

Sp.

656. Tillaga til þingsályktunar

um landhelgisgæzlu og björgunarstörf.

Frá meiri hluta fjárveitinganefndar.

Alþingi ályktar að heimila ríkisstjórninni að selja varðskipin Njörð, Baldur og Braga eða skipta á þeim og öðrum hentugri skipum, enda sé þá lokið athugun á því, hvaða tegund skipa henti bezt til landhelgisgæzlu og björgunarstarfsemi hér við land. Jafnframt verði fullnægt samningi milli ríkisstjórnarinnar og slysavarnasveita á Vestfjörðum, dags. 1. ágúst 1945, um byggingu eða kaup á skipi, er henti til þeirra starfa. Enn fremur heimilast ríkisstjórninni að leita sams konar samninga við slysavarnasveitir annarra landshluta og að halda áfram tilraunum um notkun flugvéla til landhelgisgæzlu.

Til framangreindra ráðstafana heimilast ríkisstjórninni að verja fé úr ríkissjóði eða til að taka fé að láni, ef með þarf, allt að 2 milljónum króna, auk andvirðis varðskipa þeirra, er seld kunna að verða.

G r e i n a r g e r ð .

Dómsmálaráðherra hefur farið fram á það við fjárveitinganefnd, að hún flytti tillögu þessa. Hefur meiri hl. nefndarinnar orðið við þeim tilmælum.

Einstakir nefndarmenn áskilja sér rétt til að hafa óbundnar hendur um breytingartillögur og afstöðu til tillögunnar sjálfrar.

Tillögunni fylgdi svo hljóðandi greinargerð:

Meðan ófriðurinn stóð, breyttist skipan landhelgisgæzlunnar, þannig að föstgæzla allt árið lagðist svo að segja niður. Ægir var að mestu notaður til fólksflutninga og olíuflutninga, en Þór var leigður til fiskflutninga. Óðinn og Sæbjörg önnuðust eftirlits- og björgunarstarfsemi, ásamt öðrum vélskipum, sem leigð voru til skamms tíma í senn. Komst þannig á sú venja að hafa 4 skip við staðbundna gæzlu yfir vertíðina, hið fyrsta á miðunum við Hornafjörð, annað við Vestmannaeyjar, þriðja í Faxaflóa og hið fjórða fyrir Vestfjörðum.

Að ófriðnum loknum var sýnt, að ágangur af völdum togara mundi aukast að miklum mun, þannig að brýna nauðsyn bæri til að fjölga varðskipunum. Þór þykir of dýr í rekstri, Ægir þurfti mikillar viðgerðar, sem nú er að verða lokið, og Sæbjörg, er alltaf hefur verið mjög ganglítill, hafði vegna bilunar um skeið verið starfrækt með undanþágu, þannig að Slysavarnafélaginu þótti réltara að gerbreyta skipinu og setja í það sterkari vél jafnframt og viðgerð fór fram á því.

Á fjárlögum ársins 1945 voru veittar kr. 500 þús. til byggingar nýs varðskips, en aðra fjárveiting hafði ríkisstjórnin ekki til framkvæmda.

Á s. l. sumri var hafinn undirbúningur til þess að auka og bæta skipakostinn, á þann hátt að gerður var samningur við Slysavarnafélag Íslands um, að ríkið ábyrgðist lán til stækkunar, viðgerðar og nýrrar vélar í Sæbjörgu, gegn því að taka skipið á leigu í 15 ár. Enn fremur var gerður samningur við slysavarnasveitir á Vestfjörðum, dags. 1. ágúst 1945, um að þær legðu fram allt að kr. 200000.00 til byggingar eða kaupa á skipi, er hefði með höndum gæzlu og björgunarstarf fyrir Vestfjörðum. Þá var forstjóra Skipaútgerðar ríkisins, Pálma Loftssyni, falið í utanför sinni í júlímánuði s. l. að athuga í Bretlandi um kaup á hentugum skipum til landhelgisgæzlu og björgunarstarfsemi, þar sem vitað var, að byggingarkostnaður héraendis á skipi á stærð við Óðin mundi nema a. m. k. um kr. 1200000.00 og auk þess taka langan tíma.

