

Ed.

378. Frumvarp til laga

[173. mál]

um Skipaútgerð ríkisins.

(Lagt fyrir Alþingi á 87. löggjafarþingi, 1966—67.)

1. gr.

Skipaútgerð ríkisins, sem hóf starfsemi sína árið 1929, skal framvegis starfa undir yfirstjórn ráðherra samkvæmt ákvæðum þessara laga.

2. gr.

Hlutverk Skipaútgerðar ríkisins er að annast áætlunarferðir skipa með farþega, pósti og vörur meðfram ströndum Íslands, svo og aðra útgerðarstjórn, sem henni kann að vera falin. Einnig skal Skipaútgerðinni heimilt að halda uppi flutningum á landi milli hafna í sambandi við áætlunarferðir strandferðaskipa.

Skipaútgerðin ákveður, frá hvaða höfnum skip hennar skuli gerð út. Henni er heimilt að reka skipaafgreiðslu í Reykjavík, en á öðrum höfnum skulu ráðnir umboðsmenn til afgreiðslustarfa fyrir Skipaútgerðina.

3. gr.

Ráðherra skipar forstjóra Skipaútgerðarinnar í embætti og setur honum erindisbréf.

4. gr.

Ráðherra skipar formann stjórnarnefndar Skipaútgerðarinnar og með honum í stjórnarnefndina tvo menn, annan samkvæmt tilnefningu fjármálaráðherra. Gildir skipun stjórnarnefndarinnar til fjögurra ára í senn, og skal ráðherra ákveða laun hennar.

Verkefni stjórnarnefndarinnar er að taka, undir yfirstjórn ráðuneytisins, sam-eiginlega ákvarðanir um öll meiri háttar mál, er varða rekstur Skipaútgerðarinnar, þ. á m. áætlanir um ferðir skipanna, um far- og farmgjaldtaxta, um ráðningu starfsfólks og umboðsmanna, um meiri háttar viðgerðir og endurbætur á skipum, húsa-kynnum eða tækjum, um váttryggingar skipanna, um breytingar á rekstri, þar með talið um kaup eða sölu á skipum, öflun tilboða í því sambandi og mat á tilboðum, sem berast kunna, svo og önnur þau mál, sem nefndin telur að eigi falli undir dagleg störf forstjórans.

Nefndin skal halda gjörðabók, sem löggilt er af ráðuneytinu.

5. gr.

Reikningar Skipaútgerðarinnar skulu endurskoðaðir af ríkisendurskoðuninni og birtir með ríkisreikningnum.

6. gr.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um framkvæmd þessara laga.

7. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Frumvarp þetta er samið af nefnd, sem skipuð var af samgöngumálaráðuneytinu með bréfi, dags. 28. apríl 1965, „til að rannsaka rekstur Skipaútgerðar ríkisins

og athuga möguleika á að koma honum á hagkvæmari grundvöll.“ Er frumvarpið óbreytt frá tillögum nefndarinnar, að undanteknum tveimur smávægilegum breytingum á 2. og 4. gr., sem gerðar voru eftir tillögu stjórnarnefndar Skipaútgerðar ríkisins.

I nefndinni áttu sæti: Pétur Pétursson, forstjóri, Árni Vilhjálmsson, prófessor, Matthías Bjarnason, alþingismaður, og Birgir Finnsson, alþingismaður, og var hann jafnframt skipaður formaður nefndarinnar. Þegar nefndin hafði starfað um skeið, gekk hún á fund ráðherra og ræddi við hann um verkefni sitt. Benti nefndin þá m. a. á, að engin lög væru til um Skipaútgerð ríkisins, önnur en þau, að í tjárlögum hvers árs væri veitt framlag til hennar til greiðslu á rekstrarhalla. Með frv. þessu er lagt til, að bætt verði úr þessum ágalla.

Einnig benti nefndin á, að eðlilegast væri, að yfir jafn stóru og þýðingarmiklu fyrirtæki og Skipaútgerð ríkisins er, væri sérstök stjórn. Samkvæmt þeirri ábendingu nefndarinnar voru þeir Gunnar Vagnsson, deildarstjóri í samgöngumálaráuneytinu, Höskuldur Jónsson, deildarstjóri í fjármálaráuneytinu, og Guðjon F. Teitsson, forstjóri, síðan skipaðir í stjórnarnefnd Skipaútgerðar ríkisins hinn 15. marz 1966.

Var, með skipan þessara manna í nefndina, að því stefnt að tryggja sem best samstarf yfirstjórnar Skipaútgerðarinnar við þau ráðuneyti, sem aðallega fjalla um málefni hennar, og virðist það fyrirkomulag þegar hata getið góða raun.

Í frumvarpinu er lagt til, að stjórnarnefndin verði skipuð þrem mönnum, eins og nú er, en þó þannig, að ráðherra sé ekki bundinn af því að skipa forstjóra Skipaútgerðarinnar í nefndina. Lagt er til, að stjórnarnefndin verði skipuð til fjögurra ára í senn.

Að minnsta kosti einu sinni áður hefur komið fram á Alþingi frv. til l. um Skipaútgerð ríkisins. Var það árið 1952, en það frv. varð ekki útrætt. Einnig lét milliþinganefnd í samgöngumálum frumvarp um þetta efni fylgja álitinu og tillögum um samgöngumál árið 1958.

Hefur þannig áður verið bent á nauðsyn þess að lögfesta starfsgrundvöll Skipaútgerðarinnar, eins og hér er lagt til.

Akvæði frumvarps þessa, er að lögum verður, hafa ekki áhrif á skipun manna í störf hjá Skipaútgerð ríkisins, sem nú starfa hjá henni samkvæmt skipunarbréfum.

Segja má, að um þessar mundir sé starfsemi Skipaútgerðarinnar á tímamótum. Þar fyrst til, að flest skipanna, sem útgerðin á, eru orðin gömul og á ettir tímanum, og þarf að gera ráðstafanir til þess að kaupa ný skip. Í öðru lagi hafa samgöngur á landi og í lofti tekið við verulegum hluta þeirra flutninga, sem annars heiðu orðið að fara fram á sjó, og þess vegna eru strandferðirnar ekki eins þýðingarmiklar og áður var. Hefur þessi mikla breyting m. a. lýst sér í vaxandi rekstrarhalla Skipaútgerðarinnar undanfarið ár, sem ekki hefur verið unnt að vinna upp með auknum flutningum. Hefur þetta vandamál hvað eftir annað verið tekið til sérstakrar athugunar undanfarið ár, síðast af nefnd þeirri, er frumvarp þetta samdi. Er skýrsla og tillögur þeirrar nefndar prentuð sem fylgiskjal með frumvarpi þessu.

Um 1. gr.

Parfnast ekki skýringa.

Um 2. gr.

Verkefni Skipaútgerðarinnar er að mestu miðað við þá starfsemi, sem útgerðin hefur haldið uppi á liðnum árum. Þó er ekki gert ráð fyrir millilandasiglingum, og það er nýmæli að gera ráð fyrir flutningum á landi milli hafna á vegum Skipaútgerðarinnar. Byggist sú till. í frumvarpsgreininni á því, að víða á landinu er nú komið gott vegasamband milli hafna, þar sem strandferðaskipin hafa haft viðkom-

ur. Verður að teljast hagkvæmara fyrir Skipaútgerðina að fækka viðkomustöðum skipanna, þar sem þannig hagar til, en annast þess í stað flutninga á landi.

Um 3. gr.

Þarfnast ekki skýringa.

Um 4. gr.

Efni greinarinnar hefur verið rætt í athugasemdunum hér að framan. Í greininni er að mestu um að ræða sömu skilgreiningu á starfssviði stjórnarnefndarinnar og er að finna í skipunarbréfi þeirrar stjórnarnefndar, er nú situr.

Um 5.—7. gr.

Greinarnar þarfnast ekki skýringa.

SKÝRSLA

Skipaútgerðarnefndar til samgöngumálaráðuneytisins.

Inngangur.

Með bréfi dags. 28. apríl 1965 skipaði samgöngumálaráðuneytið eftirtalda menn í nefnd „til að rannsaka rekstur Skipaútgerðar ríkisins og athuga möguleika á að koma honum á hagkvæmari grundvöll“, eins og það er orðað í skipunarbréfinu:

Pétur Pétursson, forstjóra,
Árna Vilhjálmsson, prófessor,
Matthías Bjarnason, alþingismaður,
Birgi Finnsson, alþingismaður.

Var sá síðastnefndi skipaður formaður nefndarinnar.

Í skipunarbréfinu segir enn fremur:

„Er þess óskað, að nefndin kynni sér tillögur annarra aðila, sem undanfarin ár hafa athugað rekstur Skipaútgerðar ríkisins og umsagnir um þær, en þessi skjöl er í vörzlum ráðuneytisins, og skili álitinu sínu til ráðuneytisins.“

Nefndin hóf störf sín með því að safna saman umræddum gögnum o. fl., og verða nú hér á eftir talin upp þau gögn, sem nefndin hefur haft til athugunar.

1. „Álit og tillögur um samgöngumál“, samið af millipinganefnd í samgöngumálum og útgefið í febrúar 1958.

2. Rapport nr. 1, Vedrørende samferdselsspørsmål på Island, frá Industri-konsulent A. S. Oslo (I K O).

3. Bréf Skipaútgerðar ríkisins, dags. 23. sept. 1960, með umsögn forstjórans um till. I K O í Rapport nr. 1.

4. Umsögn Thulin Johansen, Guðm. Péturssonar og Ásgeirs Sigurðssonar, dags. 10. nóv. 1960, um álitgerð I K O, dags. 19. ágúst 1960.

5. „Rapport nr. 4. Rasjonalisering av kystfarten på Island“, dags. 9. marz 1961, frá I K O.

6. Bréf Skipaútgerðar ríkisins til samgöngumálaráðuneytisins, dags. 5. apríl 1961, um tillögur I K O, í marz það ár, um skipulag strandferða.

7. „Um umsögn forstjóra Skipaútgerðarinnar um tillögur I K O um strandferðamál“, ódags. Samið af ráðuneytinu eða hagsýslunefnd?

8. Tvö bréf I K O til Ríkisendurskoðunarinnar, dags. 4. júlí 1961 og 19. okt. 1962.

9. Greinargerð varðandi athuganir um vörumeðhöndlun og ferðaáætlanir Skipaútgerðar ríkisins, samin af I K O, dags. 8. maí 1963.

10. Athuganir ráðuneytisins á tillögum I K O um áætlanir strandferðaskipanna, ódags. og óundirritað.

11. Umsögn forstjóra Skipaútgerðar ríkisins, Guðjóns F. Teitssonar, dags. 25. marz 1963, um skýrslu I K O, sem lögð var fram seint í marz 1963, um strandferðir Skipaútgerðar ríkisins.

12. „Ýmsar athugasemdir og ábendingar í sambandi við tillögur Industri-konsulentan A/S 15/3 1963“ frá forstjóra Skipaútgerðar ríkisins.

13. Grein Rolv Slettemark, cand. oecon., „Samgöngumál á Íslandi“ í ritinu „Úr þjóðarbúskapnum“, febrúarhefti 1965. Enn fremur „Samgöngumál á Íslandi 1965“, yfirlit um nauðsynlegar aðgerðir í samgöngumálum eftir sama.

14. Ársreikningar Skipaútgerðar ríkisins fyrir árið 1964, reikningsyfirlit pr. 1. okt. 1965, ársreikningar fyrir 1965 og reikningsyfirlit pr. 20. okt. 1966.

15. „Nauðsyn á breyttum skipakosti í strandferðirnar“, grein eftir Guðjón F. Teitsson, forstjóra, birt í dagblaðinu Tíminn 14. marz 1965.

16. Skýrslur Skipaútgerðar ríkisins um vöru- og farþegaflutninga.

Auk þess að kynna sér framantalin gögn, ræddi nefndin við ýmsa menn, sem kunnugir eru flutningum á sjó. Ber þar fyrst að telja forstjóra Skipaútgerðar ríkisins, Guðjón Teitsson, Guðmund Guðjónsson, skipstjóra á m/s Heklu, Magnús Blöndal, yfirverkstjóra Skipaútgerðarinnar í Reykjavík, Óttar Möller, forstjóra Eimskipa-félags Íslands h.f., Sigurð Njálsson, forstjóra Hafskips h.f., Hjört Hjartar, forstjóra Skipadeildar S.Í.S. og Magnús Ármann, skipamiðlara. Einnig átti nefndin viðræður við hr. Rolv Slettemark og fékk skýrslu hans um Samgöngumál á Íslandi 1965 til athugunar. Eftir að stjórnarnefnd Skipaútgerðar ríkisins var skipuð, hefur nefndin einnig átt viðræður við hana.

Nefndin hefur alls haldið 28 bókaða fundi, og þar að auki hafa einstakir nefndarmenn margsinnis rædt við um verkefnið og unnið að því að kynna sér til- tekin atriði fyrir nefndina, m. a. með viðræðum við Guðjón Teitsson, forstjóra, og söfnun margvislegra upplýsinga.

Enn fremur fékk nefndin leyfi ráðherra til þess að fá Bjarna Einarsson, viðsk.-fræðing hjá Efnahagsstofnuninni, sér til aðstoðar. Var upphaflega ælunin, að hann gerði spá (prognose) um horfur á þróun innanlandsflutninga 10—15 ár fram í tímann, til þess að nefndin gæti gert sér gleggri grein fyrir framtíðarþörfinni, að því er snertir flutning á sjó. Þetta verkefni reyndist þó vera það tímafrekt og erfitt, að nefndin ákvað að hætta við það, en fól hins vegar Bjarna Einarssyni viðsk.-fræð- ingi að framkvæma úrtaksrannsóknir á farþega- og vöruflutningum Skipaútgerðar ríkisins, sem greint verður frá hér á eftir. Einnig var hann nefndinni hjálplegur við athugun á fleiri atriðum í sambandi við verkefni hennar.

Þann 9. og 10. sept. 1965 var um það rætt á fundum nefndarinnar, hvort að því skyldi unnið að skila sérstöku bráðabirgðaáliti, er miðaðist eingöngu við tillögur um það að draga nokkuð úr þeim mikla rekstrarhalla, sem verið hefur á Skipaútgerð- inni, án þess þó að á fyrirtækinu væru gerðar verulegar breytingar. Að þessu hafa athuganir þær, sem I K O hefur gert á rekstri fyrirtækisins undanfarin ár, eink- um beint, og kynnti nefndin sér tillögur I K O og svör forstjóra Skipaútgerðar- innar og umsagnir annarra aðila um þær, sbr. þau gögn, sem hér að framan eru talin.

Að höfðu samráði við ráðherra var þó horfið frá því að semja bráðabirgða- nefndarálit, þar sem ráðherra lagði áherzlu á, að nefndin skilaði sem fyrst loka- niðurstöðum sínum og tillögum. Hins vegar var út frá því gengið við ráðherra, að nefndin gæti, á hvaða stigi málsins sem væri, gert tillögur um einstaka þætti verk- efnisins, ef hún teldi ástæðu til. Samkvæmt því skrifaði nefndin ráðherra eftir- farandi bréf þ. 20. des. 1965:

SKIPAÚTGERÐARNEFND

Félags- og sjávarútvegsmálaráðherra,
Eggert G. Þorsteinsson,
Reykjavík.

Reykjavík, 20. des. 1965.

Nefndin leyfir sér að minna á viðtal við yður, hæstv. ráðherra, hinn 10. sept. s. l., varðandi verkefni það, sem henni hefur verið falið með skipunarbréfi dags. 28. apríl 1965.

