48 skrá, er hingað hefir borizt, frá Búnaðarfjelagi suðuramtsins, um að það fái nú þegar til
30. marz. umráða að minnsta kosti 1800 kr. af fje því, sem veitt er þetta ár í 10. gr. C 5 í fjárlögum 19. oktbr. f. á., og ætlar það að verja því til ýmsra fyrirtækja, sem til greind eru í bœnarskránni.

Eptir tillögum amtmannsins í norður- og austurumdœminu hefi jeg veitt það, að Sveinn búfrœðingur Sveinsson verði þetta ár látinn starfa í því umdœmi, samkvæmt samningi þeim, er gjörður hefir verið við hann 17. janúar 1876, þó þannig, að Búnaðarfjelag suðuramtsins hafi enga ábyrgð á greiðslu árslauna þeirra um árið 1878, er honum ber eptir 4. gr. samningsins, heldur lendi hún eingöngu á norður- og austurumdœminu.

Til eflingar vatnsveitingum og til að kaupa vatnsveitingaverkfœri veitast samkvæmt bœnarskrá Búnaðarfjelagsins . . . . . 300 kr.
og til vagnkaupa sömuleiðis . . . . . 300 —

Aptur á móti þykir eigi ástœða til að veita styrk handa kvennmönnum til að kenna meðferð á mjólk fyr en komið er með ákveðnar uppástungur, er sýni, að fjelagið eigi kost á kvennmönnum, er til þess sjeu fallnir.

Um að verja fje því, er hjer rœðir um, í verðlaun eða til að styrkja einstök jarðabótafyrirtœki, verður eigi neitt af ráðið fyr en stjórn fjelagsins kemur með ákveðna uppástungu um þess konar styrk handa einhverjum, er það til greinir.

Það, sem hjer er sagt, eruð þjer beðnir að tjá Búnaðarfjelagi suðuramtsins, og láta það fá hjálagða 600 kr. ávísun, og gefa því til vitundar, að jeg búist við að fá á sínum tíma formleg reikningsskil fyrir því, hvernig fje þessu er varið, og eins verður að leggja fyrir fjelagið að gjöra mjer slík skil fyrir því, sem því var fengið til umráða árið 1877.

49 — *Brjef* ráðgjafans fyrir Ísland *til landshöfðingja um* tilhögun á ferðum
28. febr. póstgufuskipanna. — Þjer hafið, herra landshöfðingi, með þóknanlegu brjefi 3. septbr. f. á. sent hingað tvær uppástungur um breytingu á ferðaáætlun hinna íslenzku póstgufuskipa, er komið hafði verið fram með í neðri deild alþingis í sumar meðan verið var að rœða þar fjárlagafrumvarpið um árin 1878 og 1879, og þingsályktun, samþykkta í báðum deildum, þar sem skorað er á stjórnina að koma því til leiðar, að aðaluppástungan nái fram að ganga, og, verði hún til greina tekin að öllu verulegu, er stjórninni veitt heimild til að verja til gufuskipsferðanna 3000 kr. á ári umfram það, sem til þeirra er veitt í fjárlögunum 10. gr. C 7, — og hafið þjer lýst ýtarlega áliti yðar á báðum ferðaáætlunar-uppástungunum, og auk þess minnzt á ýmislegt fleira, er farið hefir verið fram á í umrœðunum á alþingi að því er snertir gufuskipaferðirnar.

Mál þetta var sent innanríkisstjórnarherranum til úrslita, og mælt sjerstaklega fram með aðaluppástungunni. Eptirrit af svari hans fylgir brjefi þessu, og fáið þjer af því þóknanlega sjeð, herra landshöfðingi, hvernig hann hefir tekið í málið.

Eptirrit

af brjefi innanríkisstjórnarherrans til ráðgjafans fyrir Ísland 21. febr. 1878:

Í hjálögðu brjefi frá landshöfðingjanum yfir Ísandi, dags. 3. sept. f. á., er hjer með endursendist ásamt fylgiskjölum, hefir hann lagt það til, samkvæmt þingsályktun frá alþingi árið sem leið, að stjórnarherrann fyrir Ísland leggi sig fram um að fá hina dönsku póststjórn til að haga póstferðunum milli Danmerkur og Íslands næstu árin tvö samkvæmt uppástungu þeirri til ferðaáætlunar, er auðkennd er með *A*, og er eitt fylgiskjalið, og mælt til vara með annari uppástungu, er kom líka fram á alþingi og er meðal fylgiskjalanna auðkennd með *B*. Í brjefi því, dags. 28. septbr. f. á., er fylgdi áminnztu brjefi

frá landshöfðingjanum, hefir velnefndur stjórnarherra auk þess látið í ljósi, að hann verði að vera á sama máli og landshöfðingi um það, að framangreind aðaluppástunga sje að öllu leyti takandi fram yfir vara-uppástunguna, og mundi sjer því þykja mikilsvert, ef innanríkisstjórnin sæi sjer fært að verða við ósk alþingis, og aðhyllast ferðaáætlun þá, er það girnist. **49** 28. febr.

Út af þessu er eigi látið undan falla að tjá yður þjónustusamlega það sem nú skal greina.

Eptir ferðaáætlun þeirri, er póststjórnin hefir áður sett, fer skip «hins sameinaða gufuskipafjelags» 7 ferðir á ári fram og aptur milli Kaupmannahafnar og Reykjavíkur, eins og hinum virðulega stjórnarherra er kunnugt, og kemur við í Skotlandi, Færeyjum og Vestmannaeyjum, en skip stjórnarinnar, Díana, fer 3 ferðir milli Kaupmannahafnar og Reykjavíkur, þannig, að skip þetta fer líka í kringum Ísland í hverri ferð og kemur í hverri ferð við í Skotlandi og Færeyjum báðar leiðir. Eptir aðalferðaáætlun þeirri, er landshöfðinginn hefir lagt til að aðhyllst væri, er nú stungið upp á að breyta þessu þannig, að fækka ferðum skipsins frá «hinu sameinaða gufuskipafjelagi» úr 7 ofan í 6, en láta skipið aptur leggja leið sína norðan um Ísland tvisvar sinnum, í sumarmánuðunum, báðar leiðir, fram og aptur. Til vara er stungið upp á, að láta Díönu eigi fara nema tvær ferðir alla leið milli Kaupmannahafnar og Reykjavíkur, og koma þá við í Christjanssand og Lerwik og í Færeyjum, og auk þess tvær ferðir kringum Ísland.

Landshöfðinginn hefir í framangreindu brjefi mælt innilega með aðaluppástungunni, og leitazt við að sýna og sanna, að eigi sjeu neinar póststjórnarlegar ástæður til að vera henni mótfallinn, og að veruleg framför mundi að henni í samanburði við ferðaáætlun þá, er nú er farið eptir,að því er snertir samgöngurnar yfir höfuð að tala og verzlunarviðskiptin bæði milli Íslands annars vegar og Danmerkur og annara landa hins vegar, og eins milli hjeraða og landsfjórðunga á Íslandi.

Innanríkisstjórnin hefir þó því miður eigi sjeð sjer fært að verða við óskum alþingis, og það einkum vegna póstsambandsins. Það sem er og verður að vera aðalatriðið fyrir póststjórnina, er um þetta mál er að ræða, er að búa svo um, að póstgöngurnar milli Danmerkur og Íslands, sjer í lagi Reykjavíkur sem höfuðstaðar landsins, verði svo áreiðanlegar og reglulegar sem framast er auðið, og sem óhættast við tálmunum af ís eða öðrum atvikum, er eigi verður við sjeð. Því var það af ráðið, er auknar voru póstgufuskipaferðirnar til Íslands nú fyrir 2 árum, að hafa ferðaáætlunina þannig, að eigi færi nema annað póstgufuskipið umhverfis Ísland, en hitt skipið skyldi halda við samgöngunum milli móðurlandsins og eyjarinnar reglulega og tálmunarlaust, og að þótt svo bæri undir, að skipið, sem færi kringum landið, Díana, tepptist eða tefðist vegna íss eða annars, þá gætu þessar samgöngur haldizt í skorðum að því er hitt skipið snerti, samkvæmt ferða-áætluninni. Að láta það skipið leggja leið sína norðan um landið, svo sem stungið er upp á, mundi hæglega geta valdið óreglu í ferðaáætluninni, vegna þess, að það á þá að koma svo víða við, sigla inn torfœra firði o. s. frv., og hittist svo á, að ís bæri að landinu þegar það væri á ferðinni, gæti slíkt auðveldlega valdið því, að ferðaáætlunin færi alveg úr lagi, til mikils meins fyrir póstflutninginn, farþiggjendur og verzlunarviðskiptin yfir höfuð að tala. Þetta ríður algjörlega baggamuninn í póststjórnarlegu tilliti gegn því að aðhyllast aðalferðaáætlunina, enda kannast landshöfðinginn við í brjefi sínu, að póststjórnin hafi þar mikið til síns máls; en hann heldur því fram, að tálmanir þær, sem hinni eptirœsktu ferðaáætlun standi af ísnum, sjeu eigi ókleyfar. Hann segir, að gjört sje of mikið úr því, hvað ísinn geti orðið háskalegur ferðum þessum, með því að ferðir skipsins frá «hinu sameinaða gufuskipafjelagi» norðan um Ísland lendi í hásumarmánuðunum, með öðrum orðum á þeim tíma árs, er það sje undantekning, ef ís verði að farartálma, og í annan stað er hann á því, að bœta mætti úr vandrœðunum, ef ísinn teppti eða tálmaði för skipsins norður fyrir landið, með því að leggja fyrir skipstjóra, að undir eins og hann hitti fyrir ís fyrir austan land eða norðan, skuli hann snúa við og halda til Reykjavíkur með farþegjana, póstflutninginn og farminn allan, þannig, að hann verði kominn til Reykjavíkur fyrir hinn tiltekna komudag þangað. Auk þess fer landshöfðingi því fram í uppástungu sinni, að skipið skuli síðan reyna til um leið ogþað fer á stað á venjulegum tíma að koma farþegjum og öðru, sem það hefir meðferðis, norður fyrir land þangað sem það á að fara, en hitti það þá enn fyrir ís, skuli það snúa við vestur fyrir land og suður og halda til Kaupmannahafnar.