Að ráði forstjóra Skipaútgerðar ríkisins voru síðan keypt 3 varðskip, svo sem kunnugt er, mjög hraðskreið, og þótti vel rætast úr með landhelgisgæzluna, þar eð talið var, að með þessum skipakaupum væri séð fyrir henni með tiltölulega litlum

kostnaði, til viðbótar við þann skipakost, sem fyrir var, þó Þór yrði þá seldur, sem lengi hefur verið ráð fyrir gert.

Vonir hafa þó brugðizt um þetta, þar eð álitid er, að skip þessi séu eigi hæf til vetrarferða hér við land og eigi nothæf sem björgunarskip, þó þau geti notazt til staðbundinnar gæzlu vissa tíma árs.

Fylgir um þetta skoðunargerð, dags. ½ 1946 (fskj. 1), svar Skipaúngerðar ríkisins, dags. ¼ 1946 (fskj. 2), og skýrsla E. Thomas, dags. ⅓ 1946 (fskj. 3).

Auk þeirra ráðstafana, er að framan greinir, lét dómsmálaráðuneytið gera nokkrar athuganir á s. l. sumri um nothæfni flugvéla til landhelgisgæzlu, og fylgir hluti úr skýrslu Þórarins Björnssonar, sem flaug í sumar 7200 km með síldarflugvélum, um þessar athuganir í afriti (fskj. 4).

Samkvæmt skýrslum frá Skipaúngerð ríkisins kostar útgerð Ægis um kr. 2 milljónir á ári, útgerð hinna nýju varðskipa um kr. 900 þús. hvers og útgerð Óðins um kr. 600 þús., en Sæbjargar um 700 þús. eftir breytinguna. Er af því augljóst, að jafnframt því að auka landhelgisgæzlu og björgunarstarf, svo sem full þörf er á, og búa vel að skipverjum þarf að gæta fullrar hagsýni um val skipa, þannig að ríkinu verði eigi um megn að halda þeim út, því varðskip bundin í höfn eru verri en engin skip.

Þarf því að ljúka athugun þeirri, sem hafin hefur verið um fyrirkomulag gæzlunnar, jafnframt og skipt verður á hinum nýju varðskipum eða þau seld. Hefur dómsmálaráðuneytið þegar gert ráðstafanir til þessa. Þar eð skoðun flestra mun nú orðið vera sú, að sameina heri landhelgisgæzlu, björgunarstarf og veiðarfæraeftirlit, hefur þótt rétt að æskja heimildar til þess að leita samninga við Slysavarnasveitir um framlag til hentugra skipa, jafnframt og fullnægt verður samningi við Slysavarnasveitir á Vestfjörðum, dags. 1. ágúst. Enn fremur er gert ráð fyrir, að haldið verði áfram athugunum um notkun flugvéla til gæzlu, og þarf einkum í því sambandi að leita upplýsinga um ný tæki, miklu fullkonnari en áður þekktust, sem nota má til staðarákvarðana. Loks er leitað heimildar til fjárframlags úr ríkissjóði til þessara framkvæmda eða lántöku allt að kr. 2 millj. auk andvirðis skipa þeirra, er seld kunna að verða.

Fylgiskjal 1.

Álitsgerð.

Við undirritaðir, er skipaðir vorum af hæstvirtum dómsmálaráðherra, Finni Jónssyni, þann 23. jan. 1946 til þess að athuga og gera tilraunir um hæfni hinna nýju skipa, er keypt hafa verið frá Bretlandi, til þess að nota þau til landhelgisgæzlu og björgunarstarfs hér við land, höfum orðið sammála um eftirfarandi:

Skip þessi eru bæði hvað gerð og efni snertir mjög frábrugðin því, er við höfum átt að venjast, svo að jafnvel í reglugerðum um eftirlit með skipum er fátt, sem hægt er að heimfæra upp á þau.