Að viðtalinu loknu var gengið út frá því, að nefndin reyndi eftir föngum að hraða störfum, og skyldi að því stefnt að skila endanlegu nefndaráliti sem allra fyrst. Hins vegar tókuð þér fram, hæstv. ráðherra, að ef nefndin teldi ástæðu til, gæti hún, hvenær sem væri, skilað tillögum um einstaka þætti verkefnisins og gert yður grein fyrir þeim.

Í framhaldi af þessu vill nefndin upplýsa, að enn þá skortir töluvert á það, að unnt sé að skila endanlegu nefndaráliti og tillögum. Veldur þar mestu um, að sú könnun á flutningum Skipaútgerðar ríkisins, sem nefndin er að láta gera, er ærið tímafrek og enn fremur það, að nefndin hefur orðið að fá fólk til að vinna að þessu, sem hefur önnur störf með höndum sem aðalstörf. Hins vegar er verið nú komið vel á veg, og mun verða nánar frá því skýrt síðar í nefndarálitinu. Verður þá jafnframt gerð grein fyrir störfum nefndarinnar að öðru leyti.

Með þessu bréfi er aðeins ætlunin að koma á framfæri við yður, hæstv. ráðherra, tillögum um tvö atriði í starfsemi Skipaútgerðar ríkisins, sem nefndin telur ástæðu til, að samgöngumálaráðuneytið taki nú þegar til athugunar og afgreiðslu.

Hið fyrra er utanlandssiglingar v/s Heklu. Hið síðara er skipulagning strandferða um Húnaflóa og Skagafjörð.

Áður en vikið er að þessum atriðum, hvoru fyrir sig, er rétt að taka það fram, að nefndin telur, að strandferðaskipin Esja, Hekla, Skjaldbreið og Herðubreið séu orðin of gömul og óhentug og ekki lengur í samræmi við þá flutningaþörf, sem um er að ræða við strendur landsins.

Leggur nefndin því til, að nú þegar verði gerðar ráðstafanir til að selja tvö þessara skipa, v/s Esju og v/s Skjaldbreið. Mun hún svo á síðara stigi málsins gera tillögur varðandi hin skipin, og þá um leið skila áliti sínu á því, með hvaða hætti þátttaka ríkisins í strandferðunum eigi að vera í framtíðinni.

Utanlandssiglingar v/s Heklu.

Sú staðreynd, að þessi skipakostur er ekki lengur í samræmi við flutningaþörfina við strendur landsins sést m. a. ljóslega af því, að stærsta skipið, v/s Hekla, hefur í mörg undanfarin ár verið haft í millilandasiglingum yfir sumar tímamann, þegar ónóg verkefni hafa verið fyrir skipið hér heima, og er þá komið að fyrra atriðinu, sem að framan greinir.

Utanlandssiglingar v/s Heklu hafa annars vegar byggzt á verkefnaskorti í strandferðum, en hins vegar á því, að þær hafa verið taldar gefa Skipaútgerðinni nokkurn ábata. Nú virðist þó svo komið, að hagnaðarvonin af þessari starfsemi sé úr sögunni, að því er forstjóri Skipaútgerðarinnar sjálfur telur. Nefndin fór þess á leit við hann, að hann gerði yfirlit um útkomuna á þessari starfsemi fyrirtækisins á þessu ári. Fylgir bréf hans, dags. 24. nóvember 1965, og rekstraryfirlit yfir utanlandsferðir 1965, hér með í afriti, merkt fskj. 1.

Niðurstaðan er, eins og þar segir, þessi:

„Rekstrarumsetning skipsins á umræddum tæplega 4 mánuðum er nærri 10 millj. kr., ef söluvörur eru taldar með, en samt virðast aðeins afgangs 127 þús. kr. fyrir skrifstofukostnaði, vöxtum og fyrningu.“

Við þessa niðurstöðu er það að athuga, að ýmsir útgjaldaliðir í yfirlitinu eru áætlaðir, eins og fram er tekið í bréfinu, og má gera ráð fyrir, að við lokauppgjör eigi þeir fremur eftir að hækka en lækka, þannig að reikningsleg niðurstaða sýni stórum lakari útkomu.

Þá er í bréfi forstjórans gerð grein fyrir því, að ekki verði á næsta ári unnt að auka tekjur v/s Heklu í þessum ferðum með hækkun fargjalda, en á hinn bóginn upplýsir hann, að mikil kauphækkun hafi orðið á þessu ári, eða 27.28% miðað við greidd laun árið 1964. Einnig er vitað, að aðrir kostnaðarliðir munu fara hækkandi, og er af þessu fyrirsjáanlegt verulega mikið beint tap á millilandasiglingunum á næsta ári, verði þeim haldið áfram.

Nú er það svo, að skipulagning millilandaferðanna hefur langan aðdraganda, m. a. varðandi farmiðapantanir, sem innlendir og erlendir ferðaskrifstofur og einstaklingar gera mörgum mánuðum fyrir fram. Þess vegna þarf nú þegar að taka ákvörðun um það, hvort þessari starfsemi skuli haldið áfram næsta sumar eða ekki.

Nefndin leggur til, að millilandaferðum v/s Heklu verði hætt, þannig að skipið verði tiltækilegt til siglinga við landið í stað v/s Esju, sem nefndin gerir þá ráð fyrir, að verði seld.

Verður gerð nánari grein fyrir þeirri tillögu, þegar nefndaráliti verður skilað. Í sambandi við framangreinda tillögu má geta þess, að nefndin hefur gert sér far um að fylgjast með rekstrarafkomu Skipaútgerðar ríkisins á þessu ári, og m. a. fengið efnahags- og rekstraryfirlit pr. 31. okt. s. l. frá ríkisendurskoðuninni.

Það yfirlit sýnir tap að upphæð kr. 31 238 675.32. Þar af er tap á v/s Heklu talið kr. 9 061 563.78.

Meðan verið var að skrifa þetta bréf, barst nýtt rekstraryfirlit frá ríkisendurskoðuninni pr. 30. nóv. s. l.

Samkv. því yfirliti er heildartapið orðið kr. 36 928 670.21, en tap á v/s Heklu talið vera kr. 9 227 667.27.

Með hliðsjón af þessum yfirlitum þarf naumast að benda á, að útkoman af utanlandssiglingum v/s Heklu á þessu ári getur traðlega verið eins hagstæð og hr. forstjóri Guðjón Teitsson vill vera láta, og telur hann þó útkomuna engan veginn góða, sbr. bréf hans, sem vitnað var til hér að framan.

Eintak af efnahags- og rekstraryfirliti Skipaútgerðar ríkisins pr. 30/11 1965, fylgir hér með merkt fskj. 2.

Strandferðir um Húnaflóa og Skagafjörð.

V/s Skjaldbreið hefur undanfarin ár aðallega annazt flutninga á Húnaflóa- og Skagafjarðarhafnir og að einhverju leyti til Eyjafjarðar.

Áður sigldi skipið einnig á Breiðafjarðarhafnir, en vegna verkefnaskorts hafa ferðir til þeirra fyrir nokkru verið felldar alveg niður, án þess að samgöngur til þeirra staða, sem um er að ræða, biðu við það nokkurn hnekki. Síðan hefur skipið aðallega þjónað Húnaflóa, en flutningur þangað er stöðugt að fjara út, svo að notað sé orðalag hr. forstjóra Guðjóns Teitssonar, eftir því sem samgöngur á landi hafa farið batnandi, og er nú svo komið, að felldar hafa verið niður nokkrar áætlunarferðir v/s Skjaldbreiðar yfir sumartímann. Vöruflutningar Skipaútgerðarinnar til og frá svæðinu Ingólfsfjörður—Haganesvík hafa verið, sem hér segir, árin 1955, 1960 og 1964:

Ár:	Viðkomur:	Vörur, kg:
1955	412	5 894 204
1960	422	4 153 558
1964	415	3 588 046

Tíðastar viðkomur eru á hafnirnar við norðanverðan Húnaflóa, þ. e. Ingólfsfjörð, Norðurfjörð, Gjögur, Djúpavík, Kaldrananes, Dranganes og Hólmavík. Árið

1964 eru þær frá 19 og upp í 46 á hvern stað. Á Skagaströnd eru það ár 35 viðkomur. Meðalflutningsmagn í viðkomu til þessara staða er frá 3.3 tonnum og upp í 8.8. tonn (Norðurfjörður).

Viðkomur á öðrum stöðum við Húnaflóa og Skagafjörð 1964 eru frá 4—26 og meðalflutningsmagn pr. viðkomu á þeim stöðum er töluvert hærra en á hinum stöðunum. Stafar það vafalaust af því, að til þessara staða eru farnar færri ferðir og aðallega fluttar stærri sendingar af vörum, eins og áburður og fóðurbætir, sem ekki getur verið nauðsynlegt að flytja með áætlunarskipum.

Farþegar til og frá höfnum á umræddu svæði eru sárafáir. Árið 1960 er Ingólfsvörður hæstur með 4 11/12 farþega pr. viðkomu, og 1964 er sami staður einnig hæstur með 2 11/18 farþega pr. viðkomu. Til flestra staðanna eru margar ferðir án nokkurs farþega bæði árin, þannig að meðaltal pr. viðkomu nær ekki einum heilum.

Þau atriði, sem hér hafa verið rædd, koma m. a. fram á meðfylgjandi yfirliti yfir heildarflutninga til svæðisins og frá því árin 1960 og 1964, merktu fskj. 3. Meginþorri flutninganna hefur farið fram með v/s Skjaldbreið, en þó má reikna með, að nokkurt magn af vörum hafi bæði árin verið flutt með öðrum skipum Skipaútgerðarinnar.

Árið 1964 var tap á rekstri v/s Skjaldbreiðar kr. 7 164 424.29, og samkvæmt rekstraryfirliti pr. 30/11 1965 nemur bókfært tap kr. 4 457 783.04.

Bendir allt til þess, að á umræddu svæði muni fara mjög á sömu leið og farið hefur á Breiðafirði, þannig að flutningarnir yfirferist á vegina jafnóðum og vegasambandið batnar.

Þörfin fyrir þjónustu v/s Skjaldbreiðar hefur verið mest við norðanverðan Húnaflóa, meðan Arneshreppur var vegasambandslaus, en nú má reikna með því, að vegurinn norður þangað verði fullgerður á næsta ári, og þá breytist viðhorfið á þá lund, að hvergi við Húnaflóa, né heldur á höfnunum við Skagafjörð, verður lengur nein veruleg þörf fyrir reglubundna flutninga á sjó.

Nú er þannig ástatt með v/s Skjaldbreið, að því er hr. forstjóri Guðjón Teitsson hefur tjáð nefndinni, að þá og þegar má búast við svo alvarlegri vélarbilun í skipinu, að ekki borgi sig að láta gera við vélina. Hefur „blokkinn“ hvað eftir annað verið soðin saman með „Metal-Lock“-aðferð, og er hæpið, að slík viðgerð sé framkvæmanleg einu sinni enn, ef út af ber.

Að öllu þessu athuguðu er nefndin þeirrar skoðunar, að ekki komi til greina að stofna til kaupa á nýrri vél í skipið.

Það er hægt, að dómi nefndarinnar, að fella niður ferðir skipsins mjög fljótlega, og án þess að biða eftir því, að vélin í v/s Skjaldbreið hrynji. Það er einnig hægt að sjá íbúunum við Húnaflóa og Skagafjörð fyrir nægilegum flutningum á landi.

Endastöð fyrir flutninga til norðurhafna við Húnaflóa gæti þá fyrst um sinn verið Hólmavík, eða eftir atvikum Hvammstangi eða Skagaströnd.

Nefndin hefur ástæðu til að ætla, að hægt muni vera að ná samkomulagi við Landhelgisgæzluna um það, að hafa v/s Maríu Júlíu staðsetta á Húnaflóa í vetur. Mundi skipið þá geta annast þar flutninga á stykkjavörum og fólki milli staða eftir þörfum og einnig verið til taks til sjúkraflutninga og aðstoðar við báta. Einnig gæti það skroppið svo sem hálfsmánaðarlega til Ísafjarðar eftir vörum, sem hentugra þætti að flytja á sjó fremur en á landi. Yrðu þær vörur þá fluttar með hinum stærri skipum til Ísafjarðar.

Nefndinni er kunnugt um, að forstjóri Landhelgisgæzlunnar, hr. Pétur Sigurðsson, hefur áhuga á þessu máli, og mælir hún eindregið með því, að ráðuneytið leiti eftir samkomulagi um þá notkun v/s Maríu Júlíu, sem hér hefur verið stungið upp á.

Ef slíkt samkomulag tekst, álitur nefndin, að ráðlegast sé að taka v/s Skjaldbreið úr notkun sem allra fyrst, og gera síðan ráðstafanir til sölu á skipinu.

Hvað viðvíkur höfnunum við Skagafjörð—Eyjafjörð, sem v/s Skjaldbreið hefur haft viðkomur á, telur nefndin, að póstháturinn Drangur geti annað nauð-

synlegum flutningum til þeirra út frá Akurevri, að svo miklu leyti sem ekki er flutt til þeirra beint á landi, eða sjóleiðina með flutningaskipum.“

Þannig hljóðaði bréf nefndarinnar til ráðherra, dags. 20. des. 1965.

Fylgiskjölín, sem því fylgdu, eru send með þessari skýrslu, merkt fskj. 1, 2 og 3.

Það sýndi sig svo, að tillögur nefndarinnar í framangreindu bréfi voru ekki taldar framkvæmanlegar á þeim tíma, sem nefndin ráðgerði, m. a. vegna ráðstafana varðandi utanlandssiglingar v/s Heklu, sem forstjóri Skipaútgerðarinnar hafði gert.

Kom nú að því, að ráðherra skipaði þ. 15. marz s. l. stjórnarnefnd yfir Skipaútgerð ríkisins til bráðabirgða, og eiga sæti í henni þessir menn:

Guðjón F. Teitsson, forstjóri,

Gunnar Vagnsson, stjórnarráðsfulltrúi,

Höskuldur Jónsson, stjórnarráðsfulltrúi.

Siðan stjórnarnefndin var skipuð, hefur nefndin ráðfært sig við hana og notið aðstoðar hennar. Hefur stjórnarnefndin gert ráðstafanir til þess að koma umræddum tillögum Skipaútgerðarnefndar í framkvæmd, þótt siðar verði en ætlað var í fyrstu, og með nokkuð öðrum hætti.

Jafnframt hefur stjórnarnefndin gert ráðstafanir til þess að fá hentugt vöruflutningaskip á leigu, og er það í samræmi við há niðurstöðu, sem báðar nefndirnar eru sammála um, að núverandi skipakostur Skipaútgerðar ríkisins, að v/s Heriólfi undanskildum, sé ekki til neinnar frambúðar, og beri þess vegna að gera ráðstafanir til kaupa á nýjum og hentugri skipum. En hvort tveggja, sala gömlu skipanna og kaup á nýjum skipum, tekur óhjákvæmilega talsverðan tíma, og fari svo, að það takist að selja gömlu skipin, áður en ný skip eru fengin, þá verður óhjákvæmilegt að nota leiguskip um skeið. enda er æskilegt, að nokkur reynsla fáiast af heim. er hafa með til hliðsýningar við kaup nýrra skipa. Er há gengið út frá, að ný skip verði aðallega byggð fyrir vöruflutninga, og það fyrirkomulag tekið upp að nota flutningapalla og kassa (containers), eins og I K O, Rolv Slettemark o. fl., sem fjallað hafa um vandamál Skipaútgerðar ríkisins, hafa eindregið mælt með. Ætti að vera auðvelt að fá reynslu af þessu fyrirkomulagi með leiguskipum, og engu hætt, þótt ríflegur tími sé ætlaður til undirbúnings að kaupum nýrra skipa.

