

um samgöngumál á sjó.

Eins og gelið er um í hinu fyrra nefndaráliti voru (þingskj. 368), geymdi samgöngumálanefndin sjer rjett til að athuga betur bæði fyrirkomulag á ferðum flóabáta og styrkveitingu til þeirra, bráðabirgðaráðstafanir til að halda uppi strandferðum fyrir næsta fjárhagstímabil, uns annaðhvort »Eimskipafjelag Íslands« tæki þær að sjer eða útgerð landssjóðs á strandferðaskipum byrjaði, og ennfremur um hluttöku landssjóðs í »Eimskipafjelagi Íslands«, án tillits til strandferða og styrkveitingu úr landssjóði til millilandaferða, eins og bráðabirgðastjórn þess fjelags hefir farið fram á.

Um þetta alt saman hafa nú samgöngumálanefndir beggja deilda rætt á allmörgum fundum, og skulum vjer hjer með leyfa oss að láta uppi álit vort og tillögur, sem prentaðar eru á sjerstöku þingskjali sem breytingartillögur við fjárlagafrumvarpið.

Að því er snertir hluttöku landssjóðs í »Eimskipafjelagi Íslands«, þá urðu nefndirnar einhuga um að leggja til, að stjórninni væri heimilað að kaupa hluti í fjelaginu fyrir alt að 400,000 kr., gegn því, að fjelagið tæki að sje að halda uppi strandferðum með tveimur eða fleiri nýjum eða nýlegum skipum, á svipaðan hátt og með líkum skipum að stærð og hraða eins og strandferðaskipin »Austri« og »Vestri«, sem hjer voru í förum árin 1911 og 1912 (sbr. þingskj. 367 og 368). En þó að nefndirnar vildu binda hluttöku landssjóðs þessu skilyrði, þá var það þó ekki hugsun þeirra, að þessi rífliga hluttaka ætti að skiljast svo, að hún væri vegna strandferðanna einna saman. Nefndirnar álitu sem sje, að strandferðanna vegna væri 300,000 kr. hluttaka nægileg og jafnvel mjög ríflig, þar sem fá mætti tvö góð strandferðaskip fyrir 400,000 kr., en 50—60% af þeirri upphæð mætti fá með því að veðsetja skipin sjálf og fá lán út á þau. Mundi þannig mega fá að minsta kosti 200,000 kr. að láni út á skipin eða jafnvel alt að 240,000 kr., (sbr. þingskj. 368). Ef miðað hefði verið eingöngu við tvö strandferðaskip, hefði getað komið til mála að takmarka hluttöku landssjóðs við 160—200,000 kr., (sbr. ummæli nefndarinnar um landssjóðsútgerðina, þingskj. 368). En með því nefndirnar vildu hlynna sem best að »Eimskipafjelagi Íslands«, vildu þær ekki skera þetta við neglur sjer, heldur áætla 300,000 kr. hluttöku í sambandi við strandferðirnar, jafnframt með það fyrir augum, að hentara gæti þótt að hafa strandferðaskipin fleiri en tvö (sbr. »með tveimur eða fleiri strandferðaskipum« í frumvarpi voru, þingskj. 367, 1. gr.). En þar sem nefndirnar þó ekki ljētu einu sinni við þetta sitja, heldur lögðu til, að hluttaka landssjóðs yrði ákveðin, ekki 300,000 kr., heldur alt að 400,000 kr., þá var það hugsun nefndanna, að 100,000 kr. af þessari upphæð skyldi vera hluttaka landssjóðs í fjelaginu alment tekið, til þess að styðja það til að kaupa millilandaskip og halda uppi millilandaferðum, eins og bráðabirgðastjórn fjelagsins hafði farið fram á í erindi sínu til Alþingis. En hins vegar vildu nefndirnar þó einnig binda þessa hluttöku landssjóðs því skilyrði, að samningar næðust við fjelagið um strandferðirnar, og jafnframt að millilandaskipin

yrðu fleiri en eitt, þótt gleymst hafi að taka það fram í hinu fyrra nefndaráliti voru.

