samanhagandi kerfi, þar sem einn liðurinn tæki við af öðrum. En til þess eru lítil líkindi að nefndunum vinnist tími, enda slikt verk fremur stjórnarinnar en þingnefnda.

Nefndinni hefir borist brjef frá framkvæmdastjóra Thorefjelagsins Hendrik-sen, til ráðherra, er vjer látum prenta hjer á eftir sem fylgiskjal nr. 3.

Alþingi, 12. ágúst 1913.

Jóh. Jóhannesson,  
(formaður).

Valtýr Guðmundsson,  
(skrifari og framsögum.).

Björn Kristjánsson.

Halldór Steinsson.

Pjetur Jónsson.

Fylgiskjal I.

Thor E. Tulinius.  
Telegramadresse: »Thore«.   
Telefone:  
H 557 Chefer.  
H 556 Hovedkontor.

Havnegade 43.  
Köbenhavn K., den 29. Mai 1913.

Confidentielt.

Herr Bankdirektör Björn Kristjánsson

p. t. Köbenhavn.

De har bedt mig om de Oplysninger jeg kan give med Hensyn til en eventuel Kystfart Island rundt, og særlig hvad Omkostningerne ved Driften angaar, — hvilket jeg nedenfor skal tillade mig at give.

Til en tidssvarende Kystfart vilde to Dampere antagelig være nok i Forbindelse med de allerede eksisterende smaa Lokalbaade.

Af de to Kystdampere skulde den ene være af »Austri's« Størrelse, med Passagerplads til 20—30 paa 1ste Kahyt og et lignende Antal 2. Kahyts Passagerer, samt med 9 á 10 Mils Fart. Denne Baad skulde da særlig være til hurtig Passager- og Postbefordring Landet rundt og kun anløbe de største Pladser, hvortil Gods samtidig toges.

Kystdamper Nr. 2 skulde være noget større, f. Ex. laste ca. 400 Tons excl. Bunkers og behövede ikke mere end ca. 8 á 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mils Fart og Passagerbekvemmelighed for 6—10 paa 1ste Kahyt. Denne Damper der hovedsagelig var baseret paa Godstrafik skulde ogsaa gaa hele Landet rundt anløbende alle Pladser af nogen Betydning efter en Fartplan, omtrent som de nuværende Kystdampere, med Undtagelse af Sydkysten.

Hvad Anskaffelsen af saadanne to Skibe angaar, vilde jeg tro, at Baad Nr. 1, der burde være Nybygning, kunde anskaffes for ca. Kr. 200,000,00, medens en god Lastebaad paa ikke over 10 Aar, formentlig kunde köbes til Brug som Nr. 2 Baad for Kr. 100 á 110,000.

Ved Omkostningsberegningen pr. Maaned ser jeg bort fra Kasco-Assurance og Renter af den i Baadene anbragte Kapital. For disse to Hovedposters Vedkommende kan man tilsammen regne ca. 15% pro anno, eller ca. 4% Assurance og ca. 6% Rente.

Skibenes Kascoassurance kan ordnes saaledes. at der gives fuld Ristorno saa kun en mindre Præmie mod Brand, Havne- eller Revirfare bliver at betale under Oplægningen.

Dersom Kystbaad Nr. 2 kun skal holdes i Fart paa Kysten i Lighed med de nuværende Kystbaade til Udgangen af Oktober, kunde denne Damper eventuelt med Fordel bortfragtes til en Tur til Middelhavet eller anvendes til anden Fart.

Ved Beregning af Kulforbruget har jeg, bygget paa tidligere Erfaringer, beregnet fuldt Kulforbrug for <sup>2</sup>/<sub>3</sub> af Tiden, saaledes at en Baad der bruger 6 Tons Kul i Døgnet om Maaneden, beregnes at bruge 20×6 Tons. Dette vil muligvis blive noget for lavt hvad Kystbaad Nr. 1 angaar, naar denne stadig skal benyttes til hurtige Rundrejser.