Nefndin hefur rætt ýmsa möguleika á skipulagi flutninga á sjó, svo sem að starfsemin verði í höndum einkaaðila, eða þá, að í þeim landshlutum, sem mesta þörf hafa fyrir flutninga á sjó, verði stofnuð félag með aðild sveitarfélaga, atvinnufyrirtækja og einstaklinga til kaupa og rekstrar þeirra skipa, sem með þarf til þess að fullnægja flutningaþörfinni.

Er greinilegt, af þeim upplýsingum, sem fyrir liggja, að aðallega yrði um að ræða Vestfirði, Austfirði og Vestmannaeyjar, ef þessi leið yrði farin. Virðist margt mæla með því, að þeir aðilar, sem mestra hagsmuna hafa að gæta í sambandi við flutninga á sjó, fái í einhverju formi aðild að þeirri starfsemi, t. d. þannig, að hver sá landshluti, sem að framan var nefndur, ætti sitt skip, eða sín skip, en rekstur þeirra væri á einni hendi.

En hvort sem kaup og rekstur nýrra strandferðaskipa yrði í höndum einkaaðila, eða slíkra félaga í landshlutunum, mundu mörg atriði í rekstrinum vera mjög óviss, og má ganga út frá því sem gefnu, að til vrði að koma verulegur ríkisstyrkur til starfseminnar, til þess að hún gæti tekið tillit til þarfa einstakra staða, og orðið fullnægjandi árið um kring.

Þess vegna hefur nefndin ekki gert ráð fyrir breytingum, að því er þetta varðar, og miðar tillögur sínar, sem hér fara á eftir, við það, að Skipaútgerð ríkisins starfi áfram.

Í skipunarbréfi nefndarinnar virðist einnig út frá því gengið, að svo verði, en í bréfinu stendur, að nefndin sé skipuð „til að rannsaka rekstur Skipaútgerðar ríkisins og athuga möguleika á að koma honum á hagkvæmari grundvöll.“

Tillögum nefndarinnar fylgir uppkast að frv. til laga um Skipaútgerð ríkisins, en frá upphafi stofnunarinnar hafa hvorki verið sett um hana sérstök lög né reglugerð.

Voru það ábendingar nefndarinnar varðandi þennan mikla ágalla, sem leiddu til þess, að skipuð var stjórnarnefnd sú, sem að framan er getið.

Nefndin er þeirrar skoðunar, að mjög verulega megi draga úr rekstrarhalla þeim, sem verið hefur á Skipaútgerð ríkisins undanfarin ár, með því tvennu aðallega að endurnýja skipastólinn til samræmis við breyttar aðstæður og breyttan tæknibúnað skipa og bæta stórlega aðstöðuna til vöruafgreiðslu í Reykjavík og á öðrum aðalhöfnum. Er þá haft í huga, að aðallega verði notaðir flutningapallar og kassar (containers) við vöruflutningana og notaður sem fullkomnastur tæknibúnaður við út- og uppskipun.

Þetta hvort tveggja er svo stórt fjárhagslegt átak, að tæplega kemur til greina, að aðrir aðilar en ríkið sjálft leysi það svo vel sé. Hins vegar er það álit nefndarmanna, að í ýmsu tilliti hafi fulltrúar þeirra landshluta, sem háðastir eru flutningum á sjó, betri aðstöðu en aðrir til þess að fylgjast með flutningaþörfinni á hverjum tíma, og mætti síðar kanna nánar þann möguleika, sem dregið var á hér að framan, að sveitarfélög, atvinnufyrirtæki og einstaklingar fái aðild að fyrirtæki eða fyrirtækjum, sem annist strandferðirnar.

Verður nú hér á eftir greint frá athugunum og tillögum nefndarinnar.

STARFSEMI SKIPAÚTGERÐAR RÍKISINS

Samkeppnisaðstaða og framtíðarhorfur.

Skipaútgerð ríkisins er talin stofnuð árið 1929, en þá tók fyrirtækið við rekstri e/s Esju, sem var eign ríkissjóðs, en hafði áður verið rekin af H/f Eimskipafélagi Íslands. Árið eftir var e/s Súðin keypt. E/s Esja kom til landsins 19. apríl 1923. Skipið var 749 br. rúml., og hafði farþegarými fyrir 118 manns. E/s Súðin var 811 br. rúml. og gat flutt 64 farþega.

Hér verður ekki rakin saga strandferða við Ísland. Því efni eru m. a. gerð nokkur skil í „Álit og tillögur um samgöngumál“, sem millipinganefnd í samgöngumálum gaf út í febrúar 1958 (bls. 98), og visast til þess varðandi sögu strandferðanna.

Í sambandi við verkefni nefndarinnar er þó rétt að benda á, að áður fyrr voru samgöngur á sjó meðfram ströndum landsins mun þýðingarmeiri en bær eru nú, og mjög víða á landinu var ekki um að ræða aðrar leiðir til vöru- og fólksflutninga en sjóleiðina. Þegar Alþingi afgreiddi fyrstu fjárlög samkvæmt stjórnarskránni frá 1874, var á þeim veitt fé til strandferða, og hefur svo verið síðan, en siglingum milli Íslands og annarra landa hefur nú um langt skeið verið haldið uppi án styrkja úr ríkissjóði.

Síðustu áratuginna hafa opnast samgönguleiðir á landi og í lofti, sem keppa um flutning við sjóleiðina og ganga á hennar hlut í flutningunum. Leggur ríkissjóður árlega fram mikið fjármagn til samansæna á landi og í lofti, til bygginga og viðhalds vegna og brúa og til byggingar og rekstrar flugvalla. Eftir þessum samgönguleiðum eiga sér nú á dögum stað miklir fólks- og vöruflutningar, sem áður hefðu eingöngu beinzt til skipanna.

Hina öru þróun samgangna á landi má m. a. marka af því, að um það leyti, sem Skipaútgerð ríkisins tók til starfa, voru akfærir vegir í landinu aðeins taldir vera 1300 km (árið 1927), en árið 1961 voru þeir orðnir um 11 000 km. Í árslok 1961 voru brýr, 10 m og lengri, orðnar 650 talsins, en voru árið 1910 aðeins 11 á öllu landinu, og stöðugt fækkar þeim stöðum sem vegakerfið nær ekki til.

Bifreiðaeign landsmanna hefur einnig vaxið hröðum skrefum. Á árunum 1950—1960 fjölgaði bifreiðum úr 10 700 í 21 600 eða um 100%, og á miðju þessu ári var bifreiðaeignin orðin 38200, þar af vörubifreiðar 5500—6000.

Innanlandsflugið hefur einnig þróast mjög ört, og er talið, að hér sé meira flogið en í nokkru öðru landi. Fjöldi flugfarþega innanlands jókst t. d. úr 1100 árið 1938 í 55 480 árið 1956, og s. l. ár mun hann hafa verið orðinn um 75 000.

Aukning póst- og vöruflutninga loftleiðis á sér einnig stað, og að vonum dregur allt þetta úr flutningum á sjó. Skortir mikið á, að reynt hafi verið að skipuleggja samgöngurnar þannig, að þær yrðu sem hagkvæmastar fyrir heildina. T. d. hefur miklu fé verið varið að vetrarlagi í snjómokstur á leiðinni til Norðurlands, á sama tíma og v/s Esja og Hekla hafa haldið uppi dýrum hringferðum með sáralítinn flutning.

Þessu ætti e. t. v. að breyta þannig, að vöruflutningunum til Norðurlands verði beint til skipanna, meðan erfiðast er að halda vegunum opnum, en það hefur ekki verið gert.

Þannig ber allt að sama brúni: Þróun samgangna á landi og í lofti hefur haft þau áhrif, að bæði fólks- og vöruflutningar með skipum Skipaútgerðar ríkisins hafa farið minnkandi. Þetta kemur m. a. fram í þeim gögnum, sem nefndin hefur kynnt sér (Skýrsla Rolv Slettemark, cand. oecon.: Samgöngumál á Íslandi 1965 o. fl.).

Enn fremur bendir allt til þess, að auknar vegaf framkvæmdir, meiri bifreiða-kaup, endurbætur og aukning flugvalla, uppsetning öryggistækja fyrir flugið og fullkomnari og afkastameiri flugvélar (Fokker Friendship), muni enn frekar styrkja samkeppnisaðstöðu samgangnanna á landi og í lofti gagnvart þeim þætti samgangnanna á sjó, sem Skipaútgerð ríkisins hefur annast. Við bætist einnig sú staðreynd, að Eimskipafélag Íslands h.f. er byrjað að flytja vörur beint frá útlöndum til briggja aðalhafna utan Reykjavíkur, þ. e. Reyðarfjarðar, Akureyrar og Ísafjarðar.

Þrátt fyrir þá bróun, sem hér hefur verið stuttlega lýst, og enn er í fullum gangi, telur nefndin, að alls ekki megi vanmeta þá þýðingu, sem strandferðir Skipaútgerðar ríkisins hafa fyrir landið í heild. Sérstaklega verður að taka tillit til þeirrar staðreyndar, að miðað við veðurfar og staðhætti getur oft svo farið hér á landi, að vegir teppist og flug falli niður. Er þá sjóleiðin oft eina færa leiðin, eins og sýndi sig s. l. vetur, sem að vísu var óvenjulega harður, miðað við veðurfar mörg undanfarin ár.

Af þessu leiddi þá, að á sumum leiðum þarust meiri vörur til Skipaútgerðarinnar en skip hennar gátu flutt, t. d. á leiðinni Reykjavík—Vestfirðir.

Þó mun aukning vörumagnsins til Vestfjarðahafna að nokkru leyti hafa stafað af því, að fyrirteki Einar Guðfinnssonar, kaupmanns í Bolungavík, sem í mörg ár hefur haldið uppi reglubundnum vöruflutningum með skipum milli Reykjavíkur og Vestfjarðahafna, hætti þeirri starfsemi vorið 1965. Yfir sumarið 1965 hafa vöru-bifreiðir annað þeim flutningum, sem þannig hafa fallið til, en með haustinu hafa þeir komið til Skipaútgerðar ríkisins, sem þá gat ekki annað þeim, eins og fyrr segir.

Þess ber að gæta, þegar rætt er um rýrnandi hlutdeild Skipaútgerðar ríkisins í flutningunum meðfram ströndinni, að samkeppnisaðstaða fyrirtækisins hefur á ýmsan hátt verið erfið. Skulu hér talin nokkur atriði, sem að þessu lúta.

1. Skipakostur fyrirtækisins er orðinn gamall og dýr í viðhaldi, að undanskildum v/s Herjólf. Farmrými í v/s Esju og Heklu er tiltölulega lítið, og hefur komið fyrir, að þau skip hafa ekki getað tekið allar þær vörur, sem boðizt hafa til flutnings, þó að hitt sé algengara, að farmrými þeirra sé illa nýtt. Einnig er sáralítill nýting á hinu mikla farþegarými þessara skipa, sem útheimtir fjölmennar áhafnir. Um v/s Skjaldbreið og Herðubreið má segja, að þau séu of lítil sem vöruflutningaskip, miðað við þær löngu leiðir, sem þau eru látin sigla. Hafa þau ýmiss konar útbúnað, sem er tiltölulega dýr og mundi notast betur, ef lestarrými væri meira en skipin hafa.

2. Aðstaðan til vöruafgreiðslu í Reykjavíkurhöfn er afleit, og sama má raunar segja um flestar hafnir, þar sem skipin hafa viðkomur.

3. Vöru- og hafnargjöld og kostnaður við út- og uppskipun veldur miklu um það, að oft er talið hagkvæmara að flytja vörur landleiðina, jafnvel mjög langar leiðir, heldur en að flytja þær með skipum.

4. Skattlagningu stórra vöruflutningabifreiða með dieselvélum hefur verið hagað þannig, að þær hafa getað undirboðið farmgjöld Skipaútgerðar ríkisins, m. a. til fjarlægustu staða frá Reykjavík.

5. Við það, sem að framan hefur verið talið, má svo bæta því atriði, að farmgjöld hjá Skipaútgerðinni hafa verið þau sömu, hvort sem varan hefur verið flutt skammt eða langt, og hefur þetta leitt til þess, að miklir flutningar á skemmstu leiðunum hafa tapast.

6. Einnig má ætla, að ónákvæmar áætlanir hafi valdið nokkru um fækkun farþega og minnkandi vörumagn.

7. Önnur skipafélög, þ. e. Eimskipafélag Íslands h.f., Skipadeild S. Í. S. og Hafskip h.f. hafa í vaxandi mæli flutt vörur erlendis frá til hafna úti á landi, og nýlega hefur Sementsverksmiðja ríkisins eignast eigið skip, v/s Freyfaxa, sem getur annast alla sementsflutninga á sjó við landið.

Til Breiðafjarðar er kominn nýr flóabátur, sem getur, eftir því sem með þarf, flutt vörur frá Reykjavík á Breiðafjarðarhafnir. En ferðir Skipaútgerðarinnar til þeirra höfðu reyndar áður lagzt niður að mestu vegna bættra samgangna á landi.

Þau atriði, sem hér að framan hafa verið talin, eru að sjálfsögðu misjafnlega þung á metunum, en öll til samans gera þau samkeppnisaðstöðu Skipaútgerðar ríkisins til muna örðugri en hún annars gæti verið.

Af þessum sökum er meðgjöf ríkissjóðs með rekstri fyrirtækisins orðin um 40 milljónir kr. á ári. Sé sú upphæð skrifuð á reikning vöruflutninga, lætur nærri að greidd séu úr ríkissjóði um 1000 kr. með hverju tonni af vörum. Sé upphæðinni deilt niður á farþegaflutninga eingöngu, þá nemur meðgjöf ríkissjóðs um 2700 kr. með hverjum farþega, sem skipin flytja.

Er nú svo komið, að sú þjónusta, sem Skipaútgerð ríkisins veitir, þykir í heild fulldýru verði keypt. Telur nefndin, að þótt þjónustuhlutverk Skipaútgerðar ríkisins verði viðurkennt með áframhaldandi starfsemi hennar, beri að reyna að draga sem mest úr taprekstrinum.

Mun nefndin leitast við að semja tillögur sínar í samræmi við þetta sjónarmið, eftir því sem unnt er, og jafnframt taka tillit til þess, að hve miklu leyti flutningaþörfin er nú fullnægt með flutningum á landi og í lofti.

Athuganir á flutningum Skipaútgerðar ríkisins og þróun samgöngumála almennt benda eindregið til þess, að farþegaflutningar með skipum muni enn fara minnkandi. Vaxandi fjöldi fólksbifreiða og aukning flugsins draga mest úr farþegaflutningum á sjó. Síðari Fokker-Friendship flugvél Flugfélags Íslands h.f. kom til landsins s. l. vor, og verður það fyrst í lok næsta árs, sem áhrifin af rekstri tveggja flugvéla af þessari gerð á farþegaflutningana koma að fullu í ljós. Fleiri aðilar en Flugfélag Íslands h.f. taka einnig nú orðið mjög virkan þátt í innanlandsfluginu.

Nýting farþegarýmis í þeim skipakosti, sem Skipaútgerð ríkisins á nú, hefur af þessum sökum verið léleg undanfarin ár. Eins og nú horfir í þessu efni, telur nefndin, að í fyrirsjáanlegri framtíð sé engin þörf fyrir það farþegarými, miðað við farþegaflutninga innanlands.

Nýting farmrýmis í skipakosti fyrirtækisins hefur einnig oftast verið léleg mörg undanfarin ár, en á því sviði má ætla, að unnt sé að gera raunhæfar ráðstafanir til úrbóta.

Miðar nefndin tillögur sínar við þessi meginatriði og leggur til:

1. Keypt verði tvö ný skip, sérstaklega útbúin til vöruflutninga, en einnig með nokkru farþegarými. V/s Esja, v/s Herðubreið og v/s Herðubreið og v/s Skjaldbreið verði seld eða þeim lagt.