Þar sem hér er um nýjung að ræða í skipasmíði, að minnsta kosti hvað okkur snertir, þá er erfitt að dæma um styrkleika skipanna.

Mahogny byrðingurinn sjálfur virðist vera hið veikasta í skipunum, og þolir hann illa allt hnjask, sérstaklega alla harða og oddhvassa hluti, er rekast í hann, og verður því að hafa sérstaka aðgæzlu með alla snertingu skipanna við önnur skip, bólverk eða þess háttar, einnig viljum við geta þess, að vélstjórar sögðu okkur, að alltaf yrði vart við talsverðan leka á skipi því, er við fórum út með, í hvert skipti og það væri hreyft, þótt varla yrði vart við leka, þegar skipið lægi kyrrt.

Skipin eru 118 fet á lengd og 17 fet á breidd. Í hverju skipi eru þrjár aðalvélar og þrjár skráfur. Er þetta um 1000 h. a. dieselvélar, sem geta knúð skipið allt að 24 sjóm. á klukkust., þegar allar vélar eru notaðar í einu, en hver vél út af fyrir sig getur knúð skipið um 15 sjómílur. Vélstjórnarnir hafa skýrt okkur frá því, að ekki væri hægt að keyra hverja einstaka vél minna en 800 snúninga, en sá snúnings-

hraði knýr skipið áfram um 6—7 mílur, og getur skipið því ekki hægara farið þegar vél er í gangi.

Þessi mikli hraði gerir það mjög erfitt að athafna sig til aðstoðar öðrum skipum, mjög erfitt að aðhafast nokkra vinnu á þilfari skipsins, sérstaklega þegar allar vélar eru stöðvaðar, því þá velta skipin svo mikið, þótt veðrið sé sæmilegt, að lítt mögulegt er að aðhafast nokkra vinnu á þilfari þess.

Að þessu öllu athuguðu verðum við að telja, að skip þessi séu ekki nothæf til björgunarstarfa.

Hvað snertir vistarverur skipanna, þá eru þær mjög kaldar og ófullnægjandi eins og þær nú eru með kolaofnum og súðin óþiljuð að innan, en úr þessu virðist auðvelt að bæta, þar sem plássið er nóg.

Yfirbyggingar skipanna eru úr þumlungsþykkum krossviði klæddum stálplötum sums staðar. Yfirbyggingin virðist boltuð niður í stálskilríum, að minnsta kosti að framan og aftan. Útbúnaður þessi virðist mjög veigalítill á okkar mælikvarða, og stjórnþallurinn að ofan er alveg opinn, og teljum við það ómögulegan umbúnað í íslenzku veðurfari. Dæluútbúnaði skipanna er þannig háttað, að sérstök handdæla er fyrir hvert vatnspétt rúm í skipinu út af fyrir sig, en þar að auki er svo ein vél-dæla, er á að geta dælt úr öllum rúmunum.

Til að reyna stöðugleika skipsins, sem við fórum með, létum við taka 2½ smálest af sandkjölfestu skipsins stjórnborðsmegin og hlaða upp á öldustokkinn bakborðsmegin. Hallaðist skipið við þetta ekki meira en 7 gráður, og bendir það á, að skipið hafi næga kjölfestu.

Þótt við teljum hinn mikla hraða skipanna mjög mikinn ávinning og þess vegna möguleika á að nota þau til staðbundinnar landhelgisgæzlu og þau jafnvel heppileg til sildarleitar og eftirlits að sumri til, þá álitum við þau engin vetrar ferðaskip.

Reykjavík, 8. febrúar 1946.

Hafsteinn Bergþórsson.

Ólafur Sigurðsson.

Henry Hálfðanarson.

Fylgiskjal 2.

SKIPAÚTGERÐ RÍKISINS

Reykjavík, 1. marz 1946.