Efter den nuværende Fartplan medgaar der til de hurtige Rundrejser 6 Dage, hvortil kommer 4 Dage i Reykjavik. Altsaa skulde Damperne kunne göre 3 Rundrejser om Maaneden i Sommertiden. Da man vel sagtens tænker sig

nogle flere Anløb en de nuværende, vil der til selve Rejsen medgaa 2—3 Dage mere.

Jeg tror derfor, at det beregnede Kulforbrug for Kystbaad Nr. 1 bør forhøjes med 20 á 25% om Maanedén.

Udgifterne for de to Kystdampere vil herefter omtrentlig stille sig saaledes pr. Maaned:

#### Dampere Nr. 1.

##### Folkehjere:

Förer, Hyre & Kaplaken ... ..	Kr.	225,00	
I. Styrmand... ..	—	130,00	
II. — ... ..	—	100,00	
I. Mester ... ..	—	200,00	
II. — ... ..	—	125,00	
2 Fyrbödere á Kr. 65,00 ... ..	—	130,00	
2 Matroser á Kr. 65,00 ... ..	—	130,00	
1 Letmatros... ..	—	45,00	
1 Jungmand .. ... ..	—	30,00	
1 Dreng.. ... ..	—	15,00	
		Kr. 1130,00	

Restauratören paa denne Dampere skal for sin Regning holde Kok og Kahytsjomfru og have Kostpenge for det övrige Mandskab, antagelig Kr. 1,50 for Officerer og Kr. 1,25 for Mandskabet pr. Dag.

##### Kostpenge:

5 Officerer á Kr. 1,50 ... ..	Kr.	7,50	
7 Mand á Kr. 1,25 ... ..	—	8,75	
		pr. Dag Kr. 16,25	
Kostpenge 30+16 1/4 Kr. pr. Maaned ca... ..	—	500,00	
Til Vedligeholdelse og Fornylse af Skib og Inventar .. ...	—	400,00	
Olie Tvist m. m. ... ..	—	150,00	
Kulforbrug beregnet efter 20 Dögn under Fart á 6 1/2 Ton 130 Tons			
á Kr. 25,00 ... ..	—	3250,00	
Andre Udgifter saasom Overarbejdspenge etc... ..	—	300,00	
		Kr. 5730,00	

#### Kystbaad Nr. 2.

##### Folkehjere og Kostpenge:

Her er beregnet Hyre til Hovmesteren og 1 Jomfru incl. Kostpenge ca.		Kr. 1800,00	
Kr. 200,00, hvorefter Folkehjere og Kostpenge pr. Maaned andrager .	Kr.	1800,00	
Vedligeholdelse og Fornylse af Skib og Inventar... ..	—	500,00	
Olie, Tvist etc. ... ..	—	150,00	
Kulforbrug beregnet efter 20 Dögn under Fart á 5 1/2 Ton, 110 Tons			
á Kr. 25,00 ... ..	—	2750,00	
Andre Udgifter saasom Overarbejdspenge etc.. ..	—	300,00	
		Kr. 5500,00	

Man vil herefter omtrentlig kunne udregne, hvad Driften koster, men jeg skal udtrykkelig fremhæve, at her ikke er beregnet hverken Havneudgifter eller Expeditionsgebyrer, hvilket vanskelig kan beregnes förend Fartplanen kendes.

Til Oplysning om, hvorledes Kystfarten i »Thore's« Tid svarede Regning, kan jeg meddele følgende:

Sidste Aar 1912 gav Kystfarten, naar der til Skibene lagdes alle Kr. 60000,00 Subvention, et Driftoverskud af Kr. 25987,80. Nærmere at specificere, hvorledes dette Resultat fremkommer, beklager jeg ikke at kunne, men da jeg ved, at der var stort Tab paa Sydlandsbaaden, vilde Resultatet selvfølgelig være blevet meget bedre uden denne. Ligeledes har Kulstriken i 1912 forøget Udgifterne til Kul betydelig.