2. Aðstaðan til vöruafgreiðslu í Reykjavík, og á öðrum aðalhöfnum verði

stórlega bætt. Einnig verði gerðar aðrar nauðsynlegar ráðstafanir til að bæta samkeppnisaðstöðu Skipaútgerðarinnar, sbr. þau atriði, sem að framan voru talin.

3. Skipulagðar verði áætlunarferðir til aðalhafna og framhaldsflutningur til annarra stað.

Verður nú hér á eftir skýrt nánar frá nokkrum atriðum í starfsemi og rekstri Skipaútgerðar ríkisins, og að því búnu vikið aftur að tillögum nefndarinnar.

Skipakostur Skipaútgerðar ríkisins.

Skipaútgerðin á nú fimm skip, og fara hér á eftir upplýsingar um aldur þeirra, stærð o. fl.

Skip	Smiðaaár	Vélar	Br tonn und r þilfari Netto	L., br., dýpt.
Esja	1939	Polar diesel	1347	65.09
		2×1250	995	10.86
		1939	740	5.62
Hekla	1948	Polar diesel	1456	68.26
		2×1660	1079	11.02
		1948	782	5.77
Herðubreið	1947	Mirless	366	42.64
		650	256	7.41
		1947	182	2.83
Skjaldbreið	1948	Mirless	366	42.64
		650	256	7.41
		1948	182	2.83
Herjólfur	1959	B & W diesel	516	46.11
		2×480	381	9.03
		1959	176	4.17

Lestarrými skipanna er sem hér segir:

	Cubikfet	Þar af frystirými
Esja	31935	4450
Hekla	32700	4875
Herðubreið	14220	4055
Skjaldbreið	14220	4055
Herjólfur	10208	1617

Í Herjólfur er enn fremur kælilest fyrir mjólk og sérstakur farmtankur.

Til samanburðar við lestarrými v/s Esju og Heklu má geta þess, að í v/s Laxá, sem er 705 br. tonn, er lestarrými um 50 000 cubikfet.

Burðargeta skipanna er talin vera sem hér segir:

Esja	300 smál.	
Hekla	350 —	
Herðubreið	180 —	(275 smál. sement)
Skjaldbreið	200 —	— — —
Herjólfur	130 —	(stykkjavara í lest).

Með þilfarsvindum Herðubreiðar, Skjaldbreiðar og Heklu er mest hægt að lyfta 10 tonnum, Esju 3 tonnum og Herjólfur 5 tonnum.

Farþegarými skipanna er sem hér segir, miðað við svefnpláss (kojufjölda):

Esja	148	
Hekla	158	
Herðubreið	12	
Skjaldbreið	12	
Herjólfur	21	+ 12 varakojur (+ 43 í matsal og sætum).

Áhafnir Esju og Heklu eru venjulega 36—38 manns, Herðubreiðar, Skjaldbreiðar og Herjólfur 16 manns.

Styrkir greiddir Skipaútgerð ríkisins úr ríkissjóði

Undanfarin ár hefur forstjóri Skipaútgerðarinnar gert tillögur, í sambandi við undirbúning fjárlaga, um meiri fjárveitingar til fyrirtækisins, en samþykktar hafa verið. Hallinn hefur þó einnig farið fram úr áætlunum hans, eins og eftirfarandi yfirlit ber með sér:

Ár	Till. G.T.	Fjárlög	Ríkisreikningur (Afskriftir ekki meðt.)
1957	13 761 000.00	15 500 000.00	16 441 700.93
1958	15 861 000.00	15 700 000.00	11 612 448.79
1959	16 000 000.00	10 000 000.00	10 663 739.72
1960	17 839 000.00	15 000 000.00	18 163 711.04
1961	13 356 000.00	10 000 000.00	12 193 775.41
1962	13 503 000.00	10 000 000.00	17 272 874.88
1963	17 199 000.00	10 000 000.00	23 962 849.16
1964	24 734 000.00	18 000 000.00	38 982 880.85
1965	28 695 000.00	24 000 000.00	42 079 634.57
	160 948 000.00	128 200 000.00	191 373 615.35

Á þessum árum hafa þannig verið greiddar úr ríkissjóði í beinan hallarekstur Skipaútgerðarinnar kr. 30 425 615.35 umfram fjárlagatillögur forstjórans, og kr. 63 173 615.35 umfram það, sem veitt var á fjárlögum.

Tillögur G. T. fyrir árið 1966 voru kr. 35 622 000.00, en í fjárl. þessa árs er ráðgert að veita Skipaútgerðinni, eins og s. l. ár, 24 millj. kr. Talið er, að halli verði nokkru minni í ár en á s. l. ári, en þó á bilinu 30—35 millj. kr.

Rekstrarafkoma Skipaútgerðar ríkisins.

Á yfirlitinu hér að framan sést, hvað ríkissjóður hefur lagt fram á árunum 1957—1965 til að greiða beint tap á rekstri Skipaútgerðarinnar. Er þar ekki reiknað með afskriftum, en þær hafa numið á þessu sama árabili:

1957	kr.	77 287.30
1958	—	76 520.00
1959	—	237 792.55
1960	—	210 181.06
1961	—	1 340 629.00
1962	—	0
1963	—	1 378 532.00
1964	—	1 358 493.00
1965	—	1 285 781.12

Af hallanum hefur undanfarin þrjú ár verið fært beint á skipin, sem hér segir, fyrir utan afskriftir:

	1963 kr.	1964 kr.	1965 kr.
Hekla	3 455 638.63	6 842 427.02	11 256 141.88
Esja	4 367 844.87	13 400 305.25	7 493 677.12
Herjólfur	816 854.89	1 218 833.41	2 254 558.38
Herðubreið	5 982 079.55	3 637 055.36	4 628 782.31
Skjaldbreið	2 933 000.37	7 164 424.29	5 254 349.61
Þyrill +	969 258.33	376 076.15	66 099.98
	17 555 418.31		
	÷ 969 258.33		
Tap samtals	16 586 159.98	32 632 121.48	30 953 609.28

Samtals hafa tekjur og gjöld skipanna s. l. þrjú ár numið sem hér segir:

Ár	Tekjur, kr.	Gjöld, kr.
1963	45 805 767.26	62 391 927.24
1964	49 498 232.18	82 137 353.66
1965	45 773 570.32	76 727 179.60

Í reikningum Skipaútgerðarinnar er skrifstofukostnaði ekki skipt niður á skipin og aðra starfsemi, heldur er hann allur færður í einu lagi og kemur fram sem sérstakur liður í rekstrartapinu. Hefur hann s. l. 3 ár orðið sem hér segir:

1963	kr. 3 191 014.74
1964	— 3 907 179.63
1965	— 4 886 064.67

Annar stór liður í rekstrartapinu fyrir utan það, sem fært er á skipin, er halli á vöruafgreiðslu. Nemur sá halli, sem hér segir, s. l. þrjú ár:

1963	kr. 408 873.09
1964	— 1 291 730.00
1965	— 5 782 295.85

Aðrir liðir, sem samtals gera mismuninn á tapi skipanna og heildartapi Skipaútgerðarinnar, eru minni og stundum tilfallandi eitt ár í senn, t. d. árekstratjón og slysabætur.

Þróun tekna og kostnaðarliða í rekstri skipanna.

Ríkisendurskoðunin hefur, að beiðni nefndarinnar, tekið saman yfirlit yfir tekjur skipanna og helztu kostnaðarliði á árunum 1960—1965, sbr. fskj. nr. 4 og 5. Lauslega reiknað hafa þessir liðir og tekjurnar hækkað prósentvís sem hér segir:

	Laun (orlofsfé meðt.)	Viðhald, varahl. og endurbætur	Tekjur
Hekla	87%	337%	30%
Esja	78%	120%	95%
Herðubreið	80%	150%	29%
Skjaldbreið	126%	200%	60%
Herjólfur	104%	260%	75%

Kaup og annar launakostnaður á v/s Heklu og Esju hvoru fyrir sig nam á s. l. ári röskum 10 millj. kr. Brúttótekjur Heklu námu hins vegar rúmum 16 millj. kr., en Esju aðeins tæpum 12 millj. kr.

Hvað Herðubreið viðkemur vantar um 800 þús. kr. upp á tekjurnar, til þess að þær nægi fyrir kaupi og launakostnaði áhafnarinnar, en á Skjaldbreið reyndust laun og launakostnaður um 1,7 millj. kr. hærri en allar tekjur skipsins.

Þessar tölur tala sínu máli um afkomuna.

Hér á eftir fer greinargerð Bjarna Einarssonar:

Um strandferðir Skipaútgerðar ríkisins 1964.

1. **Inngangur.** Nefnd sú, er ráðherra skipaði 1965 til þess að athuga hag og rekstur Skipaútgerðarinnar, ákvað að láta kanna á hvern hátt afla mætti sem greinarbeztra upplýsinga um flutninga Skipaútgerðarinnar eftir tegundum ferða og landshlutum. Þær skýrslur, sem fyrir liggja hjá útgerðinni um einstakar ferðir, eru:

- 1) Ferðaskýrslur.
- 2) Farmskrár.
- 3) Farmiðahæfti.

Í ferðaskýrslunum eru tilgreindir komu- og brottfarartímar skipanna til og frá hverri höfn, vegalengd á milli hafna og upp- og útskipað vörumagn í hverri höfn, svo og farmgjöld.

Þær athuganir, sem gerð er grein fyrir hér á eftir, eru byggðar á ferðaskýrslunum. Einnig fór fram úrtaksathugun á farmskrám nokkurra ferða, sem gerð verður grein fyrir sérstaklega.

Hentugast þótti að gera grein fyrir þeim athugunum, sem byggðust á ferðaskýrslunum, með línuritum, sem fylgja hér með.

2. **Tegundir ferða.** Eins og kunugt er, eru algengustu strandferðir Skipaútgerðarinnar hringferðir um landið. Önnur algeng tegund strandferða eru ferðir frá Reykjavík vestur um landið eða austur um til Akureyrar, skipunum snúið við þar og siglt sömu leið til baka.

Í línuritum 1—5 er á sérstakan hátt gerð grein fyrir nýtingu skipanna í slíkum siglingum. Línuritin sýna vörumagn í skipunum frá höfn til hafnar, og þá sömu-leiðis breytingar á vörumagni í hverri höfn.

Í ferðaskýrslunum er tilgreint útskipað vörumagn á upphafsstað ferðarinnar, þ. e. a. s. í Reykjavík, og síðan uppskipað og útskipað vörumagn í hverri höfn. Þessar tölur eru lagðar saman fyrir allar ferðir á árinu í hverjum ferðaflokki. Síðan er miðað við það vörumagn, sem var í skipunum við upphaf ferðarinnar, og vörumagn í skipunum á hverjum kafla leiðarinnar fundið með því að draga uppskipað vörumagn frá og bæta útskipuðum vörum við. Meðalferð er fundin sem venjulegt (aritmetískt) meðaltal ferðanna. Er heildarferðafjöldi í flokkunum notaður sem deilitala. Frávik frá meðaltali eru allmikil, eins og sýnt verður hér á eftir.

Einn annmarki á þessum tölum er, að vörur eru stundum gefnar upp bæði í tonnum og rúmfetum í ferðaskýrslunum. Voru rúmfetin umreiknuð í tonn á einfaldan hátt, þar sem því var við komið.

Línurit 1. Hringferðir Esju og Heklu. Línuritið sýnir vörumagn í skipunum í meðalferðum ársins, bæði í hringferðum vestur um landið og austur um. Siglingastefnan er sýnd með örvum, fyrir hringferðir vestur um landið frá vinstri til hægri á línuritinu og fyrir hringferðir austur um frá hægri til vinstri.

Í hringferðum vestur um, sem voru 21 talsins, hófu skipin ferðina með að meðaltali 174 t af vörum og luku henni með að meðaltali 57 t.

Í hringferðum austur um, sem einnig voru 21 talsins, var vörumagn í skipunum í upphafi ferðar að meðaltali 183 t, og við lok ferðar að meðaltali 46 t.

Eftirfarandi tafla gefur nokkra hugmynd um frávík frá meðaltalinu.

Vörur í skipi, við upphaf ferða, tonn	Fjöldi ferða vestur um	Fjöldi ferða austur um
50—99	2	1
100—149	5	5
150—199	6	7
200—249	7	6
250—299	1	1
300—349	0	1

Línuritið sýnir, að vörumagn var langmest í skipunum á fyrsta hluta leiðanna. Á leið vestur um landið var vörumagn mest í skipunum á leið til Vestfjarða. Þegar skipin fóru frá Ísafirði, voru 88 t eftir í þeim, þannig að vörumagnið hafði minnkað um 86 t á Vestfjörðum. Á Akureyri minnkaði vörumagnið um 17 t, og með öllum Austfjörðum og allt til Reykjavíkur voru um 60 t í skipunum að meðaltali.

Línurit 2 og 3. Þessi línurit gefa sams konar upplýsingar og línurit 1, en um þær ferðir Esju og Heklu á árinu 1964, þegar snúið var við á Akureyri og sama leið sigld til baka, annaðhvort vestur um landið (línurit 2) eða austur um (línurit 3). Ferðir þessar voru fáar, sex í hvora átt, og gefa þessi línurit því ekki eins áreiðanlegar upplýsingar og línurit 1, sem byggt er á 21 ferð í hvora átt.

Ferðirnar vestur um voru farnar í janúar (ein ferð), marz (ein ferð), nóvember (tvær ferðir) og desember (tvær ferðir). Ferðirnar austur um voru farnar í sömu mánuðum, nema ein ferð var farin í maí og einungis ein ferð í desember.

Línurit 4 og 5. Á þessum línurítum er gerð sams konar grein fyrir algengustu ferðum smærri skipa Skipaútgerðarinnar, Herðubreið og Skjaldbreið. Hringferðir þessara skipa eru að því leyti frábrugðnar hringferðum Esju og Heklu, að þau hafa oftast nær viðkomur einungis á höfnunum frá Vestmannaeyjum austur um til Kópaskers. Viðkomur á höfnum vestan Kópaskers voru svo fáar og tilviljanakenndar að því er virtist, að þeim var sleppt við gerð línuríts 4. Er línurítinu því ætlað að sýna venjulegar hringferðir þessara skipa, en samkvæmt framansögðu mætti segja, að ferðir þessar séu fyrst og fremst ferðir til Austfjarða og Norð-Austurlands.

Á línuríti 5 er gerð grein fyrir ferðum Herðubreiðar og Skjaldbreiðar, sem fyrst og fremst virðast miðaðar við Strandir og vesturhluta Norðurlands.

Bæði þessi línurit benda til tiltölulega betri nýtingar Breiðanna en Esju og Heklu.

Um línurit 4 er ekkert sérstakt að segja. Fjallað verður um Austfirði og Norð-Austurland sem landshluta í sérstökum köflum hér á eftir, ásamt tilheyrandi línurítum.

Eitt atriði er rétt að benda á, sem kemur fram í línuríti 5. Neðri línan bendir til nokkurra vöruflutninga frá Akureyri til hafna við Húnaflóa.

Eins og lesa má af línurítunum var meðalvörumagn við brottför frá Reykjavík í þessum ferðum sem hér segir:

Í hringferðum vestur um	123 t
Í hringferðum austur um	140 t
Í ferðum vestur um til Akureyrar	121 t

Eftirfarandi tafla gefur hugmynd um frávík frá þessum meðaltölum:

Vörur í upphafi ferðar	Fjöldi ferða		
	Hringferð vestur um	Hringferð austur um	Vestur um til Akureyrar
50—99	4	3	6
100—149	5	7	8
150—199	4	5	4
200—249		2	1

Ferðir Herjólfss. Herjólfur sigldi frá Reykjavík til Vestmannaeyja og Hornafjarðar. Vegna einfaldleika tekur varla að stilla þessum ferðum upp í línuritsformi. Hér fara á eftir tölur, sem gefa sæmilega lýsingu á ferðum þessum.