Hinu sama skilyrði vildi meiri hluti nefndanna binda beinan ársstyrk til fjelagsins til millilandaferða, sem þeim fanst hæfilega ákveðinn 40,000 kr., svo að fjelagið, ef það einnig tæki að sjer strandferðirnar með 60,000 kr. ársstyrk, hefði alls 100,000 kr. ársstyrk, einmitt sömu upphæð og »Hið sameinaða eimskipafjelag« hefir nú fyrir bæði strandferðir og millilandaferðir til Íslands (þó það hafi auk þess 25,000 kr. fyrir ferðir til Færeyja með sjerstökum skipum). En nefndirnar vildu, þó að fjelagið gæti fengið þennan 40,000 kr. ársstyrk til millilandaferðanna undir eins fyrsta árið, sem það byrjaði ferðir sínar (1915), þó að það hefði þá ekki enn tekið að sjer strandferðir, ef samningatilaunir um þær milli fjelagsins og stjórnarráðsins væru þá á svo góðum vegi, að hægt væri á því að byggja, að fjelagið tæki að sér strandferðirnar 1916. Það sem einkum vakti fyrir nefndunum í þessu efni, eða meiri hluta þeirra, var það, að stjórnin yrði timanlega á árinu 1915 að fá að vita vissu sína um það, hvort von væri um að »Eimskipafjelag Íslands« tæki að sjer strandferðirnar næsta ár, því væri vonlaust um það, yrði hún að gera ráðstafanir til að koma á fót landssjóðsútgerð, og til þess mætti hún ekki hafa minna en eins árs frest, með því fyrir gæti komið, og enda líklegast, að hún yrði að láta smíða ný skip til strandferðanna. Auk þess yrði stjórnin, til þess að geta lagt tillögur um reksturskostnað fyrir þingið 1915, að fá að vita um það með vissu, hvort landssjóðsútgerðin væri óumflýjanleg, áður en hún semdi fjárlagaframvarp sitt fyrir 1916—1917. Meiri hluta nefndanna gat því ekki betur skilist, en að það væri skylda nefndanna, bæði gagnvart landsjóðnum og stjórninni, að haga tillögum sínum svo, að nokkurnvegin trygging væri fyrir því, að stjórnin fengi að vita vissu sína um það, hver yrðu örlög strandferðanna timanlega á árinu 1915. Hins vegar áleit meiri hlutinn, að þessi ráðstöfun gæti ekki orðið »Eimskipafjelagi Íslands« til neins verulegs hnekks, þar sem það gæti fengið 40,000 kr. ársstyrk til millilandaferðanna undir eins árið 1915, þótt það þá hefði engar strandferðir. En minni hlutinn var hjer á annari skoðun, og mun hann gera grein fyrir henni undir umræðunum um málið, með því það var eina ágreiningsatriðið í nefndunum.

Að því er kemur til bráðabirgðaráðstafana til að halda uppi strandferðum fyrir næsta fjárhagstímabil, þá leggja nefndirnar til, að veitt sje til strandferða sama upphæð og áður, 60,000 kr., en látið óákveðið, á hvern hátt þeim skuli varið, og stjórninni í því efni gefnar frjálsar hendur. Nefndirnar gátu hugsað sjer fleiri leiðir, og þá aðallega þrjár, sem velja mætti í milli.

Ein var sú, að leigja tvö strandferðaskip til bráðabirgða og gera þau skip út á kostnað landssjóðs.

Önnur sú, að gera samning við Eimskipafjelag Björgvinjar, sem tilboð liggur frá fyrir þinginu, um að fara tvær hringferðir á hverjum mánuði sumarmánuðina 7, og eina ferð á mánuði hina 5 mánuði ársins til Austur- Suður- og Vesturlandsins, gegn 30,000 kr. tillagi úr landssjóði (og öðrum 30,000 kr. úr ríkissjóði Norðmanna, sem þegar eru trygðar). Þessum ferðum álita nefndirnar að mäske mætti hlíta til *mannflutninga*. En þær mundu alls ekki fullnægja kröfum manna til *vöruflutninga*, með því viðkomustaðirnir eru alt of fáir. En úr því mætti þó bæta með því, að leigja og gera út á kostnað landssjóðs ódyrt vöruflutningaskip, sem ekki þyrfti að vera örskreitt, og láta það sigla á alla þá við-

komustaði, sem strandferðaskipin hafa að undanfögnu komið við á. Til þessa mætti þá verja þeim öðrum 30,000 kr., sem eftir yrðu af fjárveitingunni til strandferða.

