

Sþ. **202. Tillaga til þingsályktunar**
um framkvæmd landhelgisgæzlu og björgunarstarfsemi.

Frá sjávarútvegsnefnd Nd.

Alþingi ályktar að skora á ríkisstjórnina að verja öllu andvirði varðskipsins Óðins til smíða á bátum til landhelgisgæzlu og björgunarstarfsemi. Ennfremur skorar Alþingi á ríkisstjórnina að láta nú þegar gera uppdrætti af einum slíkum bát og kostnaðaráætlun um byggingu hans, að fengnu álitum um stærð og gerð bátanna frá þeim mönnum, sem mesta reynslu hafa við landhelgisgæzlustarfið. Verði byggingu bátsins hraðað sem mest og síðan byggingu hinna annara gæzlubáta, en á meðan leigðir hæfilega margir vélbátar til gæzlunnar.

Á s t æ ð u r .

Framanrituð þingsályktunartillaga er borin fram eftir ósk atvinnumálaráðherra, og er hún í samræmi við óskir nýafstaðins fiskiþings. Sjávarútvegsnefnd fiskiþingsins samdi nefndarálit það, sem hér fer á eftir:

„Það verður ekki um deilt, að eins og strandgæzlan hefir verið rekin á síðustu árum, er hún alveg óviðunandi.

Þetta sanna m. a. hinar sífellt endurteknu árlegu kvartanir og kröfur úr öllum landsfjórðungum um verndun fyrir ágangi innlendra og erlendra togara, sem oft gerast fram úr hófi nærgöngulir. Ekki aðeins með því að spilla fiskimiðum, heldur og í því að eyðileggja veiðarfæri manna.

Og til þess að sanna, að hér er ekki farið með neitt fleipur, má skirskota til hréfs forstjóra landhelgisgæzlunnar, en hann segir svo í hréfi til ríkisstjórnarinnar 31. júlí 1934:

„... Nú er það vitanlegt, að gæzlan þessi umgetnu ár var mjög ófullkomin, og mun það vart verða þolað í framtíðinni, að aðeins eitt skip annist gæzluna, meðan tvö liggja aðgerðarlaus og veiðiþjófar sópa fiski og veiðarfærum manna burt úr landhelginni.“

Enda þótt ekki fari ávallt saman nauðsyn og hagsmunir hvers landsfjórðungs í strandgæzlumálunum, þá er ei að síður nauðsynlegt að taka þessi mál til athugunar fyrir landið í heild, til þess vel sé og samræmi fái.

Forstjóri Skipaútgerðar ríkisins hefir upplýst, að rekstur skipanna undanfarandi ár svari til þess, að einu þeirra hafi stöðugt verið haldið úti. Þegar þess er hinsvegar gætt, að þrátt fyrir allan sparnað hefir þessi útgerð kostað 655 þús. kr. 1933, en úthald t. d. Ægis eins í fullum gangi kostar ekki meira en 260 þús. kr., þá er auðsætt, að hin „dauðu skip“ eða óvirku hvila svo þungt á landinu, að ekki má við svo búið standa.

Það er vafalaust með hliðsjón hér af, sem það hefir nú verið ákveðið að selja eitt varðskipanna úr landi. Og með tilliti til þess, sem að framan er sagt, finnst nefndinni það ekki óhyggilega gert, þó með því skilyrði, sem hér segir:

Að öllu andvirði skipsins verði varið til kaupa á smærri skipum til strandgæzlu, og að þeim skipum verði hverju fyrir sig fengið ákveðið svæði til gæzlu, þannig, að þau fái og finni skyldu sína í því að skoða það sem sinn sérstaka verkahring.

Með þessari breytingu á að vinnast tvennt:

1. Aukin og staðbundin gæzla, og
2. Mikill sparnaður í úthaldi skipanna.

Þessi skip eru hugsuð 60–80 smál., með ca. 11 mílna hraða á vöku. Á árlegur rekstur þeirra ekki að þurfa að fara fram úr 60–70 þúsundum króna fyrir hvert þeirra.

Nefndinni er ljós þörfin á aukinni landhelgisgæzlu. Og það sýnir þörfina betur en nokkuð annað, hve kröfurnar eru tíðar og miklar úr öllum áttum, enda þótt ekki verði fullkomlega hægt að sinna þeim í náinni framtíð.

Að athuguðu máli, þar sem staðþekking hefir verið lögð til grundvallar,

eru eftirfarandi tillögur um gæzluskip það allra minnsta, sem hægt er að fara fram á:

- 1) Eitt skip fyrir Vestfirði milli Bjarga.
- 2) Eitt skip fyrir Norðurland, frá Horni að Langanesi.
- 3) Eitt skip fyrir Austfirði.
- 4) Eitt skip fyrir Vestmannaeyjar og Suðurland, og
- 5) Eitt skip fyrir Faxaflóa og Snæfellsnes.

Með sérstakri hliðsjón af sölu Óðins úr landi, og með tilliti til ráðstöfunar á því fé, svo sem að framan er sagt, telur nefndin brýna nauðsyn að athuga eftirfarandi í því sambandi.