V/s Herjólfur getur tekið 130 tonn af stykkjavöru í lest.

	Vestmannaeyjar	Hornafjörður
Viðkomur á leið frá Reykjavík ..	175	16
Viðkomur á leið til Reykjavíkur	175	
Uppskipaðar vörur alls	6829 t	594 t
Uppskipaðar vörur á ferð	39 —	37 —
Útskipaðar vörur á vesturleið alls	1959 —	375 —
Útskipaðar vörur á vesturl. á ferð	11 —	23 —

Eftirfarandi tafla sýnir ferðafjölda og farm til og frá Vestmannaeyjum 1964:

Vörur, tonn:	Ferðir til Vestmannaeyja	Ferðir frá Vestmannaeyjum
0	41	39
1— 19	10	108
20— 39	38	20
40— 59	47	5
60— 79	23	2
80— 99	10	—
100—119	2	1
120—139	1	—
140—159	3	—
	Samtals 175	175

3. Ferðir eftir landshlutum. Í línuritum 6—10 eru ferðir Skipautgerðarinnar flokkaðar á annan hátt en á línuritum 1—5. Eru ferðirnar flokkaðar eftir landshlutum þannig, að allar ferðir, þar sem komið er við á höfn eða höfnum í viðkomandi landshluta, eru teknar sem ferðir til eða frá þeim landshluta. Þannig er á línuriti 6, Vestfirðir, allar ferðir vestur um landið, hringferðir og aðrar, teknar þar sem ferðir til Vestfjarða frá Reykjavík, ef skipin koma við á vestfirzkum höfnum. Sömu leiðis eru allar ferðir austur um landið, þar sem komið er við á vestfirzkum höfnum, taldar til ferða frá Vestfjörðum til Reykjavíkur.

Rétt er að athuga, að samanlagður ferðafjöldi á öllum línuritunum er mun meiri en ferðafjöldi á línuritum 1—5, vegna þess að sama ferðin er hér talin til margra „landshlutaferða“.

Að öðru leyti gilda sömu skýringar um þessi línurit og þau fyrri, þau sýna vörumagn í skipi í meðalferð ársins, en í öðrum skala en í línuritum 1—5.

Línurit 6. Vestfirðir. Ferðir frá Reykjavík til Vestfjarða (til og með Ísafirði og Súðavík) voru 49, eða tæplega ein á viku til jafnaðar, og ferðir frá Vestfjörðum til Reykjavíkur 37. Meðalvörumagn frá Reykjavík var 72 tonn en 22 tonn til Reykjavíkur, eða um 30% af vörumagni frá Reykjavík.

Eftirfarandi tafla gefur hugmynd um frávik frá meðaltalinu:

Ferðir frá Reykjavík	Vörumagn í tonnum
14	0— 39
5	40— 59
8	60— 79
7	80— 99
5	100—119
5	120—139
2	140—159
1	160—179
1	180—199
1	200—219

Línurit 7. Húnaflói—Skagafjörður. Þetta línurit nær til hafna frá Ingólfsfirði til Haganesvíkur á sama hátt og línurit 6 til Vestfjarða. Sá munur er hér á, að ferðir frá Reykjavík eru ekki eins allsráðandi í þessum landshluta og á Vestfjörðum. Er því ekki gert ráð fyrir endastöð í landshlutanum eins og á Vesufjörðum, heldur að skip komi að landshlutanum úr báðum áttum, með vörur t. d. bæði frá Reykjavík og Akureyri, og frá Reykjavík, hvort sem er að vestan eða austan.

Mesta vörumagn í ferð að vestan var 267 tonn, en að austan 303 tonn.

Að öðru leyti skýrir línuritið sig sjálft.

Línurit 8. Mið-Norðurland. Línurit þetta nær til hafnanna frá Siglufirði til Húsavíkur. Það sama gildir hér og í línuriti 7, að vörur koma t. d. frá Reykjavík úr báðum áttum.

Ferðafjöldinn, 52 að vestan og 48 að austan, samsvarar vikulegum ferðum. Vörumagn að vestan var að meðaltali 53 tonn, mest 176 tonn, og að austan 24 tonn, mest 141 tonn. Vörur frá svæðinu austur um voru 37 tonn að meðaltali, en vestur um 41 tonn.

Línurit 9. Norð-Austurland. Þetta línurit er eins sett upp og línurit 7 og 8, nema að áttunum er „snúið við“. Ferðafjöldinn, 48 ferðir vestur um og 41 austur um, samsvarar gróflega vikulegum ferðum. Meðalfarmur til svæðisins á vesturleið var 25 tonn, mest 110 tonn, en á austurleið 26 tonn til jafnaðar og mest 120 tonn.

Línurit 10. Austfirðir. Þetta línurit er eins sett upp og línurit 6, Vestfirðir, nema að áttunum er snúið við. Ferðafjöldi er svipaður og í Vestfjarðaferðunum, eða 53 frá Reykjavík og 47 til Reykjavíkur, sem samsvarar gróflega vikulegum ferðum.

Meðalfarmar að og frá landshlutanum eru talsvert stærri en að og frá Vestfjörðum, 129 tonn til jafnaðar frá Reykjavík og 39 tonn til Reykjavíkur. En hlutfallið á milli þessara talna er nákvæmlega það sama og hvað snertir Vestfirði, meðalvörumagn til Reykjavíkur er um 30% af meðalvörumagni frá Reykjavík.

Eftirfarandi tölur gefa sæmilega mynd af fráviki frá meðalfarmi frá Reykjavík.

Ferðir frá Reykjavík	Vörumagn í tonnum
3	20— 39
6	40— 59
3	60— 79
5	80— 99
6	100—119
9	120—139
4	140—159
4	160—179
7	180—199
4	200—219
1	220—239
1	300—319

Ferðir til Vestmannaeyja og Hornafjarðar. Ekki þótti taka að stilla tölum fyrir þessar ferðir upp í línuriti.

Ferðir til þessara staða voru alls 218, þ. e. a. s. viðkomur annað hvort eða hvort tveggja í Vestmannaeyjum og Hornafirði. Heildarvörumagn til þessara staða var:

1. Skip á leið austur um eða með endastöð í Vestmannaeyjum eða Hornafirði.	
Skipað upp í Vestmannaeyjum	6 840 t
— — — Hornafirði	1 583 —
	Samtals 8 423 t.
skipað út í Vestmannaeyjum	2 060 t
— — — Hornafirði	613 —
	Samtals 2 673 t

2. Skip á leið vestur um.	
Skipað upp í Hornafirði	428 t
— — - Vestmannaeyjum	811 —
	Samtals 1 239 t
Skipað út í Hornafirði	581 t
— — - Vestmannaeyjum	538 —
	Samtals 1 119 t

Hér lýkur athugunum Bjarna Einarssonar, viðsk. fræðings, er hann gerði á vegum nefndarinnar, og er þeim nánar lýst í meðfylgjandi línuritum á fskj. 6.

Til viðbótar vill nefndin upplýsa, að síðan árið 1959 hefur heildarvörumagn, flutt með skipum Skipaútgerðarinnar, orðið sem hér segir:

Ár	Vörur, smál.
1959	38523
1960	44144
1961	44638
1962	47679
1963	41591
1964	41286
1965	40747

Af þessu magni voru um 1000—2000 smálestir hvert ár fluttar með v/s Heklu í millilandaferðum.

V/s Herjólfur kom til landsins haustið 1959, og sést af tölunum hér að fram- an, að við tilkomu hans hefur vörumagnið farið vaxandi fyrst í stað, en síðan minnkað. Á árunum 1956—1959 var vörumagnið mjög svipað hvert ár, eða 37—38 þús. smál.

Síðastliðin þrjú ár hefur heildarvörumagnið, að slepptum millilandaferðum v/s Heklu, orðið sem hér segir:

Ár	Vörur, smál.
1963	39906
1964	40046
1965	39452

Af þessu magni hefur verið flutt til og frá Vestmannaeyjum, sem hér segir:

Ár	Smál.
1963	8602
1964	9302
1965	9212

Hefur flutningsmagnið til annarra staða þannig reynzt um 30 þús. smál. á ári þrjú s. l. ár.

Rétt er að geta þess, að í þeim tölum, sem hér hafa verið raktar, eru olíu- flutningar ekki meðtaldir.

Nefndin hefur ekki talið þörf á að láta gera sams konar athugun á farþega- flutningum Skipaútgerðarinnar eins og þá, sem hér hefur verið lýst, að því er vöruflutningana snertir.

Fyrstu árin, eftir að v/s Herjólfur bættist við skipastólinn, voru alls fluttir um 25 þús. til 27 þús. farþegar á ári, og eru þá millilandaferðir meðtaldar.

S. l. þrjú ár hefur farþegatalan, að slepptum millilandafarþegum, orðið sem hér segir:

Ár	Farþegatala
1963	20967
1964	19535
1965	15660

Í Vestmannaeyjaferðum reyndust farþegarnir þessi ár, sem hér segir:

Ár	Farþegatala (farnir af skipi)
1963	4566
1964	4982
1965	3594

Athyglisvert er, hvernig farþegatalan breytist milli tveggja síðustu ára. Koma þar vafalaust fram áhrifin af auknum farþegaflutningum með flugvélum, eftir að fyrri Fokker Friendship flugvélin var tekin í notkun vorið 1965. Á s. l. ári urðu farþegar í innanlandsflugi hjá Flugfélagi Íslands h.f. um 75 þúsund. Á þessu ári var annarri Fokker Friendship flugvél bætt við, og fyrstu níu mánuði þessa árs urðu flugfarþegar innanlands 89570, og er fullvíst, að á árinu fari tala þeirra yfir 100 þúsund.

Það er fyrst í lok næsta árs, sem áhrifin af hinu stórauðna farþegaflugi innanlands á farþegaflutninga á sjó sýna sig til fulls. Batnandi samgöngur á landi, og aukin bifreiðaeign landsmanna draga einnig úr ferðalögum á sjó.

S. l. ár urðu farþegar Skipaútgerðarinnar til annarra staða en Vestmannaeyja 12066, en í þeirri tölu eru hringferðafarþegar í sumarferðum. Tölu þeirra er ekki hægt að tilgreina nákvæmlega, en í fyrirsjáanlegri framtíð mun verða mjög lítið um aðra farþega á vegum Skipaútgerðar ríkisins, ef svo fer fram sem nú horfir.

TILLÖGUR NEFNDARINNAR

1. Kaup tveggja nýrra skipa.

Nefndin telur, að aðalverkefni Skipaútgerðar ríkisins í fyrirsjáanlegri framtíð verði vöruflutningar, en álitur þó óhjákvæmilegt, að í þeim 2 nýju skipum, sem lagt er til að keypt verði, verði farþegarými fyrir 12 farþega (kojur) og útbúnaður til að flytja nokkra farþega í sal.

Farþegarýmið hleypir byggingarkostnaði skipanna nokkuð fram. Hefur verið spurt um þann mismun hjá tveim skipasmíðastöðvum í Danmörku. Taldi önnur, að muninn mætti lauslega áætla 300 000.00—400 000.00 d.kr., en hin, að hann væri um 400 000.00—600 000.00. Ef reiknað er með 500 þús. d.kr., þá er byggingarkostnaður skips með því farþegarými, sem hér er gert ráð fyrir, um 3 millj. ísl. kr. hærri en byggingarkostnaður skips, sem eingöngu er byggt til vöruflutninga.

Einnig er það ljóst, að vegna farþegaþjónustunnar þurfa áhafnir hinna nýju skipa að vera nokkru fjölmennari en á vöruflutningaskipum eingöngu. Þó ætli að vera hægt að komast af með 12—14 manna áhöfn á haganlega byggðu skipi, eða nokkru fámennari heldur en verið hefur á hinum minni skipum Skipaútgerðarinnar (16).

Á yfirlitinu á fskj. 4 sést mismunurinn á launum í kostnaðarliðum skipanna eftir því, hvort áhafnir eru fjölmennar eða fámennar. Árið 1965 eru t. d. laun á Heklu og Esju með 36—38 manna áhöfnum 8.1—8.4 millj. kr., en á Herðubreið og Skjaldubreið með 16 manna áhöfnum 3.7—4.4 millj. króna. Er í þeim tölum einungis reiknað með launum + orlofi, en ekki öðrum launakostnaði.

Einnig sést á því yfirliti mismunurinn á viðhaldi á gömlum skipum og nýlegum, þegar viðhaldskostnaður á v/s Herjólfur er borinn saman við viðhaldskostnað eldri skipanna.

Nefndin hefur ekki haft aðstöðu til að semja rekstraráætlun fyrir þau skip, sem hún leggur til að keypt verði, en hún telur öruggt, að þrátt fyrir allháan stofnkostnað nýrra skipa, muni þau reynast hagkvæmari í rekstri en nokkurt hinna eldri skipa.

Lögð er áherzla á, að skipin verði byggð fyrir flutningapalla eða kassa (containers), þó aðallega fyrir pallana, þar eð kassarnir eru dýrir í stofnkostnaði. Einnig leggur nefndin áherzlu á sem mesta sjálfvirkni í vélbúnaði skipanna.

Eftir að stjórnarnefnd Skipaútgerðarinnar tók til starfa, hafa væntanleg skipa-kaup nokkrum sinnum verið rædd við hana, og í framhaldi af þeim viðræðum mælti nefndin með því, að hafinn yrði undirbúningur að kaupum tveggja nýrra skipa með samningu útboðslýsingar, sbr. eftirfarandi bréfaskipti ráðuneytisins og nefndarinnar. Hefur ríkisstjórnin nú veitt þá heimild.

SAMGÖNGUMÁLARÁÐUNEYTIÐ

Reykjavík, 1. nóvember 1966.

Ráðuneytið óskar hér með umsagnar nefndarinnar um hjálagað samrit af bréfi Skipaútgerðar ríkisins, dags. 26. f. m., varðandi skipakost í strandferðum á vegum útgerðarinnar og undirbúning að útboði á smíði tveggja nýrra skipa.

Umsögn nefndarinnar óskast hraðað.

F. h. r.

Brynjólfur Ingólfsson.

Til Skipaútgerðarnefndar,
Reykjavík.

SKIPAÚTGERÐ RÍKISINS

Reykjavík, 26. október 1966.

Hér með leyfum vér oss að vekja athygli á eftirgreindu varðandi skipakost í strandferðum á vegum Skipaútgerðar ríkisins.

1. m/s Skjaldbreið hefur verið seld úr landi.
2. m/s Esju hefur verið lagt upp, og verður líklega hún eða m/s Hekla seld í næsta mánuði.

3. m/s Herðubreið varð fyrir miklu botn- og vélatjóni í byrjun þessa mánaðar, og er áætlað að viðgerð muni taka 2—3 mánuði og kosta ca. 3.5 millj. kr., auk þegar áfallins kostnaðar að upphæð ca. 0.5 millj. kr.

Fáanlegt markaðsverð fyrir m/s Skjaldbreið var aðeins tæplega 2.5 millj. kr., og mundi samkv. því vart borga sig að gera við m/s Herðubreið, ef ekki ríkti vand-ræðaástand varðandi skipakost strandferðanna. Er það því enn í athugun, hvort gera skal við m/s Herðubreið til strandferða á ný eða ekki.

4. m/s Hekla og m/s Herjólfur þurfa sitt haustviðhald ca. hálfan mánuð hvort skip í næsta mánuði, og er þá orðinn litill skipakostur í strandferðum Skipaútgerðarinnar, ef leiguskipið Blikur verður eitt í ferðum óslitið fram yfir áramót.