Þriðja leiðin var, að semja nú enn þá einu sinni við »Hið sameinaða eimskipafjelag« um strandferðirnar fyrir næsta fjárhagstímabil gegn 60,000 kr. til lagi hvort árið, og hefir ráðherra skýrt frá, að slíkir samningar mundu fánlegir. En skyldi svo fara, að þessi leið yrði valin, ætti stjórnin að gera sitt ýtrasta til, að kjörin af hálfu fjelagsins yrðu líkari þeim kjörum, sem við áttum við að búa árin 1911 og 1912, en þeim, sem vjer verðum nú að sæta fyrir yfirstandandi ár.

Fleiri leiðir væru máské hugsanlegar og mætti leita fyrir sjer um samninga við önnur erlend eimskipafjelög, og því vildu nefndirnar gefa stjórninni sem frjálsastar hendur í þessu efni, svo hún gæti valið þá leiðina, sem henni þætti best henta.

Að því er snertir bátaferðir á flóum, fjörðum og vötnum, þá varð nefndunum ljóst, að þar væri mikilla umbóta vant, en upplýsingar um þessar ferðir hins vegar svo algerlega ófullnægjandi, að frágangssök væri fyrir þingnefnd að koma fram með tillögur um gagngerðar breytingar á þeim að svo stöddu. Nefndirnar hafa því í þetta sinn látið sjer nægja að koma fram með ákveðnar tillögur um upphæð styrkveitinganna til þessara báta, og hafa þær, að því er hína minni báta snertir (Rangársandsbátinn, Hvítárbátinn, Hvalfjarðarbátinn, Lagarfljóts- og Austur-Skaftafellssýslubátinn) að mestu leyti látið hinar núverandi upphæðir halda sjer óbreyttar. Og sama er að segja um Faxaflóabátinn. Hins vegar leggja nefndirnar til að hækka styrkveitinguna til bátaferða um Ísafjarðardjúp um 4000 kr., en áskilja þá jafnframt ferðir til og um Húnaflóa. Þá hafa nefndirnar og álitid þráðnaudsýnlegt að stofna til bátaferða milli Vestmanneyja og Vikur, Stokkseyrar og Eyrarbakka og leggja til, að til þessa sje veitt alt að 6000 kr.

Til bátaferða á Breiðafirði leggja nefndirnar til, að veittar sjeu 8000 kr.; en þó fjárveiting þessi sje í einu lagi, ætlast nefndirnar samt til, að henni megi skifta á milli tveggja báta, annars stærri 7000 kr., og hins minni 1000 kr.

Þótt nefndirnar væru í nokkrum vafa um, hvort Eyjafjarðarbáturinn gerði svo mikið gagn, að vert væri að styrkja hann eins riflega eins og stungið er upp á í fjárlagafrumvarpi stjórnarinnar, leggja þær þó til, að til hans sjeu veittar 9000 kr., svo að niðurfærslan nemur einum 1000 kr. En jafnframt ætlast nefndirnar ekki til, að sá bátur fari framvegis neinar ferðir til Austfjarða nje til Húnaflóa, heldur einungis til Skagafjarðar, um Eyjafjörð og austur að Merakkasljettu.

Þá leggja nefndirnar og til, að þessar styrkveitingar sjeu bundnar breyttum og ákveðnari skilyrðum en hingað til.

Þar sem hingað til hefir verið heimtað, að bátarnir ættu að dómi *stjórnarráðsins* að vera góð skip og hentug til þessara ferða, þá litu nefndirnar svo á að slíkt ákvæði mundi í reyndinni verða harla þýðingarlítið, með því stjórnarráðið hefði lítil sem engin tök á að dæma um þetta, enda víst ekkert verið gert í því efni að undanfögnu. Nefndirnar leggja því til, að þessi dómur sje falinn hlutaðeigandi hjeradsstjórnnum, sem betri tök hafa á að kynna sjer þetta, og stjórnarráðinu að eins sent vottorð þeirra um, að þær álitu bátana hæfa til ferðanna.