Det er en Kendsgerning, at Kystfarten viste Fremgang, og skal jeg til Belysning heraf oplyse følgende vedrørende »Austri's« Fart i 3 Aar. Jeg har desværre ikke »Vestri« ved Haanden, men da denne Damper havde større Godsmængde at befordre end »Austri«, men færre Passagerer, antager jeg Resultatet vil blive omtrent det samme.

» A u s t r i « opsejlede i 1910	...	...	...	...	Kr. 19,330,52
	1911	...	...	...	— 25,310,10
	1912	...	...	...	— 30,334,28

foruden Omladningsgods fra Mellemlandsskibene og foruden udgaaende Godsfragt fra Reykjavik. Regner man nu det betydelige Fragttillæg, som det er lykkedes D. F. D. S. at gennemføre, vil man let kunde regno sig til Resultatet.

Rent kalkulatorisk vil jeg anslaa, at alle 3 Kystbaade i 1912 har opsejlet opimod Kr. 100,000 hvoraf ca. 20,000 formentlig kan regnes at tilkomme Sydlandsbaaden, der sejlede i omtrent 6 Maaneder.

Kasco-Assurancen bliver at tillægge foranstaaende Beregning. Dette bliver ca.  $\frac{3}{4}$  0/0 pr. Maaned, altsaa

for Nr. 1 Damper beregnet ny til Kr. 200,000	...	...	...	...	Kr. 1500 pr. Md.
— — 2 — — at koste — 100,000	...	...	...	...	— 750 — —
Endvidere ca. Kr. 700 pr. Md. for Expedition og Havneudgifter.					
Omkostningerne i 1912 kan anslaaes til					

ca. Kr. 7,500 pr. Md. for »Austri« og »Vestri« og  
— — 6,500 — — — »Perwie«.

Regner man nu Besejlingstiden for de to første til  $6\frac{1}{2}$  Md. og »Perwie« til 6 Mdr., kommer man til følgende Resultat:

Indsejlet Fragt ca.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Kr. 100,000
Subvention	...	...	...	...	...	...	...	...	...	— 60,000
										Kr. 160,000
O m k o s t n i n g e r :										
2 Kystbaade i $6\frac{1}{2}$ Md. á	Kr. 15,000									Kr. 97,500
1 — — - 6 — — — 6,500										— 39,000 — 136,500
										Overskud Kr. 23,500

At dette omtrent passer fremgaar af det foreliggende Resultat for Kystfarten i 1912, nemlig et Overskud paa Kr. 25—26000.

Uden Sydlandsbaaden vilde Resultatet have stillet sig saaledes:



»Austri« og »Vestri« opsejlet .... ..	Kr. 80,000
+ Subvention .... ..	— 60,000
	<u>Kr. 140,000</u>
+ Omkostninger .... ..	— 97,500
	Overskud Kr. 42,500

Den af D. F. D. S. opnaaede Overenskomst giver utvivlsomt Selskabet mellem Kr. 10 og 15000 Merindtægt paa samme Trafik, saa det synes ganske utvivlsomt, at det for Landet vil svare god Regning, selv at overtage sin Kystfart, saa meget mere, som denne stadig vil øges.

Med Höjagtelse.

Thor E. Tulinius.

Fylgiskjal II.

### Svar

frá bráðabirgðastjórn Eimskipafjelags Íslands til formanns samgöngumálanefndanna.

Bráðabirgðastjórnin er að eins kosin til þess að annast hlutafjársöfnun og undirbúa stofnfund fjelags með þeim tilgangi og því verksviði, sem ákveðið er í hlutaútboðsskjalinu, og getur því sem slík samkvæmt stöðu sinni ekki tekist á hendur skuldbinding um það, hvenær eða hvort hið væntanlega Eimskipafjelag Íslands muni vilja taka að sjer strandferðir hjer við land. Hinsvegar hefir það frá upphafi verið hugsun forgöngumanna fjelagsins, að svo framarlega sem byrjunarútgerð fjelagsins reynist svo vel, að fært þyki að færa út kviarnar og auka starfsvið þess, þá verði ein hin fyrsta aukning í því fólgin, að taka að sjer strandferðirnar.

