

Ráðaneytið fyrir Ísland og hið sameinaða gufuskipafjélag hafa í dag **169** gjört með sjer svofelldan

Samning

um gufuskipaferðir milli Danmerkur, Færeyja og Íslands
frá 1. janúar 1898 að telja.

1. gr.

Fjélagið skuldbindur sig til að halda uppi stöðugum gufuskipasamgöngum milli Íslands öðru megin og Danmerkur og Bretlands hins mikla hinumegin, og enn fremur gufuskipaferðum kringum Ísland, þannig að farnar sjeu af þar til hæfum skipum 17 ferðir að minnsta kosti milli landa, og að í sambandi við þessar ferðir sjeu farnar hringferðir um Ísland, að minnsta kosti 6 (6 ferðir fram og 6 ferðir aptur) á tímabilinu frá 1. marz til 31. oktbr. Auk þess skal farin 1 ferð til Vesturlandsins í janúar eða febrúar. Í 4 ferðum til Íslands og 4 ferðum þaðan má ekki koma við í Færeyjum, annars er komið þar við á einni höfn eða fleirum í öllum ferðum. Af hinum nefndu 4 útferðum til Íslands skal ein farin í apríl og önnur seinast í maí eða snemma í júní, og af utanferðunum ein seinast í ágúst eða í byrjun september og önnur þegar lokið er hinni síðustu hringferð um landið. Hin fyrsta ferð frá Kaupmannahöfn skal hafin um miðjan janúar og hin síðasta eigi fyr en um miðjan nóvember.

Hin fyrsta hringferð hefst 1. marz, hin síðasta skal farin eptir miðjan október.

2. gr.

Fjélagið skuldbindur sig til að láta tvo gufubáta, hvorn 200 smálestir (registertons brutto) að stærð að minnsta kosti, ganga stöðugt kring um landið frá 15. apríl til 31. október, annan milli Reykjavíkur og Akureyrar austan um land, og hinn milli sömu staða vestan um land.

Allar ferðirnar bæði þær, sem talað er um í 1. gr., og þær, sem um getur í þessari grein samningsins, skulu farnar samkvæmt ferðaáætlun, er ráðaneytið fyrir Ísland samþykkir.

3. gr.

A aðalskipunum (§ 1) skulu vera tvö farrými, hið fyrra og hið annað, og auk þess sjerstakt kvennaherbergi í hinu fyrra farrými; hið fyrra á að geta tekið 30 ferðamenn að minnsta kosti, og hið annað á tveimur skipunum um 50 ferðamenn, en á hinu þriðja skipi eða hinum skipunum um 35. Skipin eiga að taka 400 smálestir af flutningi að minnsta kosti. Á strandbátunum skulu og vera tvö farrými, hið fyrra fyrir um 15 ferðamenn, og hið annað fyrir um 35. Eiga strandbátarnir að geta tekið að minnsta kosti 160 smálestir flutnings.

Fargjaldstaxti og farmgjalds skal samþykktur af ráðaneytinu fyrir Ísland. Á ferðum þeim, er um er rætt í 1. gr., mega gjöld þessi eigi vera hærri en ákveðið er í hinum nügildandi taxta eimskipaútgerðar hinnar íslenzku landstjórnar, og gjöldin mega eigi vera hærri á ferðum þeim, er um getur í 2. gr.,

4. janúar 1898.

169 en svara mundi fargjaldi og farmgjaldi á strandbátum Bremnæs á yfirstandandi ári.

Fargjald á ferðum milli Vestmannaeyja og Reykjavíkur skal vera hið sama, sem fargjald milli síðarnefnds staðar og Stykkishólms. Fargjöld og farmgjöld á ferðum milli tveggja staða skulu eigi hækka fyrir því, þótt skipt sje um skip á leiðinni, en hlutadeigandi ferðamaður er þá skyldur til að nota hið fyrsta skip, er fara á til þess staðar, þangað er ferðinni var heitið.

Allt að 50 iðnaðar- og almúgamenn fá árlega á ferðum þeim milli Íslands og annara landa, er um getur í samningi þessum, ferðir milli landa í öðru farrými fram og aftur fyrir sama verð og annars er tekið fyrir aðra leið, gegn skirteini frá sýslumanni eða bæjarfógeta í því umdæmi er þeir búa í því.

4. gr.

Fjelagið er skylt til að flytja á öllum þeim ferðum, er um er rætt í 1. og 2. gr. póstflutning allan, brjefa og böggla, og ber ábyrgð á öllum póstflutningnum, meðan hann er í vörslum skipsins, það er að segja frá því er skipverjar taka á móti honum og þangað til hann er fenginn í hendur þjónum póststjórnarinnar. Skal hann mjög vandlega geymdur í lokuðu herbergi, nema brjefakassinn, sem skal settur þar, er allir geta að honum komizt. Fjelagið ber ábyrgð á því tjóni, þeim missi eða þeim skemmdum, sem póstflutningurinn kann að verða fyrir sökum þess að hans er illa gætt. Farist skipið eða hlekkist því á, skal, svo sem framast er kostur á, reyna að bjarga póstflutningnum og flytja hann til næsta pósthúss. Skyldi maður þurfa að fylgja póstflutningi á skipinu sökum þess, hve mikill flutningur þessi er eða dýrmætur, fær maður þessi far ókeypis bæði fram og aftur, en sjálfur verður hann að sjá sjer fyrir fæði.