Þá leggja nefndirnar og til, að stjórnarráðið skuli samþykkja ferðaáætlanir bátanna. Þetta skilyrði hefur og verið að undanfögnu, en víst reynst þýðing-

arlítið í framkvæmdinni, bæði af því, að stjórnarráðið hefir brostið nægilega þekkingu til að dæma um, hvað haganlegast væri á hverjum stað, en því ekki veitt neitt fje til aðstoðar í þessn skyni, og ferðaáætlanirnar líka þá fyrst sendar stjórnarráðinu, þegar beðið hefir verið um útborgun á styrknum. Undir þennan leka hafa nefndirnar viljað setja með því, að krefjast, að uppkast að ferðaáætlunum sje sent stjórnarráðinu innan þess tíma, er það kann til að taka, sem varla mætti minna vera en 3 mánuðum áður en ferðir bátanna hefjast, ef stjórnarráðinu á að vera unt að gera nokkrar breytingar og skrifast á um þær við útgerðarmenn bátanna. En jafnframt álitu nefndirnar, að nauðsynlegt væri, að stjórnarráðið hefði þá sjer til aðstoðar einhvern ráðunaut, sem fær væri að dæma um þessar ferðaáætlanir og stinga upp á nauðsynlegum breytingum, til þess að ferðirnar yrðu sem hentugastar, bæði fyrir hlutaðeigandi hjeraðsbúa og í sem bestu sambandi við strandferðaskipin og aðrar samgöngur á sjó.

Þá leggja nefndirnar og til, að landsjóðsstyrkurinn megi aldrei nema meiru en helmingi af reksturskostnaði bátanna, sem hlýtur að standa í ákveðnu hlutfalli við tekjur þeirra, ef tekjur og útgjöld eiga að standast á, Þetta álitu nefndirnar nauðsynlegt skilyrði fyrir framtíðina, til þess að hægt væri að fá hugmynd um þörfina fyrir þessar bátaferðir. Því sje þörfin ekki meiri en svo, að tekjnr bátanna hrökkvi ekki fyrir helminginum af reksturskostnaði þeirra, virðist harla meiningarlítið að styrkja slíkar ferðir úr landssjóði.

Í nefndinni kom einnig fram tillaga um það, að hlutaðeigandi hjeruð skyldu leggja fram að minsta kosti  $\frac{1}{3}$  á móts við  $\frac{2}{3}$  úr landssjóði til slíkra bátaferða, með því þá fengist frekari sönnun fyrir, að sannarleg þörf væri á þeim, ef menn sýndu, að menn vildu sjálfir leggja eitthvað í sölurnar. En þó að allir væru sammála um, að slík krafa væri í sjálfu sjer sanngjörn og eðlileg, þá hurfu þó nefndirnar frá því ráði, að setja slíkt skilyrði að þessu sinni, með því að sitt gæti átt við á hverjum stað, en engar rannsóknir fyrir liggjandi, til að byggja á í því efni, og væri rjettast að fela stjórninni þessa spurningu til íhugunar framvegis, þegar þær rannsóknir væru um garð gengnar, sem nefndirnar ætlast til að hún láti gera.

Loks vildu nefndirnar krefjast þess, að útgerðarmenn bátanna skyldu senda stjórnarráðinu reikninga bátanna áður en landssjóðsstyrkurinn væri að fullu greiddur. Þetta virðist bæði eðlileg og nauðsynleg krafa, bæði til þess, að stjórnarráðið geti séð, hvernig fjenu hefur verið varið og hve miklu tekjur og reksturskostnaður bátanna nemur, sem er bestur mælikvarði fyrir þörfinni. Hingað til hefur stjórnarráðið enga slíka reikninga fengið, og hefði það þó vel getað krafist þess. En til þess að tryggja það, að slíkir reikningar sjeu jafnan sendir því framvegis, álitu nefndirnar að rétt sje, að halda eftir nokkru af landssjóðsstyrknum, uns þessari kröfu er fullnægt, enda ekki hægt að sjá fyr, hvort skilyrðunum er fullnægt. Nefndirnar áttu að eins kost á að kynna sjer reikninga Faxaflóahátsins, en hefðu reikningar hinna bátanna einnig legið fyrir þeim, mundu þær hafa getað greitt betur úr sumum þeim vafaspurningum, sem þær nú treystast ekki til að leysa.