Þar sem vjer höfum fengið orð formanna samgöngumálanefndanna fyrir því, að allir nefndarmenn álti að Alþingi beri að styrkja Eimskipafjelag Íslands eftir mætti, þá viljum vjer taka svo liðlega í málaleitunina um að taka strandferðirnar, sem oss er mögulegt, og lofum að verða því fylgjandi á sínum tíma, að Eimskipafjelagið taki þær að sjer með því fyrirkomulagi og þeim styrk, sem þá álist nauðsynlegur, til þess að fjelagið bíði ekki halla af þeim. Þangað til þetta getur orðið þætti oss æskilegast að gerðar yrðu bráðabirgðaráðstafanir um strandferðir, þannig að menn hefðu frjálsar hendur til að velja stærð og fyrirkomulag strandskipa og tilhögun ferða eftir því sem framkvæmdarstjórn Eimskipafjelagsins álitur hentugast á þeim tíma, er samningar milli landsstjórnarinnar og fjelagsins geta orðið gerðir um strandferðirnar. Ef þessu bráðabirgðafyrirkomulagi yrði þannig hagað, að landssjóður ræki strandferðir á sinn kostnað, þá viljum vjer stuðla að því, að landsstjórnin geti notið sjerþekkingar framkvæmdarstjóra vors, og starfskrafta hans og annara starfsmanna fjelagsins við útgerð strandbátanna, með sem aðgengilegustum kjörum fyrir landssjóð, og að öðru leyti koma á samvinnu milli fjelagsins og strandbátaútgerðarinnar á sem hagfeldastan hátt fyrir báða málsaðila.

Að öðru leyti viljum vjer út af hugsunum þeim, er nefndarformennirnir hafa látið í ljósi við oss, leyfa oss að taka þetta fram:

Vjer getum ekki verið því samdóma, að það sje meiri nauðsyn að fá ísl. strandferðaskip en ísl. millilandaskip. Með ísl. millilandaskipum fæst möguleikinn til að kaupa og selja verslunarvöru landsins á hentugustu markaðsstöðum erlendis, en strandferðaskipin gagna ekki versluninni þó íslensk sjeu, ef þau færa mönnum dýrar vörur — keyptar á óhentugum stöðum — og flytja vörur frá mönnum áleiðis til óhentugra sölustaða.

Hvergi í öllum þeim brjefum, sem Eimskipafjelaginu hafa borist viðsvegar af landinu, er látin í ljósi ósk um, að fjelagið taki að sjer strandferðirnar, en alment er í brjefum þessum skýrt frá því, að menn telji fjelagið, með því fyrirkomulagi sem hlutaútbóðið ráðgerir, hið þarfasta fyrirtæki sem til hefir verið stofnað hjer. Brjefin eru til sýnis fyrir samgöngumálanefndirnar ef óskað er. Það mun vera alment álit landsmanna, að strandferðirnar hafi hingað til verið þeim fjelögum fremar til byrði, sem hafa haft þær á hendi, og þetta er einnig álit vort, bygt á nokkurri þekkingu um það efni.

Þar sem nefndarformennirnir geta þess, að millilandaferðir sjeu jafnan arðsamar, ef þeim sje hagað af viti, og þurfi því ekki styrk, þá viljum vjer taka það fram, að vjer hugsum oss að skip Eimskipafjelagsins sigli til ýmsra hafna erlendis, sem ekki eru beinar samgöngur við nú, en verslunarstjettin óskar sambanda við. Vöruflutningar að og frá þeim höfnum geta ekki alt í einu orðið svo miklir, að arðvænlegt sje að sigla þangað fyrir fjelagið, en í notum þess hagnaðar, sem landið hefir af þeim siglingum, teljum vjer að fjelaginu beri ríflegur styrkur úr landssjóði.

Vjer verðum að álita það alveg ógerlegt fyrir fjelagið að starfa með einu millilandaskipi og tveim strandbátum, því að þetta eina millilandaskip mundi alls ekki geta flutt hingað þær vörur, sem strandbátarnir þurfa að fá til flutnings, og óvist, að strandbátarnir fengju flutning frá öðrum fjelögum.