5. gr.

Póstflutningur skal afhentur á skip og af skipi samkvæmt skrá og gegn kvittun skipstjóra og hlutadeiganda póstembættismanns. Sýni viðtakandi að póstflutningurinn sje eigi samkvæmur skránni, skal sá, er afhendir póstflutninginn, skyldur að rita undir athugasemd þar að lútandi.

Þegar eftir komu gufuskipsins skal póstflutningurinn fluttur úr skipi, hvort er það liggur við land eða fyrir akkerum á sjó úti, til næsta pósthúss, og skal fjelagið bera kostnaðinn af flutningi þeim, nema í Kaupmannahöfn; þar mun póstflutningurinn verða sóttur. Sömu reglum skal fylgja um flutning póstflutnings á skip.

6. gr.

Fjelagið skuldbindur sig til að sjá um að enginn af skipverjum eða nokkur annar flytji með sjer muni, er skylt er að senda með pósti. Verði slíkt uppvíst, skal hlutadeigandi, auk þess að greiða hina lögboðnu sekt, einnig rækur skiprúmi. Þó má skipstjóri, án þess slíkt varði vitum, flytja brjef um mál efni skipsins frá útgerðarmönnum skipsins til afgreiðslumanna og milli hinna síðarnefndu.

7. gr.

169

Fjelagið greiðir öll útgjöld, en aptur á móti bera því öll fargjöld og farmgjöld.

Fyrir allt það, er fjelagið lætur í tje, samkvæmt því, er að framan er talið, fær fjelagið 95,000 — níutíu og fimm þúsund — króna þóknun árlega 2 fyrstu árin, en síðan 90,000 — níutíu þúsund — krónur árlega.

Þóknunin greiðist með 5000 krónum við lok hverrar þeirra ferða, er um er rætt í 1. gr., og, um leið og upphæð þessi er greidd við lok síðustu ferðarinnar, greiðist það, sem eptir stendur af þóknuninni fyrir hvert ár.

8. gr.

Skyldi is hamla því, að skipið komist út frá Danmörku á leið til Íslands, í einhverri af þeim ferðum, er ræðir um í 1. gr., fellur sú ferð niður og frá allri ársþóknuninni skal draga 4000 krónur fyrir hverja ferð, sem ekki er farin.

Ef is tálmar skipinu að ljúka að öllu leyti einhverri af ferðum þeim, sem um getur í 1. og 2. gr., og tilhlýðileg sönnun er færð fyrir því frá hálfu skipsins, skal ekkert dregið frá hinni umsömdu áregu þóknun.

En verði það eigi sannað, að is hafi tálmað hinni umdræddu ferð, eða, ef fjelagið móti von skyldi eigi láta fara þær ferðir, er um er samið, skal það greiða 1000 kr. sekt fyrir hverja þá ferð, er ekki er farin, og um er rætt í 1. gr., og 500 króna sekt fyrir hverja ferð, sem eigi er farin, og um er getið í 2. gr., nema svo sje að skipinu hafi hlekkzt á, og skal auk þess draga frá ársþóknuninni 4000 krónur fyrir hverja ferð, sem niður fellur af ferðum þeim, er getið er um í 1. gr., og 1600 kr. fyrir hverja, sem niður fellur af ferðum þeim, er 2. gr. ræðir um.

9. gr.

Svo framarlega sem fjelagið uppfyllir skuldbindingar þær, er það hefir á hendur tekizt, og ríkisþingið og alþingi veitir fje það, er með þarf, einkum þóknun þá, er um er rætt í 7. gr., þá gildir samningur þessi til þess 1. dags janúarmánaðar, er samningi þessum er sagt upp frá honum að telja, með ársfyrirvara, frá hálfu annarshvors semjenda. Þó getur engin uppsögn orðið fyrir frá 1. janúar 1903 (nítján hundruð og þrjú).

Eptir upphæðinni 90 000 kr. $\times$ 5 + 10,000 kr. eða samtals 460,000 kr. er stimpilgjald fyrir samninginn 76 kr. 65 a., og greiðir hvor semjanda helm-ing þessa gjalds.

Frá þeim degi, er framanskráður samningur fær gildi, er feldur úr gildi samningur ráðgjafans fyrir Ísland og hins sameinaða gufuskipafjelags frá 2. nóvbr. 1889.

Kaupmannahöfn, 5. nóvbr. 1897.

Ráðgjafinn fyrir Ísland.

Stjórn hins sameinaða gufuskipafjelags.

Rump.

Frantz Adolph. Garde. Jacob Holmblad. Carl Torp.

Ólafur Halldórsson.