En þó nefndirnar þannig hafi ráðist í að gera tillögur um dálitlar umbætur á þessari grein samgöngumála vorra, var þeim ljóst, að þær væru aðeins til bráðabirgða og gætu atdrei orðið annað en nokkuð handahófslegar, eftir þeim upplýsingum, sem fyrir lágu, þó þær hins vegar yrðu að álitu, að þær væru ekki

gerðar af eins miklu handahófi, eins og tillögur stjórnarinnar, sem mun hafa haft enn minni upplýsingar á að byggja en nefndirnar. En til þess að geta skipað öllum samgöngumálum á sjó, svo í nokkru lagi sje, virtist nefndunum nauðsynlegt að láta fram fara gagngerðar rannsóknir á öllu, sem hjer að lýtur. En þær rannsóknir álista nefndirnar stjórnarráðinu ókleift að gera með þeim starfskröftum einum, sem það hefir á að skipa. Verður þá ekki annað til ráða, en annaðhvort að veita stjórninni sjerstakt aðstoðarfje í þessu skyni eða setja á stofn sjerstaka stöðu fyrir mann, sem yrði ráðunautur stjórnarinnar í þessum greinum og hefði á hendi stjórn og undirbúning samgöngumála á sjó, líkt og á sjer stað um vegamál, póstmál og símamál. Þegar fjárveitingarnar til þessarar greinar samgöngumálanna eru farnar að nema 300,000 kr. á fjárhagstímabilinu, eins og gera má ráð fyrir að verði framvegis, eða jafnvel enn meira, þá virðist ekki verjandi að láta þau halda áfram að vera í eins mikilli óreiðu, eins og nú á sjer stað, þar sem engin trygging er fyrir, að þessar fjárveitingar komi að tilætluðum notum, eða þá að jafnmiklum notum, eins og vera mætti, ef rjettilega væri á haldið. Það er jafnvel engin trygging fyrir, að sumum af fjárveitingunum sje varið samkvæmt tilgangi Alþingis. Þannig hefir nefndunum verið skýrt frá, að sumir af þeim flóa og fjarðabátum, sem styrkur er veittur til úr landssjóði, sjeu í höndum kaupmanna, sem mestmegnis brúki þá í skottuferðir fyrir sjálfa sig og til hagsmuna fyrir sínar eigin verslanir. Svo er sagt, að ástatt sje með eina 3 af þessum bátum, og um einn þeirra er meira að segja sagt, að hann hafi enga fasta ferðaáætlun. Hve mikið kann að vera hæft í slíkum sögusögnum, er ekki hægt að vita, nema sjerstakar rannsóknir fari fram á þessum stöðum. En slíkar rannsóknir gæti ráðunautur stjórnarinnar gert. Hann ætti og að rannsaka, hvernig hentast væri að haga ferðaáætlunum á hverjum stað, hve mikil þörfin væri fyrir bæði viðkomur strandferðaskipa og sjerstakra hjeraðsbáta, hvert tillag væri sæmilegt að greiða til hjeraðsbátanna úr landssjóði, og hvort ástæða væri að heimta jafnframt nokkurt tillag frá hlutaðeigandi hjeruðum sjálfum. Hann ætti og að rannsaka, hvers konar bátalag og bátastærð væri hentust á hverjum stað, og hvernig hægt væri að koma öllum samgöngum á sjó í eitt samhangandi kerfi, þannig að strandferðaskipin tækju við af millilandaskipunum, og flóa- og fjarðabátarnir af strandferðaskipunum og millilandaskipunum, en að öll þessi skip væru ekki í einu á siglingu sömu leiðina, eltu hvort annað og keptu hvort við annað, eins og nú þykir oft við brenna. Hann ætti og að verða fulltrúi landssjórnarinnar í stjórn »Eimskipafjelags Íslands«, ef landssjóður yrði hluthafi í því fjelagi, og hafa yfirstjórn yfir útgerð landssjóðs, ef hún kæmist á fót. Og að sjálfsgöðu ætti hann að gera tillögur til stjórnarinnar um öll samgöngumál á sjó fyrir hvert alþingi.