5. Frystirúm í Blikur er of lítið og óheppilega fyrir komið til strandferða hér, og fréttir frá fyrstu strandferð skipsins benda til, að það muni reynast fullstórt og erfitt í snúningum fyrir sumar þær smáhafnir, sem Herðubreið og Skjaldbreið hafa þjónað. Ísvarnaþúnaður er væntanlega óþarflega mikill fyrir siglingar hér, og hefði verið æskilegra að leggja verð í hliðarskrúfu eða skrúfur til að gera skipið liðlegra í snúningum og einnig að hafa öflugra hliðarlista á hliðum til varnar gegn skemmdum við bryggjur og bólvirki.

Hin gömlu strandferðaskip Hekla, Esja og Herðubreið verða að álitast fjarri því að vera lengur rekstrarlega hentug, og virðist því aðkallandi að hraða undirbúningi að smíði nýrra strandferðaskipa.

Hefur því stjórnarnefnd Skipaútgerðarinnar samþykkt að leita samþykkis ráðuneytisins til þess að hraða undirbúningi að útboði á smíði 2ja ca. 800—900 d. w. tonna vöruflutningaskipa með riflegu farþegarúmi fyrir 12 farþega og að öðru leyti hentugum til strandferða hér, í framhaldi af athugunum, sem Skipaútgerðin hefur þegar gert og látið gera.

Virðingarfyllst,
Skipaútgerð ríkisins
Guðjón F. Teitsson.

Til samgöngumálaráðuneytisins, Reykjavík.

SKIPAÚTGERÐARNEFND

Samgöngumálaráðuneytið, Reykjavík.

Reykjavík, 2. nóvember 1966.

Með bréfi yðar, dags. 1. nóvember 1966, hafið þér sent Skipaútgerðarnefnd til umsagnar bréf Skipaútgerðar ríkisins, dags. 26. f. m., varðandi kaup nýrra skipa á vegum útgerðarinnar.

Nefndin hefur rætt þetta mál á fundum sínum í gær og í dag, og fer umsögn hennar hér á eftir.

Í bréfi Skipaútgerðar ríkisins er á það bent, að skipakostur í strandferðunum geti orðið ónógur um tíma vegna sölu og forfalla gömlu skipanna, svo og vegna haustviðhalds á v/s Heklu og v/s Herjólfi.

Einnig eru í bréfinu hugleiðingar um þegar fengna reynslu af leiguskipinu Blikur.

Í framhaldi af þessu er síðan bent á nauðsyn þess að hraða undirbúningi að smíði nýrra strandferðaskipa, og farið fram á, að ráðuneytið heimili undirbúning að útboði á smíði 2ja ca. 800—900 d. w. tonna vöruflutningaskipa með riflegu farþegarúmi fyrir 12 farþega í framhaldi af athugunum, sem þegar séu hafnar.

Varðandi þessi atriði vill Skipaútgerðarnefnd taka fram:

Nefndin hefur, m. a. í bréfi dags. 20. des. 1965 til hæstv. félags- og sjávarútvegs- málaráðherra, látið í ljós þá skoðun, að skipin Esja, Hekla, Skjaldubreið og Herðubreið væru orðin of gömul og óhentug, miðað við þá flutningaþörf, sem er að ræða við strendur landsins. Þess vegna er það í samræmi við skoðanir nefndarinnar, sem hún hefur einnig kynnt stjórnarnefnd Skipaútgerðar ríkisins, að gerðar hafa verið ráðstafanir til sölu á fyrrnefndum skipum, þar eð framtíðarrekstur Skipaútgerðarinnar getur ekki byggzt á þeim.

Á fundum stjórnarnefndarinnar og Skipaútgerðarnefndar hefur einnig verið um það rætt, að ástæðulaust væri að bíða með sölu gömlu skipanna, eða með það að taka þau úr notkun, þótt ekki væri búíð að ganga frá kaupum á nýjum skipum. Hefur þá jafnframt verið gengið út frá því, að það millibilsástand, sem þannig skapast, yrði brúað með því að taka skip á leigu. Hefur þetta að nokkru komið til framkvæmda með leigunni á v/s Blikur.

Telur Skipaútgerðarnefnd, að margt mæli með því, að fengin verði nokkur reynsla af leiguskipum, áður en endanleg ákvörðun er tekin um stærð og búnað nýrra skipa, og það, sem sagt er í bréfi Skipaútgerðar ríkisins um þegar fengna reynslu af v/s Blikur, virðist staðfesta, að þessi skoðun nefndarinnar hafi við rök að styðjast. Á það skal þó bent, að enn þá er reynslutími af v/s Blikur svo skammur, að óvarlegt er að byggja lokaniðurstöður á þeirri reynslu eingöngu.

Nefndin telur þess vegna, að eins og nú er ástatt með skipakostinn, sbr. bréf

Skipaútgerðar ríkisins, eigi að framfylgja þeim ráðagerðum að leysa tímabundinn vanda með því að útvega leiguskip, og mælir með því, að stjórnarnefndin fái heimild til að gera nauðsynlegar viðbótarráðstafanir þar að lútandi.

Má í því sambandi benda á, að allangur tími mun líða frá því að ákvörðun um smíði nýrra skipa er tekin, og þar til þau verða tilbúin til notkunar, eða a. m. k. 1½—2 ár.

Vill nefndin jafnframt benda á, að nauðsynlegt er að kanna til hlítar, hvort ekki megi við strandferðirnar hafa not af skipum í eigu einstakra ríkisstofnana, eins og t. d. v/s Árvakri og v/s Freyfaxa, a. m. k. í bili.

Viðvikjandi undirbúningi að kaupum nýrra skipa vill nefndin taka fram, að á fundum hennar og stjórnarnefndar Skipaútgerðar ríkisins hefur verið rætt um kaup tveggja nýrra vöruflutningaskipa með nokkru farþegarými, í stað eldri skipanna. Skoðanir beggja nefndanna fara því saman, hvað þetta atriði snertir, sbr. heimild þá, sem stjórnarnefndin óskar eftir í bréfi sínu.

Skipaútgerðarnefnd mælir þess vegna fyrir sitt leyti með því, að hafinn verði undirbúningur að smíðisútbóði tveggja skipa af stærðinni 700—900 br. tonn, er aðallega verði byggð sem vöruflutningaskip, þar sem koma megi við flutningapöllum og flutningakössum (containers). Einnig verði í hvoru skipi farþegarými fyrir 12 farþega og möguleikar til þess að flytja nokkurn hóp farþega í sal.

Jafnframt bendir nefndin sérstaklega á, að í sambandi við undirbúning útbóðsins er nauðsynlegt, að sérfróðir menn séu hafðir með í ráðum, t. d. skipaverkfræðingur, siglingafróður maður, kunnugur siglingaleiðum og höfnum umhverfis landið, og vélfróður maður, kunnugur tæknibúnaði skipa o. s. frv.

Nefndin vill nota þetta tækifæri til að láta þess getið, að hún mun innan skamms ljúka störfum og skila álit.

Virðingarfyllt.

2. Aðstaðan til vöruafgreiðslu og samkeppnisaðstaðan verði bætt.

S. l. ár er svo komið, að vöruafgreiðsla Skipaútgerðarinnar er rekin með um 5.8 millj. kr. beinum rekstrarhalla. Hin afleita aðstaða, sem fyrirtækið býr við, krefst mikils mannaalds, og húsakynnin eru varla til þess hæf að geyma í þeim sumar þær vörur, sem komið er með til flutnings. Aðstaðan er óhæg og dýr fyrir viðskiptavinina, þótt Skipaútgerðin taki sjálf á sig þann mikla halla, sem að framan var getið. Sú umferðarteppa, sem oft ríkir á afgreiðslusvæði Skipaútgerðarinnar, getur valdið því, að bifreiðakostnaður vegna smávörusendinga verði meiri en verðmæti vörunnar sjálfar. Þer nauðsyn til þess að útvega Skipaútgerðinni húsnæði til vöruafgreiðslu, þar sem unnt sé með riflegum fyrirvara að taka hindrunarlaust á móti vörum til flutnings til allra þeirra staða, sem áætlun skipanna nær til.

Þar þarf einnig að vera hægt að koma við vinnuhagræðingu á þá lund, sem I K O hefur mælt með, og stefna þarf að því, að unnt verði að auka afköst við út- og uppskipun til samræmis við það, sem tíðkast, t. d. í Noregi.

Stjórnarnefnd Skipaútgerðarinnar hefur þegar tekið þetta mál til meðferðar, og komið því til leiðar, að í fjárlögum ársins 1967 er gert ráð fyrir heimild til að leggja fram fé úr ríkissjóði, eða taka lán, til þess að bæta aðstöðu Skipaútgerðarinnar til vöruafgreiðslu við Reykjavíkurhöfn.

Þarf að vanda vel til allrar skipulagningar á byggingu nýrrar vöruafgreiðslu með það fyrir augum, að þar verði unnt að koma við haganlegum vinnubrögðum við vörumóttöku og út- og uppskipun.

Þá telur nefndin, að á þeim höfnum, sem framvegis verði aðalviðkomuhafnir, þurfi einnig að bæta aðstöðu til vöruafgreiðslu, þannig að unnt verði að afgreiða vörur á flutningapöllum.

3. Fastar áætlunarferðir til aðalhafna, og framhaldsflutningur til annarra staða.

Nefndin telur, að athuganir þær, sem gerðar hafa verið á vöruflutningum Skipaútgerðarinnar, leiði greinilega í ljós, að vörumagnið til margra staða, þar sem strandferðaskipin hafa haft tíðar viðkomur, sé svo lítið, að auðvelt muni vera að koma því vörumagni á áfangastaðinn, þótt viðkomum skipanna verði fækkað til muna frá því, sem verið hefur. Flutningaþörfin er mest til Austfjarða, Vestfjarða og Vestmannaeyja, og þarf að byggja ferðaáætlanir skipanna þannig upp, að til þeirra landshluta verði tíðastar ferðir, en færri ferða er þörf til Norðurlandsins. Þar yrði Akureyri umskipunarhöfn og flutt þaðan áfram til hafna vestan við kaupstaðinn, þegar skipin kæmu austan frá, en til hafna austan við hann, þegar skipin kæmu að vestanverðu frá. Til þessara framhaldsflutninga telur nefndin að nota megi flóabátinn Drang. Einnig gæti Drangur annast flutninga, t. d. frá Ísafirði, þegar skipin sneru við þar, til hafna fyrir austan Horn, og frá endastöð á Austfjörðum vestur um á sama hátt.

Flutningar með bifreiðum út frá Akureyri koma einnig til greina, og á Austfjörðum og Vestfjörðum má fækka nokkuð viðkomustöðum, með því að Skipaútgerðin annist framhaldsflutninga á landi, eða með samstarfi hennar við flóabáta, sem nánar verður vikið að hér á eftir.

Þessa tilhögun á strandferðunum þarf að skipuleggja þannig, að áætlanir verði í sem föstustum skorðum, því að enginn efi er á því, að Skipaútgerðin vinnur mest á við það, að ferðirnar séu reglubundnar og áreiðanlegar.

Samkeppnisaðstaða Skipaútgerðarinnar.

Hvað viðvíkur þeim atriðum, sem snerta samkeppnisaðstöðu Skipaútgerðarinnar, og drepið hefur verið á hér að framan, vill nefndin taka fram:

1. Vöru- og hafnargjöld. Það er augljóst mál, að þegar vörugjöld á einstökum vörum eru orðin það há, að af því leiðir, að vörur eru sendar með bifreiðum, en ekki skipum, þá hætta hafnirnar að hafa tekjur af vörugjöldum. Lækkun vörugjalda, sem mundi leiða til aukinna vöruflutninga með skipum, er þannig einnig hagsmunamál hafnanna. Nefndin mælir með því, að gagnger endurskoðun fari fram á vörugjaldatöxtum.

Jafnframt mælir nefndin með því, að reynt verði að semja um önnur hafnargjöld, þannig t. d., að þar, sem komið sé við minnst einu sinni í mánuði, sé bryggjugjald og/eða lestargjald reiknað sem fast umsamið árgjald, miðað við ákveðið skip.

2. Skattlagning stórra diesel-vöruflutningabifreiða. Aðrir aðilar hafa gert þessu atriði mjög greinargóð skil (Rolv Slettemark cand. oecon.: Samgöngumál á Íslandi 1965), og er ekki þörf á að fara um það mörgum orðum. Vegir okkar eru, enn sem komið er, ekki byggðir fyrir þann mikla þungavöruflutning, sem þeir hafa verið látnir bera í skjóli skattfríðinda stórra diesel-vöruflutningabifreiða umfram önnur farartæki.

Ef bætt væri vegaviðhaldi vegna flutninga með bifreiðum við flutningskostnað þeirra, þá mundu þær ekki geta keppt við skipin um flutninginn. Engum dettur í hug að fara þannig að, en margar ábendingar hafa komið um, að jafna beri þessi met með hæfilegri skattlagningu á dieselvöruflutningabifreiðar, og vill nefndin fyrir sitt leyti styðja þær tillögur.

3. Fargjöld og farmgjöld. Sýnt hefur verið fram á, að nauðsyn ber til að endurskoða fargjalda- og farmgjaldadata Skipaútgerðarinnar, og hefur stjórnarnefndin þegar gert fyrstu ráðstafanir í því efni. Leggur Skipaútgerðarnefnd til, að því starfi verði haldið áfram. Bendir nefndin sérstaklega á, að á styttri leiðum getur verið ávinningur að því að lækka taxa, þar sem af því getur leitt, að meiri flutningar fái og heildartekjur aukist meira en viðbótarkostnaður. Í frv. til 1. um Skipa-

útgerð ríkisins, sem þessu nál. fylgir, er lagt til, að Skipaútgerðin geti annazt flutninga á landi milli hafna. Er þar átt við, að með því að sjá um slíkan framhaldsflutning, geti útgerðin fækkað viðkomustöðum, og er þá út frá því gengið að vörum sé skilað til ákvörðunarstaðar fyrir venjulegt gjald, án aukakostnaðar.

UM FLÓABÁTA OG REKSTUR ÞEIRRA.

Nefndin telur, að við endurskoðun strandferða Skipaútgerðar ríkisins verði jafnframt að athuga verksvið og skipulag flóabáta í því augnamiði að samræma rekstur þeirra strandferðunum á þann hátt að nýta enn betur flutningagetu þeirra en nú er gert. Einnig er nauðsynlegt að gera sér grein fyrir, hvort möguleikar eru á að aðrar greinar samgöngumála geti að öllu leyti tekið að sér verkefni einstakra flóabáta, þar sem samgöngur á landi eru góðar og greiðar árið um kring og jafnframt að fækkað verði viðkomustöðum strandferðaskipanna á þeim svæðum, sem flutningar fara að mestu leyti fram á landi og með flugvélum.

Á yfirstandandi ári greiðir ríkið á 13. gr. fjárlaga B II, til flóabáta og vöruflutninga, 8 372 þús. kr., auk þess er framlag samkvæmt sömu grein, III. lið, til byggingar flóabáta fyrir farsvæði Djúpbáts 390 þús. kr. og Breiðafjarðarbáts 490 þús. kr. Á fjárlögum árið 1956 var framlag til flóabáta og vöruflutninga 2 791 þús. kr.

Á þessu ári eru 17 bátar, sem njóta rekstrarstyrkja, samtals 7 507 þús. kr. Átta af þessum bátum fá styrk frá 7 þús. kr. til 60 þús. kr., þrjú bátar fá 100 þús. kr. til 150 þús. kr., tveir bátar með 300 þús. kr. til 310 þús. kr. En eftirtaldir bátar fá styrk til rekstrar sem hér segir (í sviga rekstrarstyrkur 1956):

H.f. Skallagrímur — Akraborg	1 900 þús. kr. (450 þús. kr.)
Djúpbátur — Fagranes	1 350 — — (460 — —)
Norðurlandsbátur — Drangur	1 350 — — (450 — —)
Stykkishólmsbátur — Baldur	1 450 — — (350 — —)

Vöruflutningar á Suðurlandi og Örfum eru styrktir með 715 þús. kr., snjóbífreið á Austfjörðum 100 þús. kr. og Grímsey vegna flugferða 50 þús. kr.

