

Stjórnarráð Íslands og stórkaupmaður Thor E. Tulinius, fyrir hönd fjelags nokkurs, hafa í dag gert svofeldan

Samning

139

um strandferðir við Ísland 1914 og ef til kemur 1915.

1. gr.

Fjelagið skal eiga varþarþing í Reykavík, það skuldbindur sig til að halda uppi strandferðum við Ísland árið 1914 á þeim grundvelli, sem viðfest ferðaáætlunar-uppkast sýnir.

Til ferðanna skal nota fullkomlega gott, traust og flokksfært vöruflutningaskip, er sje að minsta kosti 200 smálestir að stærð netto, með um 8 milna ferðhraða. Skipið er aðallega ætlað til vöruflutninga, en því er þó skylt að hafa farrými fyrir fáeina farþega undir þiljum, og þilfarsrúm handa hæfilega mörgum farþegum, eftir því, sem ferðum þessum hentar.

2. gr.

Skipinu er heimilt að koma við á öðrum stöðum en þeim, sem tilteknir eru í áætluninni; lagt skal fyrir skipstjóra að taka móti óskum um, að skipin komi við á stöðum utan áætlunar vegna farþega og flutnings, og ákveður hann síðan, hvort flutningsmegn sé svo mikið, að tiltækilegt sé að koma við á staðnum, eða hvort ástæður að öðru leyti leyfi það.

Má jafnaðarlega vænta þess, að komið sje við á stöðum utan áætlunar, þegar trygging er fyrir því, að farþega- og flutningsgjöld nemi 150 krónum, og til er sagt í tæka tíð.

Svo framarlega sem gjöld á einhverjum viðkomustað hækka verulega fram yfir það, sem hingað til hefir verið heimtað af strandferðaskipunum, hefir fjelagið rjett til að nema þann viðkomustað burt úr áætluninni, ef ekki getur samist öðruvísi.

3. gr.

Farmgjöld og fargjöld mega ekki vera hærri heldur en þau voru með strandferðabátunum, Skálholti og Hólum 1913; farþegar undir þiljum skulu að eins greiða sem fyrir 2. farrými, nema stjórnarráðið áliti, að þægindin fyrir farþega jafnist nokkurnvegin við 1. farrýmis á Skálholti og Hólum. Þar sem skipið hefir enga skyldu til að flytja ókeypís áfram vörur, sem komnar eru

139 frá öðrum löndum, verður að sjálfsögðu ekki um að ræða neina aukaborgun fyrir umskipun.

Þar sem aðalmarkmið ferðanna er að tryggja stykkja-vöruflutninginn milli íslenskra hafna, verður ekki flutt meira í senn af vörum til einstakra hafna, en þetta markmið leyfir.

4. gr.

Í ferðum þeim, sem ræðir um í samningi þessum, er fjelaginu skylt að flytja póstflutning án sjerstakrar borgunar eftir þeim nánari reglum, sem hjer segir:

Á öllum þeim ferðum, sem ræðir um í 1. gr., er fjelaginu skylt að taka móti brjefa- og böglapósti og ber það ábyrgð á öllum póstflutningnum, meðan hann er í vörslum skipsins, það er að segja frá því, er skipverjar taka við honum og þar til er hann er fenginn í hendur þjónum póststjórnarinnar. Póstflutninginn skal geyma mjög vandlega í lokuðu herbergi, nema brjefakassann er látinn skal vera þar, sem allir geta að honum komist. Fjelagið ber ábyrgð á því tjóni, vöntun eða skemdum, sem póstflutningurinn kann að verða fyrir sökum þess, að hans er illa gætt. Farist skipið eða hlekkist því á, skal reyna að bjarga póstflutningnum eftir því sem framast er kostur á, og flytja hann til næsta pósthúss. Þurfi maður að fylgja póstflutningi á skipinu sökum þess hve mikill hann er eða dýrmætur, fær hann ókeypis far bæði fram og aftur, en sjálfur verður hann að sjá sjer fyrir fæði.

Póstflutning skal afhenda til skips og frá því samkvæmt skrá og gegn kvittun skipstjóra og hlutaðeigandi póstembættis manns. Sýni viðtakandi, að póstflutningurinn sje eigi samkvæmur skránni, er afhendanda skylt að rita undir athugasemd þar að lútandi.

Þegar eftir komu gufuskipsins, skal flytja póstflutning úr skipi, hvort sem það liggur við land eða fyrir akkerum á sjó úti, til næsta pósthúss, og skal fjelagið bera kostnaðinn af flutningnum. Sömu reglum skal fylgja um póstflutning á skip út.

Fjelagið skuldbindur sig til að sjá um, að enginn skipverji eða nokkur maður annar flytji með sjer muni, sem skylt er að flytja með pósti. Sá skal vera skiprækur, er slikt verður uppvist um, og greiði að auki lögboðna sekt. Þó er skipstjóra vítalaut að flytja brjef um málefni skipsins frá útgjörðarmönnum þess til afgreiðslumanna og þeirra í milli.

5. gr.

Fyrir að inna af hendi allar framantaldar skyldur, fær fjelagið þóknun úr landssjóði Íslands, er nemi 30,000 kr. og greiðast tjeðar þrjátíu þúsund krónur fjelaginu með 5,000 kr. í miðjum mánuðunum maí, júní, júlí, september og október, og afgangurinn í nóvembermánuði, að strandferðunum loknum, að því tilskyldu, að fjelagið hafi þá í hvert skifti fullnægt skyldum sínum eftir samningi þessum.

Hamli is því, að lokið verði einhverri strandferð og tilhlýðilegar sönnur

eru á það færðar af fjelagsins hálfu, skal ekki draga neitt frá umsaminni borgun. **139**
En sannist það ekki, að ís hafi tálmað ferð, eða láti fjelagið móti von eigi fara
umsamdar ferðir, skal það greiða 1000 kr. sekt fyrir hverja ólokna ferð, og skal
auk þess draga frá ársþóknuninni fyrir hverja ólokna ferð tiltölulega upphæð, eftir
hlutfallinu milli þess tíma, sem ferð sú, sem ekki er farin, mundi taka, og þess
tíma, sem allar hinar umsömdu ferðir taka. Tafir um stundarsakir, sem stafa af
sjóttjóni, hafa ekki áhrif á ársþóknunina.

Framangreind ákvæði gilda þó ekki er skipreika ber að höndum, en þá
greiðist þóknunin hlutfallslega til þess tíma, er strandið átti sjer stað, og heldur
ekki þótt skipið vegna veðráttu verði að sleppa viðkomu einhverstaðar.

6. gr.

Samning þennan ber að skoða gildandi einnig fyrir árið 1915, ef fjelagið
hefir eigi fyrir 1. ágúst 1914 sagt honum upp þannig, að hann að eins gildi um
strandferðir síðarnefnt ár.

Eftir fjárhæðinni, kr. 60,000, er stimpilgjaldið fyrir samninginn 12 kr.,
og greiði hvor sammingsaðila helming þess.

Kaupmannahöfn, 22. nóvember 1913.

Thor E. Tulinius.

H. Hafstein.

Jón Krabbe.