Verkefnið er því nægilegt, þótt stofnuð væri sjerstök staða fyrir fastan mann til að annast þetta, og er það trú nefndanna, að ef vel tækist með valið á manninum, þá mundi það fje geta sparast margfaldlega á annan hátt, sem varið væri til að launa honum fyrir jafn þjóðnýtt starf.

Þó að nefndunum þannig væri ljóst, að ekki mundi verða hjá því komist, að stofna slíka fasta stöðu, vildu þær þó ekki að þessu sinni koma fram með beina tillögu um það, heldur aðeins um, að veita stjórninni 4000 kr. á ári, sem verja mætti til undirbúnings og stjórnar samgöngumála á sjó. Ællast nefndirnar til, að nokkru af því fje sje varið til að launa ráðunaut, sem stjórnin ræður til bráðabirgða í þessum efnunum, en því, sem fram yfir kann að verða, til skrifstofu-

og ferðakostnaðar handa honum bæði utanlands og innan. Því nefndirnar telja líklegt, að hann yrði einnig að ferðast til útlanda, til að kynna sjer reynslu annara strjálbýlla þjóða, t. d. í Noregi og Svíþjóð og máske víðar.

Takist valið á þessum manni vel (og vjer viljum geta þess, að nefndirnar höfðu engan sjerstakan mann í huga) og sýndi hann dugnað og áhuga á starfi sínu, svo að stjórn og þingi þætti mikils um vert, efumst vjer ekki um, að hann gæti gert sjer vísa von um, að staða hans yrði gerð föst. En ef stjórnin yrði óheppin í vali sínu, væri hægra til að breyta með manuinn, með því að haga fjárveitingunni svo, sem vjer höfum lagt til, enda það að öllu leyti hyggilegast, meðan alt, er að þessum málum lýtur, er á tilraunastigi.

Eftir að nefndarálitíð var samið, hefir nefndinni borist brjef frá bráða-  
birgðastjórn »Eimskipafjelags Íslands«, sem vjer látum prenta sem fylgiskja við nefndarálitíð.

Neðri deild Alþingis, 21. ágúst 1913.

Jóh. Jóhannesson,  
formaður.

Valtýr Guðmundsson,  
skrifari og framsögumaður.

Björn Kristjánsson,  
með fyrirvara.

Halldór Steinsson.

Pjetur Jónsson.

#### Fylgiskjal I.

Reykjavík, 20. ágúst 1913.

Vjer höfum fengið vitneskju um það, að meiri hluti samgöngumálanefndar neðri deildar alþingis muni leggja til, að veittur verði í fjárlögunum fyrir árið 1915, styrkur til Eimskipafjelags Íslands til millilandaferða með tveim skipum og þeirra ferða með ströndum fram, sem skipum þeim er ætlað að fara jafnframt millilandasiglingunum. En það skilyrði verði sett fyrir styrkveitingu þessari í tillögu meiri hluta nefndarinnar, að Eimskipafjlagið skuldbindi sig til að taka á sínum tíma að sjer strandferðir (sbr. frumvarp það um strandferðir, sem fram er komið í neðri deild frá samgöngumálanefnd þeirrar deildar).

Útaf umræddri tillögu finnum vjer ástæðu til að taka þetta fram:

Í hlutaútboðsskjali því, er sent var Íslendingum og hlutafjársofnunin til fjelagsins er bygð á, er skýlaust gert ráð fyrir þessu tvennu:

1. Að fjelagið taki *ekki* að sjer strandferðir *í byrjun*,

2. Að fjelagið fái riflegan landssjóðsstyrk fyrir ferðir þær, sem þar er gert ráð fyrir (þ. e. milli landa með viðkomum á ýmsum höfnum hjer innan lands).