Með bréfi dags. 23. þ. m. hefur hið háa ráðuneyti sent mér til umsagnar álitserð nefndar þeirrar, sem falið var að dæma um hæfni hinna nýkeyptu varðbáta.

Álitserð þessi hrekur ekki að neinu leyti það, sem vitað er um nefnda varðbáta eða báta af svipaðri gerð, en það er í stuttu máli þetta:

1. Bátarnir voru í ferðum milli Bretlands og Svíþjóðar á stríðsárunum og sigldu þá helzt í því veðri, sem flugvélar gátu ekki athafnað sig í. Reyndust bátarnir vel í þessum ferðum að sögn kunnugra.
2. Bretar og Ameríkumenn höfðu báta af sömu gerð hér við land, meðan á stríðinu stóð, og notuðu þá til ýmiss konar hernaðaraðgerða meðfram ströndum landsins. Voru þeir bátar þó um 50 lestum minni en þeir, er hér um ræðir.
3. Það er vitað, að sams konar bátar eru notaðir til landhelgisgæzlu við Spán, Portúgal, Írland, Frakklandi, England og víðar.
4. Tryggingaiðgjald af bátunum er nálega helmingi minna en t. d. af Ægi, hvort tveggja hjá vátryggingafélaginu Lloyds í London.
5. Fyrir 1930 var farið að byggja björgunarbáta við England úr sama efni og af svipaðri gerð og hinir umræddu varðbátar. Má lesa um slíkt í International Comferentie Van Redningdiensten, útgefið í Amsterdam 1932. Er þar talað um björgunarbáta 60 feta byggða úr sama efni og af sömu gerð og varðbátarnir. Höfðu þeir tvær skrúfur og genu 17 mílur.

Þetta eru staðreyndir, sem ættu að sanna að fullu, að varðbátarnir eru hæfir til síns starfs sem landhelgisgæzlubátar hér við strendur landsins. Hitt er svo annað mál, hvort íslenzku sjómennirnir geta fellt sig við þessa tegund skipa eða hraðskreið skip yfirleitt. Sjómennirnir hafa nú haft nefnda varðbáta í rúma þrjá mánuði og farið á þeim margar gæzluferðir. Ætli því brátt að fást úr því skorið, hvort sjómennirnir geta fellt sig við bátana. Geti þeir það ekki, hefur brezki sjóherinn tjáð sig fúsan til að skipta þeim fyrir önnur hæggengari skip af annarri gerð.

Í þessu sambandi vil ég leyfa mér að vekja alvarlega athygli á því, að landhelgin verður ekki varin, svo að viðunandi geti talizt, nema því aðeins, að eitthvað sé til af litlum hraðskreiðum skipum, sem togarar geta búizt við að komi þeim að óvörum þegar verst gegnir. Er leitt til þess að vita, að stéttarfélög sjómanna skuli hafa tekið afstöðu á móti þessum varðbátum nú, þegar búast má við, að mörg hundruð útlendir togarar fari að stunda veiðar á fiskimiðum hér við land.

Ég leyfi mér að leggja hér með greinargerð um þessi varðbátamál, er ég hef reynt að fá birt í sjómanna blaðinu Víkingi, sem þó hefur enn ekki tekizt.

Virðingarfyllst,
Pálmi Loftsson.

Til dómsmálaráðuneytisins, Reykjavík.

Fylgiskjal 3.

Camper & Nicholson 110 feta hraðbyssubátar.