Með breyttum verksviðum flóabátanna er rétt að athuga nánar um framtíðarverkefni einstakra flóabáta:

H.f. Skallagrímur — Akraborg.

Rekstur Akraborgar hefur farið versnandi á undanförunum árum og verksvið minnkað. Skipið heldur nú uppi ferðum eingöngu til Akraness, og fara vöruflutningar minnkandi, sem eðlilegt er, því að sjóflutningar á styttri leiðum lúta í lægra haldi í samkeppninni við flutninga á landi. Hins vegar eru farþegaflutningar miklir með skipinu. Akraborg er dýrt skip í rekstri og var lengst af með 14 manna áhöfn, en nýlega var skipverjum fækkað niður í 11. Á s. l. ári voru tekjur skipsins: 4346 þús. kr. fargjöld, 190 þús. kr. farmgjöld, 142 þús. kr. aðrar tekjur og ríkisstyrkur 1600 þús. kr.

Farþegafjöldi með skipinu á s. l. ári var um það bil 38 þúsund. Farþegaaukning hefur orðið nokkur, það sem af er þessu ári.

Það er augljóst mál, að vegna hins mikla farþegafjölda er brýn þörf fyrir skip á þessari leið, en fargjaldataxta verður að miða á hverjum tíma við fargjöld með bifreiðum.

Félagið, sem rekur skipið, á við fjárhagserfiðleika að etja og eru skuldir þess miklar, og hefur ríkisábyrgðasjóður orðið að greiða um 5.9 millj. króna vegna stofnlána, sem á skipinu hvíla.

Með tilliti til þess hefði ríkisstyrkur þurft að vera miklu hærri á undanförunum árum til þess að komast hjá skuldaförnun.

Á meðan hægt er að ferðast milli Reykjavíkur og Akraness með skipi á skemmri tíma en með bifreið, verður sennilega að halda þessum ferðum áfram, en líklegt er að ódýrara skip í rekstri væri hægt að fá en Akraborg er.

Fylgiskjal I.

SKIPAÚTGERÐ RÍKISINS

Reykjavík, 24. nóv. 1965.

Hér með sendum vér rekstraryfirlit fyrir m/s Heklu í sambandi við utalandssiglingar á þessu ári. Tekjur eiga að vera nokkurn veginn réttar samkvæmt yfirlitinu og einnig laun skipshafnar, lestarvinna, sjóvátrygging, hafnargjöld og afgreiðsluþóknun, en aðrir liðir eru áætlaðir.

Rekstrarumsetning skipsins á umræddum tæplega 4 mánuðum er nærri 10 millj. kr., ef söluvörur eru taldar með, en samt virðast aðeins afgang 127 þús. kr. fyrir skrifstofukostnaði, vöxtum og fyrningu. Er það léleg útkoma, en kemur ekki á óvart, þegar litið er á það, að ekki hefur þótt fært að hækka fargjöld nema um tæplega 20% frá gengisbreytingarárinu 1960, en dýrtið hér hefur vaxið til örlulega miklu meira, og skal t. d. í því sambandi bent á, að á árinu 1960 voru laun skipshafnar á Heklu samtals kr. 3 492 000, en á árinu 1964 voru tilsvareandi laun kr. 6 564 000, en mikil hækkun varð á þessu ári eða ca. 27.28% miðað við greidd laun 1964. Sýnist því, að launagreiðslur á skipinu á næsta ári 1966 muni verða kr. 8 355 000.

Nú hafa Sameinaða og Eimskip ákveðið óbreytt fargjöld á næsta ári (3ja árið í röð), og virðist þá ekki fært fyrir Skipaútgerðina að hækka, en þar sem kostnaður hjá Eimskip mun vaxa á sama hátt og hjá Skipaútgerðinni, verður ekki séð, að betri útkoma geti verið á farþegaflutningunum hjá því félagi.

Virðingarfyllt,
Skipaútgerð ríkisins
Guðjón F. Teitsson.

Til strandferðamálanefndar,
c/o hr. alþm. Birgir Finnsson,
Reykjavík.

Rekstraryfirlit fyrir m/s Heklu í millilandaferðum 1965.

(7 Norðurlandaferðir 5/6—8/9 og Hamborg—Amsterdamferð 10/9—27/9).

Laun áhafnar	kr. 2 677 000.00	
— Lestarvinna	— 280 000.00	
Fæði skipshafnar	— 1 000 000.00	
Vaktmenn	— 50 000.00	
Sjóvátrygging	— 310 000.00	
Trygging áhafnar og lífeyrisgj.	— 210 000.00	
Skipagjöld	— 340 000.00	
Olía	— 830 000.00	
Viðhald og vörur til skips og vélar	— 1 200 000.00	
Afgr.þóknunir	— 302 000.00	
Simakostnaður og auglýsingar	— 100 000.00	
Eldhúsáhöld, borðbúnaður o. fl.	— 85 000.00	
Þvottur og hreingerning	— 130 000.00	
Ýmislegt	— 100 000.00	
Tekjuafgangur (brúttó)	— 127 000.00	
Farmgjöld		kr. 2 167 000.00
— póstur		— 212 000.00
Fargjöld		— 5 362 000.00
Veitingasala	kr. 2 000 000.00	
— ÷ efni	— 1 600 000.00	— 400 000.00
		<hr/>
		Kr. 8 141 000.00 Kr. 8 141 000.00

Fylgiskjal II.

SKIPAÚTGERÐ RÍKISINS

Efnahags- og rekstraryfirlit pr. 30. nóvember 1965.

Efnahagsreikningur.

Eignir:

Fasteignir	kr.	50 500.00	
Skip	—	11 819 670.00	
Pakkhúsáhöld	—	694 981.40	
Skrifstofuáhöld	—	233 127.02	
Lán til langs tíma	—	59 978.60	
Hlutabréf	—	97 200.00	
			kr. 12 955 457.05
Sjóðir	kr.	79 060.84	
Bankar	—	380 355.76	
			— 459 416.60
Innheimtur umboðsmanna	kr.	1 191 345.82	
Skuldir umboðsmanna	—	1 815 145.47	
Viðskiptamenn	—	9 058 680.63	
Fyrirframgreiddur kostnaður	—	1 327 762.93	
			— 13 392 934.85
Útistandandi skuldir			— 209 758.99
Innheimtur í Reykjavík			— 1 429 560.03
Birgðir, innkaupadeild	kr.	2 106 900.00	
Birgðir skipa	—	1 046 742.26	
			— 3 153 642.26
Tap			— 36 928 670.21
			Kr. 68 529 439.99

Skuldir:

Aðalreikningur	kr.	15 942 945.59	
Upp í tillag 1965	—	26 160 000.00	
v/rekstrarhalla 1964	—	481 275.90	
			kr. 42 584 221.49
Viðskiptamenn			— 13 469 996.89
Ógreidd gjöld	kr.	6 258 700.48	
Lánafrádráttur	—	1 361 289.07	
			— 7 619 989.55
Biðreikningur			— 246 501.32
Bankar			— 988 544.16
Eftirkröfur og fyrirframgreiddir farseðlar			— 2 280 470.19
Ógreidd laun			— 1 339 716.39
			Kr. 68 529 439.99

Rekstrarreikningur.

Gjöld:

Vörukaup	kr.	7 056 089.82	
Fastafjárukning	—	194 985.12	
Laun	—	37 783 391.31	
Starfsmannakostnaður	—	2 524 193.78	
Viðhald og viðgerðir	—	14 467 192.87	

Innkaup, ekki til birgða	kr. 13 428 150.09
Ýmis kostnaður	— 2 676 165.80
Vátryggingar og skattar	— 2 624 107.68
Stjórnarkostnaður	— 3 733 957.63
Vextir	— 206 789.54
Leiguskip	— 100 132.00
Frádráttur tekna	— 953 737.09
Mismunur á rekstri skipa vegna umboðsmannabókhalds	— 1 432 154.95

Kr. 87 181 047.68

Tekjur :

Tekjur skipanna	kr. 35 517 160.93
— vöruafgreiðslu	— 6 320 042.30
— seldar vörur	— 7 753 779.54
Ýmsar tekjur	— 661 394.70
Tap	— 36 928 670.21

Kr. 87 181 047.68

Skip

Rekstrarafkoma skipanna.

M/s Hekla

Tekjur	kr. 13 609 978.79
Kostnaður	— 22 837 646.06
	<u>÷ kr. 9 227 667.27</u>

M/s Esja

Tekjur	kr. 8 613 391.50
Kostnaður	— 14 160 192.48
	<u>÷ — 5 546 800.98</u>

M/s Herjólfur

Tekjur	kr. 5 896 580.94
Kostnaður	— 7 569 963.28
	<u>÷ — 1 673 382.34</u>

M/s Herðubreið

Tekjur	kr. 2 553 057.14
Kostnaður	— 5 744 960.08
	<u>÷ — 3 191 902.94</u>

M/s Skjaldbreið

Tekjur	kr. 2 325 305.73
Kostnaður	— 6 783 088.77
	<u>÷ — 4 457 783.04</u>

M/s Þyrill

Tekjur	kr. 2 518 846.83
Kostnaður	— 2 446 627.26
	<u>+ — 72 219.57</u>

Tap

Samtals kr. 24 025 317.00

Fylgiskjal III.

Flutningar Skipaúngerðar ríkisins til og frá svæðinu Ingólfsvörður — Haganesvík 1960 og 1964.

	Viðkomufjöldi		Samtalsfl. til og frá, kg		Mæðaltal í viðkomu, kg		Farb. mæðaltal í viðkomu	
	1960	1964	1960	1964	1960	1964	1960	1964
Ingólfsvörður	36	36	99977	142618	2777	3961	4 1/12	2 11/18
Norðurfjörður	44	46	135313	407944	3075	8868	3 15/44	1 17/23
Gjögur	35	36	31825	26673	909	741	1 29/35	1 1/9
Djúpavík	44	46	165264	211804	3756	4604	2 8/11	0 10/23
Kaldrananes	21	19	212126	65014	10101	3422	0 13/21	0 6/19
Drangnes	40	41	349449	228944	8736	5584	1 13/40	0 23/41
Hólmavík	43	45	726071	388462	16885	8632	2 33/43	1 2/3
Óspakseyri	11	4	44457	174938	4041	43734	0 4/11	0
Borðeyri	7	4	81784	287625	11683	71906	0 6/7	0 3/4
Hvammstangi	22	26	296969	269296	13498	10357	3 17/22	1
Blönduós	20	23	645848	836907	32292	36387	0 20/23	0 11/23
Skagaströnd	42	35	494099	118903	11764	3398	1 39/42	0 27/35
Sauðárkrúkur	22	22	645043	341644	29320	15529	1 21/22	0 3/20
Hofsós	20	17	143138	48606	7167	2859	0 1/5	0 2/17
Haganesvík	15	15	82195	38668	5479	2578	0	0

Fylgiskjal IV.

RÍKISENDURSKOÐUNIN

Yfirlit um nokkra kostnaðarliði við rekstur skipa Skipaútgærðar ríkisins árin 1960—1965.

M/s Hekla:	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Laun	4 550 546.03	5 020 763.00	5 985 050.73	6 626 469.74	8 259 278.59	8 398 150.06
Viðhald, varahlutir og endurbætur ...	1 667 493.62	2 474 519.94	3 242 856.13	2 459 849.96	3 674 442.14	7 044.065.45
Viðgerðir v/sjótjóna		100 146.28	228 577.11	132 733.42	292 594.36	742 400.74
Viðgerðir v/strandtj.				81 00		
Flokkunarviðgerðir	393 991.11					
Vátryggingar	978 985.35	393 807.51	433 223.09	340 086.81	357 902.83	790 592.94
Brennstuóla	1 867 798.44	2 205 180.79	2 377 740.16	2 068 955.39	2 070 193.70	2 365 574.58
Tjónabætur	9 458 814.55	10 194 417.52	12 267 447.22	11 628 176.32	14 654 401.62	19 340 783.77
	37 568.56	64 851.03		68 241.32		
	9 421 245.99	10 129 566.49	12 267 447.22	11 559 935.00	14 654 401.62	19 340 783.77

M/s Esja:	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Laun	3 564 570.83	4 365 819.57	5 774 365.92	6 296 272.43	7 646 988.39	8 074 466.53
Viðhald, varahlutir og endurbætur ..	1 013 588.12	1 271 631.93	1 893 312.70	1 711 250.41	5 672 852.06	2 258 162.97
Viðgerðir v/sjótjóna	133 866.80	58 807.31	58 508.14	22 850.37	2 978 330.01	222 039.24
Viðgerðir v/strandtj.			1 959 338.40	21 812.15		
Flokkunarviðgerðir	3 982 090.89					
Vátryggingar	952 372.31	307 792.60	372 188.86	306 830.72	312 867.49	736 642.00
Brennstuóla	1 309 766.79	1 847 379.00	2 063 365.47	1 814 180.22	2 066 296.40	2 181 650.37
Tjónabætur	10 956 255.74	7 851 430.41	12 121 079.49	10 173 069.30	18 677 834.35	13 472 961.11
	9 306.38					
	10 946 949.36	7 851 430.41	12 121 079.49	10 173 069.30	18 677 834.35	13 472 961.11

	1960	1961	1962	1963	1964	1965
M/s Herðubreið:						
Laun	2 007 794.88	2 302 958.67	2 832 512.49	2 905 424.42	3 966 002.04	3 720 092.42
Viðhald, varahlutir og endurbætur ..	638 909.52	927 106.62	1 597 485.27	3 572 878.49	1 185 714.59	1 524 046.92
Viðgerðir v/sjótjóna	5 049.60	39 937.21	140 585.92	771 277.46	89 229.54	772 503.66
Flokkunarviðgerðir						
Vátryggingar	463 549.09	113 377.40	123 380.89	104 321.89	102 246.96	335 449.00
Brennsluóla	515 136.93	547 522.29	574 184.73	579 669.65	710 659.71	732 555.57
Tjónabætur	3 630 440.02	3 930 902.19	5 268 149.30	7 933 571.91	6 063 852.57	7 084 647.57
			49 474.26			
M/s Skjaldbreið:						
Laun	1 978 515.15	2 281 540.75	2 693 947.09	3 188 636.46	3 681 708.35	4 390 552.19
Viðhald, varahlutir og endurbætur ..	541 458.69	455 926.80	1 145 258.35	582 128.91	2 763 026.99	1 524 824.48
Viðgerðir v/sjótjóna	11 511.27	55 350.75	117 115.88	30 805.81	1 086 510.52	44 659.82
Viðgerðir v/strandtj.			546 293.59			
Flokkunarviðgerðir	1 105 882.60					
Vátryggingar	463 549.05	115 191.60	123 380.90	102 277.58	104 291.00	335 449.00
Brennsluóla	445 206.78	526 563.05	592 841.61	542 916.37	603 759.64	816 527.88
Tjónabætur	4 546 123.54	3 434 572.95	5 218 837.42	4 446 765.13	8 239 296.50	7 112 013.37
		4 200.46				
M/s Herjólfur:						
Laun	4 546 123.54	3 430 372.49	5 218 837.42	4 446 765.13	8 239 296.50	7 112 013.37
Viðhald, varahlutir og endurbætur ..	2 338 377.32	2 421 822.33	3 033 047.47	3 702 379.98	4 570 599.66	4 725 599.96
Viðgerðir v/sjótjóna	527 277.66	649 591.12	709 128.10	716 404.41	884 337.32	1 808 067.39
Viðgerðir v/strandtj.				1 579.55	3 359.00	90 261.38
Flokkunarviðgerðir						
Vátryggingar	360 729.07	389 395.98	414 946.87	386 096.61	385 159.08	362 865.00
Brennsluóla	611 369.01	721 994.51	787 183.13	777 025.49	894 206.71	938 622.34
Tjónabætur	3 837 753.06	4 182 803.94	4 944 305.57	5 583 486.04	6 737 661.77	7 925 416.07
			43 716.45		54 105.90	
Tjónabætur	3 837 753.06	4 182 803.94	4 900 589.12	5 583 486.04	6 685 555.87	7 925 416.07