Að gefnu tilefni leyfum vjer oss að geta þess, að vjer vonumst eptir að fjelagið geti byrjað skipaferðið í ársbyrjun 1915. Það er þó hugsanlegt að byrjunin geti dregist eitthvað fram eftir árinu, ef það reynist of kostnaðarsamt að fá skipin smíðuð á svo skömmum tíma, sem til þess þarf.

Að öðru leyti leyfum vjer oss virðingarfylst að vísa til umsóknar vorrar til Alþingis um hluttöku og styrk af landssjóðs hálfu til fjelagsins.

Reykjavík, 30. júlí 1913.

Jón Þorláksson.

Jón Gunnarsson.

Sveinn Björnsson.

Eggert Claessen.

Ó. G. Eyjólfsson.

Jón Björnsson.

Fylgiskjal III.

Reykjavik,  
den 9de August 1913.

Hans Excellence Islands Minister Hannes Hafstein,  
K. af D. D. M. p. p.  
Reykjavik.

I Fortsættelse af behagelig Samtale af igaar tillader jeg mig herved at meddele, at Dampskibsselskabet »Thore«s Brutto-Driftsoverskud af Kystfarten paa Island 1912 for Skibene »Austri«, »Vestri« og »Perwie« inklusive Kystfart-Subventionen fra Island androg henholdsvis Kr. 11457.00, Kr. 960.00 og Kr. 3571.00, tilsammen Kr. 15.988.00, mod i 1911 henholdsvis Kr. 9008.00, Kr. 8054.00 og Kr. 2908.00, tilsammen Kr. 19.970.00. — I Henhold til netop modtaget telegrafisk Meddelelse fra Kjøbenhavn androg Udgifterne til Renter, Amortisation, Andel i Administrationen ø.s.v. for disse tre Skibe for Aaret 1912 Kr. 59.419.00, hvorefter det direkte Tab paa Kystfarten altsaa bliver Kr. 43.431.00. — Førnævnte Beløb Kr. 59.419.00 har jeg ikke nøjagtig specificeret, men da s.s. »Austri«, »Vestri« og »Perwie« bogførte Værdi var ca Kr. 500.000.00, der af os skulde forrentes med 5—6%, og da man ikke kan regne Amortisationen til mindre end 5%, andrager det Beløb, der altsaa er anvendt hertil, ca Kr. 50/55.000.00. — Det resterende Beløb er altsaa Skibenes Andel i Administrationsudgifterne og Diverse Udgifter, hvilket maa siges at være meget lavt beregnet. — Hertil kommer, at s.s. »Perwie« i 1912 underkastedes en gennemgribende Reparation, der kostede ca Kr. 20.000.00, men til dette Beløb er der intet Hensyn taget i ovennævnte Opstilling. »Austri« og »Vestri«, der jo var ny Skibe, kostede kun forholdsvis lidt i Reparationer og Vedligeholdelser. — Tager man endvidere i Betragtning, at »Thore« i Henhold til det Arrangement, der i sin Tid var truffet med den islandske Regering, var forpligtet til at viderebesørge Gods fra Mellemlandsbaadene med Kystbaadene til Kyststationerne til samme Fragt, som gjaldt til de Pladser, som Mellemlandsbaadene anløb, hvorved disse sidstes Fragtindtægt formindskedes betydelig, da Kystbaadene jo oppebar deres Andel af Fragten, saa mener jeg at kunne udtale, at det indirekte Tab, »Thore« har lidt derved, og som ikke kan opgøres, andrager adskillige Tusinde Kroner, og jeg vil anslaa det Tab, som »Thore« direkte og indirekte har lidt ved Kystfarten i 1912, til mindst Kr. 50/60.000.00. —

Skulde deres Excellence ønske yderligere Oplysninger, skal det være mig kært at fremkomme med saadanne. —

Ærbødigst

H. Hendriksen.