Með því að öll hlutafjárloforð eru bygð á þessu, og því eðlilega bundin þeim skilyrðum, sem í þessu felast, þá litum vjer svo á, sem vjer eigi getum kallað saman stofnfund fjelagsins, ef eigi er vissa fengin fyrir því, að landssjóðsstyrkur fáiast, sem eigi sje bundinn því skilyrði, að fjelagið *skuli* taka að sjer að reka strandferðirnar fyrir sinn reikning. — Vjer teljum engan vafa á því, að væri fjelagið stofnað undir slíkum kringumstæðum, þá væru allir þeir, sem lofað hafa hlutafje á grundvelli hlutaútboðsins, þar með leystir frá loforðum sínum. Vjer gæt-

um því ekki gert annað en afhenda hverjum loforðsgefanda aftur þann hluta hlutafjárins, sem innborgaður er þegar, og mundum því *ekki* geta gert ráðstafanir til þess að fjelagið yrði stofnað.

Vjer vonum, að allir hljóti að fallast á það, að vjer samkvæmt hlutaútbodinu og afstöðu vorri til hlutafjársofnunarinnar, getum eigi breytt á annan hátt.

Það er því afdráttarlaust skoðun vor, að ef styrkveiting landssjóðs til Eimskipafjelagsins verður bundin því skilyrði, að það taki að sjer strandferðirnar á þann hátt, sem samgöngumálanefndin gerir ráð fyrir, þá sje hlutafjársofnunin til fjelagsins unnin fyrir gíg og ekkert geti orðið úr fjelagsstofnuninni.

Jafnframt viljum vjer leyfa oss að minna á, að þegar vjer áttum fundi með formönnum samgöngumálanefndanna, þá tjáðu þeir oss, að allir nefndamenn álitu, að Alþingi bæri að styrkja Eimskipafjelag Íslands eftir mætti, og á þeim grundvelli fórum vjer í svari voru til nefndanna, dags. 30. f. m., svo langt sem oss var frekast unt, að því er snerti væntanlega afstöðu Eimskipafjelagsins til strandferðanna og væntum þess, að nefndirnar ljetu sjer í því tilliti nægja þau loforð vor, sem tekin eru fram í nefndu svari voru.

Að öðru leyti leyfum vjer oss að visa til ofanefnds svars vors til formanna samgöngumálanefndanna dags. 30. f. m., og til umsóknar vorrar til Alþingis um, að Eimskipafjelagi Íslands verði veittur 65 þúsund króna styrkur fyrir árið 1915 og að landssjóður taki hluti í fjelaginu fyrir 100 þúsund krónur.

Vjer látum fylgja hjer með skýrslu um það, hvernig hlutafjársofnun til Eimskipafjelagsins nú stendur, en þar skal jafnframt tekið fram, að talsvert margir listar eru ennþá ókomnir.

Virðingarfylst.

Í bráðabirgðastjórn h/f Eimskipafjelags Íslands.

Jón Gunnarsson. Sveinn Björnsson. Jón Björnsson.

Jón Þorláksson. Eggert Claessen.

Til

samgöngumálanefndar neðri deildar Alþingis

Reykjavík.

Fylgiskjal II.

Innkomin hlutaloforð.

H/f Eimskipafjelag Íslands.

Yfirlit 19. ágúst með áorðnum breytingum síðan 7. ág. eflir síslum.

Mýra- og Borgarfjarðarsýsla ... ..	Kr.	15275,00
Snæfellsness- og Hnappadalssýsla ... ..	—	5575,00

Dalasýsla ... ..	—	3550,00
Barðastrandarsýsla ... ..	—	11730,00
Ísafjarðarsýsla og kaupstaður ... ..	—	11600,00
Strandasýsla ... ..	—	2525,00
Húnavatnssýsla ... ..	—	9600,00
Skagafjarðarsýsla ... ..	—	9225,00
Eyjafjarðarsýsla og Akureyri ... ..	—	18325,00
Suður-Þingeyjarsýsla... ..	—	14225,00
Norður-Þingeyjarsýsla ... ..	—	5575,00
Norður-Múlasýsla og Seyðisfj. ... ..	—	13625,00
Suður-Múlasýsla... ..	—	21825,00
Skaftafellssýsla ... ..	—	8300,00
Rangárvallasýsla.. ... ..	—	6900,00
Vestmanneyjar ... ..	—	5750,00
Árnessýsla ... ..	—	13500,00
Gullbringu- og Kjósarsýsla með Hafnarfirði .	—	16800,00
Reykjavík og Seltjarnarnes ... ..	—	85975,00
		<u>Kr. 279880,00</u>
Vestur-Íslendingar ... ..	—	30000,00