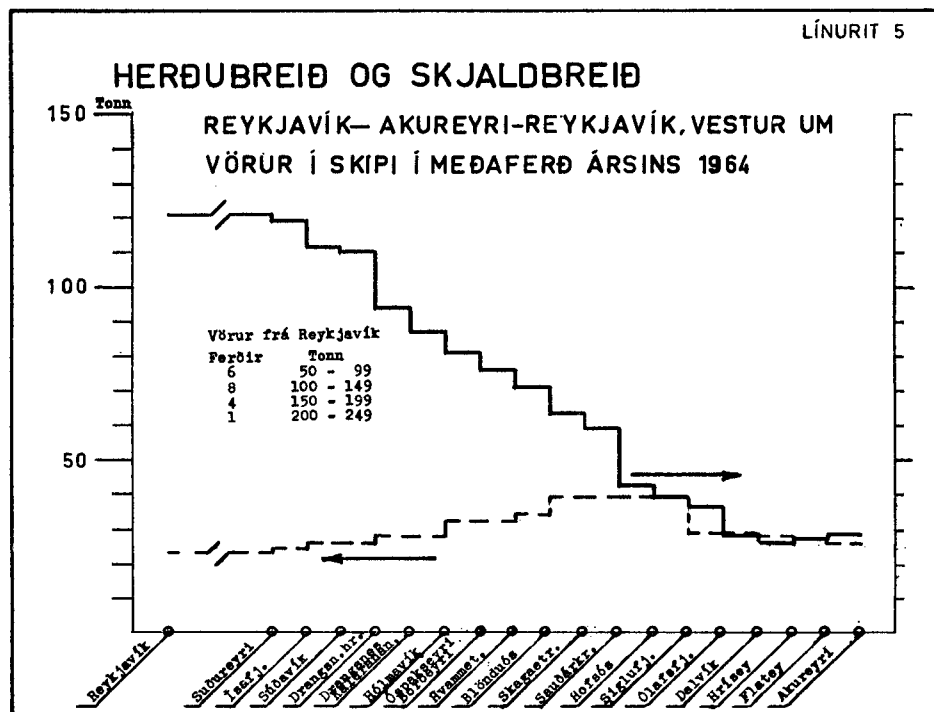
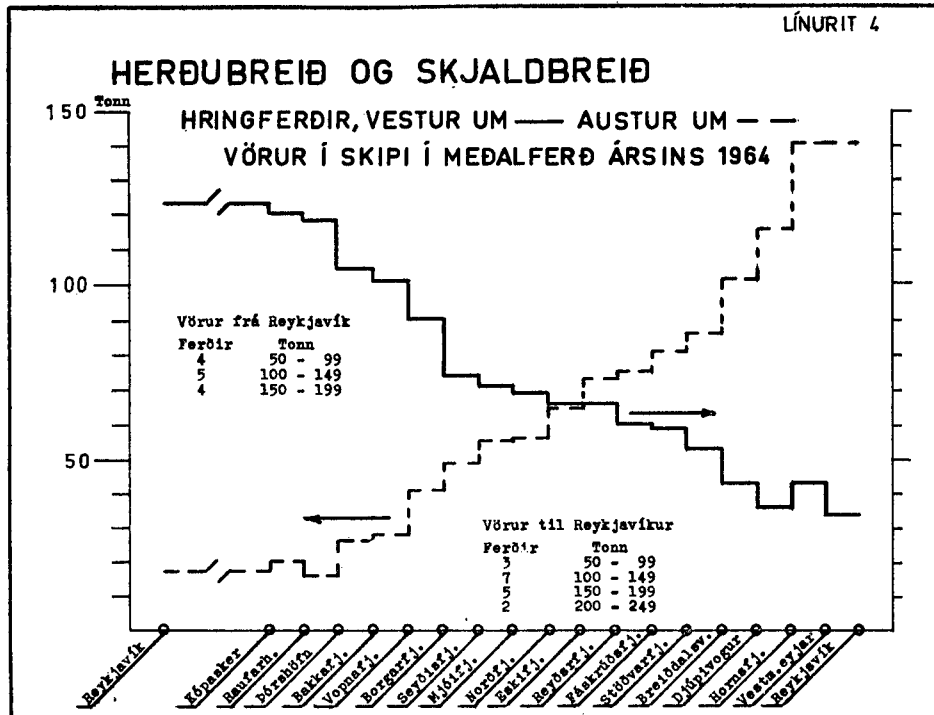
M/s Þyrill:	1960	1961	1962	1963	1964
Laun	1 942 413.73	1 906 390.73	2 384 766.06	2 471 945.10	3 127 549.93
Viðhald, varahlutir og endurbætur	596 305.03	1 948 603.01	812 465.28	1 049 623.32	2 514 955.24
Viðgerðir v/sjótjóna	25 766.33	24 304.16		77 693.08	10 085.90
Viðgerðir v/strandtjóna	706 528.07				
Flokkunarviðgerðir	152 927.90	184 528.32	210 363.97	173 455.30	215 625.12
Vátryggingar	834 985.06	675 834.87	967 201.90	912 912.70	699 637.85
Brennsluóla					
Tjónabætur	4 258 926.12	4 739 661.09	4 374 797.21	4 685 629.50	6 567 854.04
	21 236.80				
	4 237 689.32	4 739 661.09	4 374 797.21	4 685 629.50	6 567 854.04

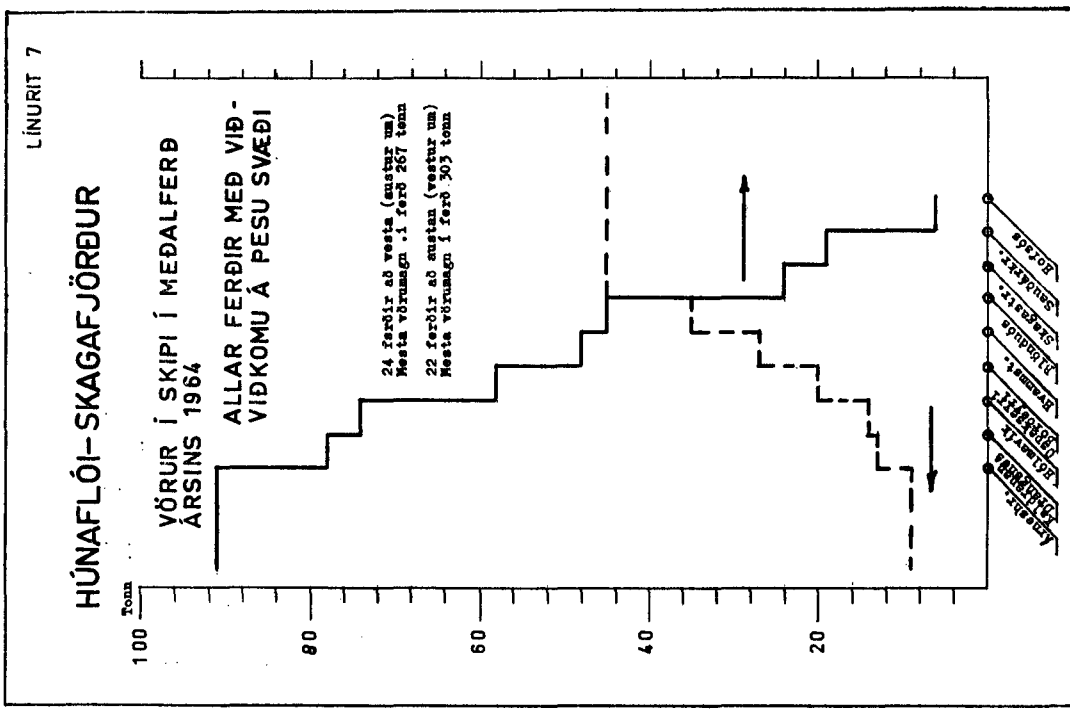
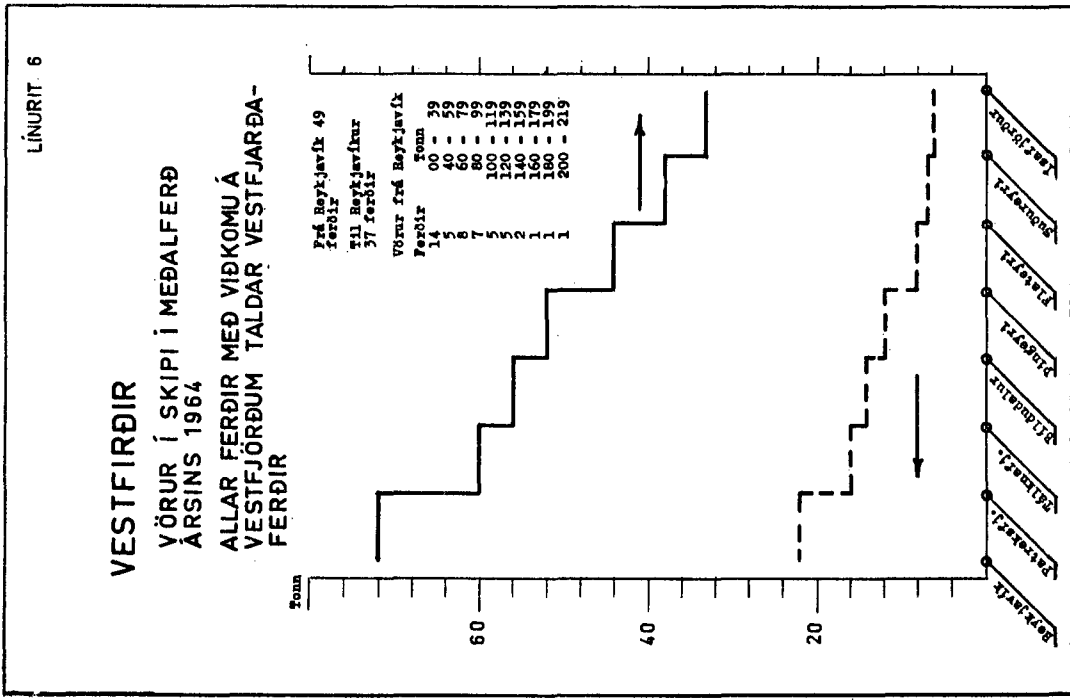
Fylgiskjal V.

Tekjur strandferðaskipa Skipaútgæðar ríkisins samkvæmt ársreikningum 1960 til 1965.

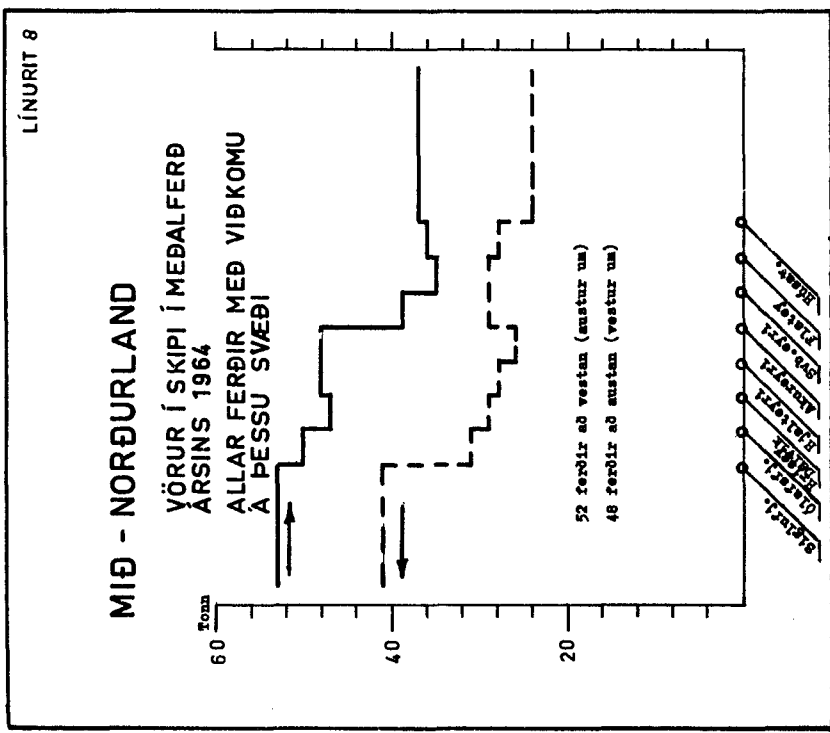
	1960	1961	1962	1963	1964	1965
	þús. kr.	þús. kr.	þús. kr.	þús. kr.	þús. kr.	þús. kr.
Hekla	12 538	13 410	15 499	15 575	15 942	16 206
Esja	6 157	7 500	10 220	10 384	11 118	11 912
Herðubreið	2 892	2 778	3 706	3 185	4 117	3 694
Skjaldubreið	2 267	2 587	3 123	3 041	2 788	3 520
Herjólfur	4 564	4 655	6 325	6 633	7 952	7 921
Þyrill	5 826	5 317	7 994	6 987	7 580	2 519
	34 244	36 247	46 867	45 805	49 497	45 772

RÍKISENDURSKOÐUNIN, REYKJAVÍK.

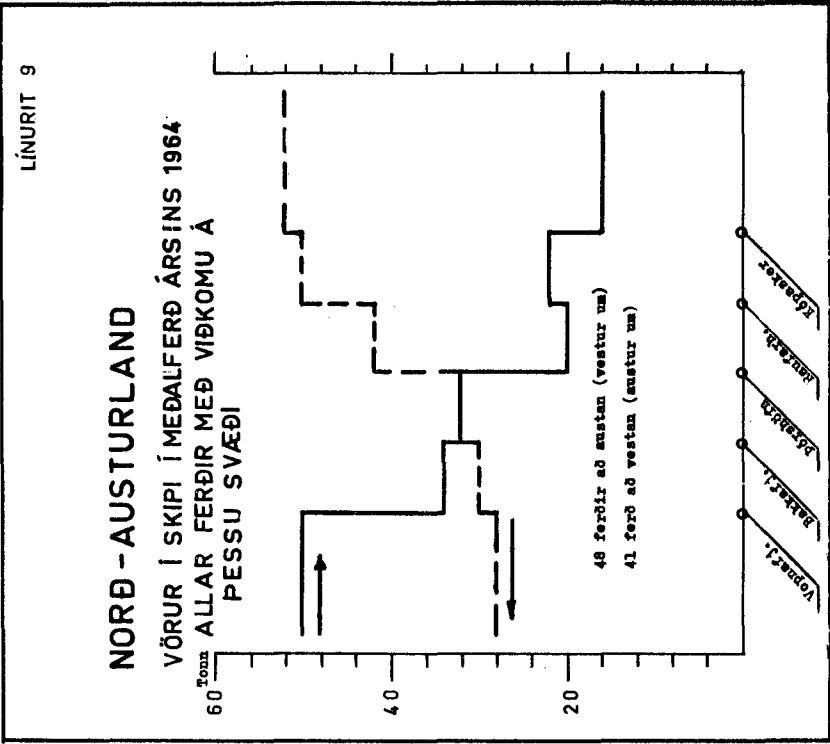




LÍNURIT 8



LÍNURIT 9



AUSTFIRÐIR