Slysavarnafélag Íslands var stofnað 1928. Hefir félagið innt af hendi mikið og margþætt starf og gert mjög mikið gagn. Hefir það safnað miklu fé til björgunarmála í landinu, enda eru vinsældir félagsins óvenjulegar.

Auk þess að koma upp nauðsynlegum björgunartækjum á mestu hættu-
svæðum, má segja, að það sé meginstarf og hugsjón félagsins í hverjum lands-
fjórðungi að eignast fullkomið björgunarskip.

Nefndin telur víst, að með dugnaði félagsins og vinsældum takist því að eignast nauðsynlegustu björgunartæki, þar sem þeirra er mest þörf. Og innan tiltölulega litils tíma einnig að eignast áðurnefnd björgunarskip. Hinsvegar telur nefndin vart gerandi ráð fyrir, að félagið hafi bolmagn til þess að reka slík skip í hverjum landsfjórðungi. En hvernig verður þá hægt að halda skipunum úti?

Frá nefndarinnar sjónarmiði verður þessum skipum því aðeins haldið úti, að ríkissjóður geti og vilji taka það hlutverk að sér.

Þegar nú þess er gætt, sem reynslan hefir sýnt, að ríkið hefir ekki getað haldið uppi fullkominni strandgæzlu, má ljóst vera, að það getur ekki tekið að sér til viðbótar rekstur 4 eða fleiri skipa, sem eingöngu ætti að nota til slysavarna.

Er þá að álit nefndarinnar engin önnur leið betri en sú, að sameina björgunarstarfsemi á sjó og landhelgisgæzlu, með því að láta sömu skipin annast hvorttveggja.

Er þá tveimur nauðsynjamálum hrundið í framkvæmd í senn, sem annars þyrfti að biða eftir ófyrirsjáanlegan tíma.

Nú vill svo vel til, að álit nefndarinnar fer alveg saman við tillögur nefndar þeirrar, sem skipuð var af atvinnuáráðuneytinu 7. júní s.l. og í voru þessir menn: Pálmi Loftsson, forstjóri Skipaútgerðar ríkisins, Þorst. Þorsteinsson, forseti Slysavarnafél. Íslands, Kristján Bergsson, forseti Fiskifélags Íslands, og Ólafur T. Sveinsson, skipaskoðunarstjóri.

Nefnd þessi hefir **einróma** sent atvinnuáráðuneytinu svo bljóðandi tillögu:

- „1) Að landhelgisgæzlan, ásamt þeirri hjálparstarfsemi við fiskiflotann, sem varðskipunum er ætluð, sé ódýrust og öruggust með 4–5 mótorbátum, 60–70 tonna stórum, og 1 varðskipi á stærð við Óðin eða Ægi.
- 2) Að leitað verði samvinnu við stjórn Slysavarnafélagsins um björgunarmálin, og að hinir fyrirhuguðu björgunarbátar verði byggðir þannig, að þeir séu hentugir fyrir landhelgisgæzluna, með það fyrir augum, að þeir verði not-

aðir til hvorstveggja, í því tilfalli, að Slysavarnafélagið ekki geti rekið þá fyrir eigin reikning. Og að ríkið leigi báta til gæzlunnar, þar til sú reynsla er fengin.“

Þar sem nefndin telur fullvist, að framkvæmd þessara mála hnigi mjög í þessa átt í næstu framtíð, þá leggur nefndin áherzlu á, að í bili verði aðeins keyptur 1 bátur í stað Óðins, svo með þeirri reynslu, sem þar fæst, verði skorið úr, hvaða gerð skipa sé haganlegust til þessa starfs.

En að afgangurinn af söluverði Óðins verði geymdur þar til þessi reynsla er fengin, en þá varið eingöngu til slíkra skipabygginga.

Að þessu athuguðu leggur nefndin til, að fiskiþingið samþykki svo hljóðandi ályktun:

„Fiskiþingið lýsir ánægju sinni yfir framkomnum tillögum þeirrar nefndar, er atvinnuáráðherra skipaði með bréfi dags. 7. júní 1935, um samvinnu í landbelgigæzlu og hjörgunarstarfsemi á sjó, þannig, að 1-5 vel útbúnir vélbátar annist landbelgigæzlu og slysavarnir á tilteknum svæðum við strendur landsins, ásamt einu til tveim stærri varðskipum. Telur fiskiþingið, að á þennan hátt sé vel séð fyrir hvorutveggja, án þess að ofbjóða greiðslugetu rikissjóðs.

Skorar því fiskiþingið á ríkisstjórnina og Alþingi að koma tillögum þessum hið allra fyrsta í framkvæmd, með því að láta byggja 3—4 vel útbúna og vopnaða vélbáta í stað Óðins, verði eitt skip fyrst byggt til reynslu, en til bráðabirgða leigð skip til gæzlunnar.“

Fiskiþingi, 21. febrúar 1936.

Guðmundur Pétursson, Ól. B. Björnsson, Finnur Jónsson.
formaður. ritari.

Friðrik Steinsson. Jón Ólafsson,
með fyrirvara.