49 28. febr. Þessi von um, að ísinn muni sjaldan eða aldrei banna leið norðan um landið, er þó eigi nóg til að hugga sig við, þar sem mest ríður á að gjöra samgöngurnar milli Danmerkur og Íslands sem áreiðanlegastar og reglulegastar, svo sem þegar er tekið fram; og þar á ofan má sjá það á skýrslum, er ráðgjafinn hefir fyrir sjer, að margopt ber við, að skip hitta fyrir ís langt fram á sumar við norður- og austurstrendur Íslands. Þannig var sumarið 1869, þegar skrúfan brotnaði í Phönix, er hann var að reyna til að komast inn á Seyðisfjörð (Berufjörð) í júnímánuði, svo mikill ís við land, að seglskip komust eigi til norðurlands fyr en í öndverðum ágústmánuði. Auk þess er svo að sjá, sem mönnum sje nokkuð ókunnugt um, hvernig ísinn hagar sjer fyrir norðan, og til dæmis um það má geta þess, að í annálum Íslands segir, að eigi sjáist ís fyrir landi fyrir norðan í septembermánuði, en í septembermánuði f. á. hitti þó skipstjórinn á Díönu fyrir stóran hafísjaka, hjer um bil 66½ fet á hæð, í Húnaflóa. Því verður og tilhögun sú, sem nú er höfð á ferðum Díönu, og sem eigi er nema 2 ára gömul, þar sem skipið er látið sigla umhverfis landið þrisvar á ári, eigi kölluð annað en tilraun. Það væri því að vera of bráður á sjer, að fara nú þegar að leiða ályktanir út af henni; það þarf fleiri ára reynslu áður en byggja megi á henni.

En það eru fleiri tálmanir en ísinn, sem geta komið ruglingi á reglulegar póstferðir. Þannig ber ósjaldan við, að þoka verður að miklum farartálma. Það getur hent beztu skipstjóra, að þeir sigli á grynningar, en eigi er hægðarleikur að losa skipið af grunni á eyðiströndunum norðan á Íslandi, þar sem vantar öll tæki til þess.

Að fara eptir uppástungu landshöfðingja og láta skipið snúa við undir eins og það hittir fyrir ís fyrir austan land eða norðan, og halda til Reykjavíkur, og reyna síðan að komast að vestanverðu norður fyrir með póstflutning, farþegja og varning, þangað sem ferðinni var heitið, eru úrræði, sem eru mjög svo óheppileg í póstmennskulegu tilliti, með því að þau eru of mjög bundin tómri tilviljun, en á tilviljun mega póstgöngur eigi vera byggðar, ef vel á að vera. Og að því er snertir farþegja og vöruflutning, þá mættu farþegjarnir með því móti til að fara á sig langan krók, og kœmust hvorki þeir nje vörurnar þangað sem ferðinni er heitið fyr en eptir langa töf, með því að eigi væri ólíklegt, að þegar skipið færi að reyna að komast kringum landið að vestanverðu, þá hitti það þar fyrir ísinn líka og mætti því til að snúa við aptur. Því mætti til að gefa út auglýsingu jafnframt ferðaáætluninni, þess efnis, að benda almenningi á, hvað af því gæti leitt, ef skipið hitti fyrir ís á leiðinni umhverfis eyna. En það er vafalaust, að eigi menn slíkt í vændum, munu fáir verða til að taka sjer far með skipinu eða senda með því flutning þá leið.

Það er öldungis víst, að það mundi draga úr og spilla verzlunarviðskiptunum, sjer í lagi milli Danmerkur og Reykjavíkur, með öðrum orðum á aðal-leið skipsins, ef farið væri eptir aðaluppástungu alþingis, og það þótt tálmanirnar af ísnum sjeu eigi teknar til greina. Það mun ganga tregt að fá ferðamenn og flutning í skipið til Reykjavíkur opt á árið þá leið, sem er hjer um bil 8 dögum seinfarnari en hin beina leið. Fœðiskostnaður ferðamanna eykst stórum við það, og fyrir varninginn verður ábyrgðargjaldið miklu hærra; sakir þessa mikla kostnaðarauka mundu ferðamenn varla sæta fari þá leið nje skipið vera notað til að koma með því vörum, og gæti eigi hjá því farið, að fyrir það drœgi stórum úr hinum venjulegu ferðum og kaupskaparviðskiptum með póstskipinu.

En þótt nú ráðgjafinn vildi vinna það til, til þess að verða við óskum alþingis, að hirða eigi, þótt hinar reglulegu póstgöngur milli Íslands og móðurlandsins og annara landa kœmust í ólag, sem búast mætti við, ef farið væri eptir margnefndri uppástungu, nje um það, þótt af slíku leiddi mikið óhagræði að því er snertir ferðalög og kaupskaparviðskipti, þá væri samt eigi auðið að fá því framgengt, er farið er fram á í uppástungunni, með því að «hið sameinaða gufuskipafjelag» hefir lýst því yfir, að það gæti eigi gengið af hinni fyrirhuguðu breytingu á ferðaáætluninni, en samningnum við það er eigi svo háttað, að innanríkisstjórnin hafi heimild til að heimta neitt í þá átt. Að leita til annara gufuskipaeigenda eða gufuskipafjelaga, mundi eigi stoða neitt, og það undir eins af þeirri ástœðu, að nú sem stendur er eigi til neitt gufuskip annað en Díana, er eigi heima hjer í Danmörku, sem fallið sje til siglinga umhverfis Ísland á þeim tíma árs, er búast má við að hitta fyrir ís, með því að öll vor flutningsskip eru þunngerð járnskip, sem mega illa við því að lenda í ís.

Þá er þessu næst að minnast á vara-ferðaáætlunina, staflið B, er landshöfðingi

kallar eigi óverulega framför í samanburði við þá ferðaáætlun, sem nú er farið eptir, með **49**
því að þar sje litið meir á hagsmuni Íslands yfir höfuð. Innanríkisstjórnin hefir nú tekið 28. febr.
öll atriði, er hjer geta komið til greina, til nánari íhugunar, og hefir allt að einu eigi fundizt ástœða til að hverfa þetta árið frá ferðaáætlun þeirri, er sett var í fyrra, utan í einu atriði. Það er nú fyrir sig, að fjárveitingin í fjárlögunum til póstferðanna milli Danmerkur og Íslands er eiginlega miðuð við, að Díana fari 3 ferðir til Íslands alla leið, og að tekjurnar mundu verða töluvert minni, ef farið yrði eptir þessari uppástungu, með því að arðurinn af ferðunum hafna á milli á Íslandi er eigi nema ¼ á við það, sem fæst í aðra hönd af ferðunum til og frá Kaupmannahöfn. En ráðgjafinn fær alls eigi sjeð, að hagsmunum landsmanna mundi betur borgið þetta árið að minnsta kosti, þótt farið væri eptir uppástungunni B, heldur en eptir ferðaáætlun þeirri, er nú gildir. Skólapiltar mundu alls eigi hafa neitt gagn af gufuskipinu, með því að nú er búið að breyta skólatímanum. Ferðalög alþingismanna koma eigi til greina þetta ár, með því alþingi kemur eigi saman; og að því er loks snertir kaupafólk, sem er fjölmennasti flokkurinn þeirra þriggja, er haldið er að mundi verða mikill hagur að því, að ferðunum væri svo hagað, sem farið er fram á í uppástungunni, þá sýnir skýrsla skipstjórans á Díönu, að ferðaáætlunin, sem farið var eptir í fyrra, hefir verið fullnœgjandi í því tilliti, þar sem frá Reykjavík einni voru 25 manns með Díönu norður fyrir land.

Á hinn bóginn er uppástungan B að mörgu leyti miður hagfelld. Þar er ætlazt til að skipið komi við í Kristjansand í Noregi, en þar af leiðir, að það verður að hætta að koma við í Granton (Leith) í Skotlandi, heldur verður að sigla upp Leirvík á Hjaltlandi. En það er eigi hentugt kostnaðarins vegna, með því að það verður miklu kostnaðarsamara að láta Díönu fá sjer kol í Leirvík heldur en í Leith, og í annan stað missast skipinu tekjurnar af enskum ferðamönnum, sem eigi eru svo fáir, og fyrir að flytja íslenzka hesta til Skotlands. Auk þess er Kristjansand eigi nein verzlunarborg eða neinn mikilsháttar-staður að öðru leyti, heldur að eins vegamót fyrir gufuskip. Í uppástungunni er Trangisvaag sleppt; en til þess virðist eigi nœgileg ástœða. Loks segist skipstjórinn á Díönu með engu móti treysta sjer til að halda þá ferðaáætlun, þar sem skipinu er eigi ætluð nema 4 daga viðdvöl í Reykjavík til að ganga á, hversu mikið sem því hefir seinkað á hinni 6—700 mílna löngu leið frá Kaupmannahöfn til Reykjavíkur, og til að afferma og ferma aptur, til að byrgja sig upp að kolum til ferðarinnar og líta eptir vjelinni til hlítar. Þetta eina atriði, sem vikið er á að framan að breytt sje út af ferðaáætluninni frá því í fyrra, er í því fólgið, að láta Díönu byrja fyrstu ferðina að vestanverðu, með því að sigla sunnan um land beina leið til Reykjavíkur og þaðan áfram, í stað þess að austanverðu, eins og að undanförnu. Með því að hafnirnar vestan á landinu eru ætíð íslausar, allt norður að Horni á Hornströndum, en opt ber við að ís er fyrir norðurlandi og austurlandi langt fram á sumar, svo sem áður á vikið, vinnst það á með þessu móti, að póstflutningur, farþiggjendur og vörur, sem skipið hefir meðferðis, geta ætíð komizt þangað sem ferðinni er heitið, fljótt og hættulaust, og með því að ísinn rekur venjulega frá austur á bóginn, mundi skipið auk þess opt geta komizt inn á ýmsar hafnir á norðurlandi, sem vel mætti að bera að því væri meinað vegna íss við austurland og Langanes, ef það kœmi að austanverðu, og eins er það, að ef það lenti inni í ísnum, mundi það, ef til vill, eiga hœgra með að komast út úr honum aptur, er það ætti eigi að sœkja í móti honum.

Að öðru leyti lætur ráðgjafinn þess getið, að það er áform hans, til þess að verða við óskum alþingis, að gjöra tilraun til þess í fjárlagafrumvarpinu fyrir fjárhagsárið 1879—80 að fá breytingu á ferðaáætlun Díönu, þrátt fyrir það, þótt það muni baka ríkissjóðnum töluverðan kostnaðarauka, og yrði þá breytingin í því fólgin, að skipið fœri eigi nema 2 ferðir alla leið frá Kaupmannahöfn norður fyrir Ísland, en svo 2 ferðir að auki að eins umhverfis landið, og skyldi þeim þannig hagað, að bæði skólapiltar og alþingismenn gætu komizt með því bæði til og frá Reykjavík.

Loks skal þess getið, að rúmum handa farþiggjendum á skipinu mun verða fjölgað, einkum í 2. káetu, eins og alþingi hefir mælt fram með, að svo miklu leyti sem því verður annars við komið. Aptur á móti hefir eigi þótt ástœða til að verða við ósk þingsins um breytingu á fœðiskostnaðinum á strandferðunum.

E. Skeel.

Til
ráðgjafans fyrir Ísland».

Arlaud.