Á því getur ekki leikið nokkur vafi, að afkastamesta og fjölhæfasta tegund smáherskipa úr síðasta ófriði er Fairmile B-flokks mótorbáturinn. Af þessari skipategund voru byggð mörg hundruð skipa á ýmsum skipastöðvum í Bretlandi, Kanada, Ástralíu og víðar. Skipin voru notuð til ýmislegra hernaðarstarfa, svo sem til að fylgja skipalestum, bjarga flugvélum úr sjó, slæða tundurdufl og til almennrar landhelgisgæzlu umhverfis Bretlandseyjar, í Miðjarðarhafi, Atlantshafi og Indlandshafi. Eftir stærð þeirra voru engin skip þeim fremri um sjóhæfni og afköst. Þau hafa siglt þúsundir mílna um opinn sjó, oft í sjógangi, sem var svo mikill, að stærri skip urðu að draga úr hraða til öryggis. Þess eru fá dæmi eða engin, að nokkurt slíkra skipa hafi týnt af völdum veðurs eins saman, en auðvitað hafa mörg farizt af völdum óvinaárása. Þessi skip hafa verið notuð við öll meiri háttar strandhögg og innrásir á strandsvæði í óvinahöndum. Í upphafi ófriðarins voru þau aðalvarnarvopnið gegn E-bátunum þýzku og kafbátunum, en það fór ekki á milli mála, að bátarnir voru talsvert hægfara (15 knots á siglingu) og ákaflega viðkvæmir fyrir skotum, því þeir nota mjög eldfimt benzín í hraðmótora þá, sem þeir eru knúðir með, og olli þetta því, að þeir urðu hraðskreiðari skipum óvinanna of auðfengin bráð. Mörg þeirra skipa voru búin dieselvélum, og olli það miklu minni hættu af völdum skotárása.

Með hliðsjón af reynslu þeirri, sem aflað var með notkun Fairmile B skipanna, var sköpuð sú tegund skipa, sem hér um ræðir. Camper & Nicholson díselmótor fallbyssubáturinn. Skipasmíðastöð Camper & Nicholson er sennilega einhver þekktasta skipasmíðastöð heimsins. Hún byggði og teiknaði allmörg kappsiglingaskip. Meðal þeirra má nefna „Endeavour“ og „Shamrock“ og einnig „Philante“, sem var mesta kappsiglingaskip, er Bretar höfðu byggt til 1939. Varð um það samkomulag við flotamálaráðuneytið að hafa í skipunum samsetta stálgrind og tvöfalt dekk og tvöfaldan byrðing úr mahony-plötum lagðan í kross. Einnig var ákveðið að sameina það að hafa skipin styrk og létt, enda reyndist það nauðsyn, svo að hægt væri að hafa sterkt byssustæði á slíkum bátum, sem fyrst og fremst var ætlað að fást við þýzka E-báta.

Snemma á árinu 1943 var hinn fyrsti þessara nýju báta tekinn til flotaþjónustu, eftir að farin hafði verið reynsluferð, sem tókst með afbrigðum vel, en þá komst

hámarks hraðinn upp í 27,4 mílur. Eftir að skipin höfðu verið tekin til þjónustu, var enn haldið áfram miklum tilraunum með þau. Var þá ráðin bót á ýmsum barna-sjúkdómum í vélasamstæðunni, en hún var af nýrri gerð og með öllu óreynd. Var svo lokið við fyrstu samstæðuna, átta skip, en þegar hér var komið sögu, hafði flota-málaráðuneytið ákveðið skipunum ákaflega þýðingarmikið verkefni, en það var að smjúga fram hjá flotagæzlu Þjóðverja í Skagerak og sækja sænskar kúlulegur til Svíþjóðar. Það var ljóst, að ekki gætu nema beztu skip haldið uppi stöðugum ferðum um Norðursjó að vetrarlagi. En tilraunina varð að gera að vetrarlagi, til að njóta sem lengstrar nætur og myrkurs í síðasta sprettinn, um 200 mílna vegalengd, gegnum flotakví Þjóðverja.

Fimm hinna nýju skipa voru því tekin úr flotaþjónustu í júlí 1943, grímubúin í skyndi sem kaupför og mönnuð áhöfn úr kaupskipaflotanum. Fyrsta tilraunin var gerð seint á árinu 1943, og komst þá aðeins eitt skipanna heilu og höldnu í gegn, eitt lenti því miður í klóm Þjóðverja, en hin þrjú sneru aftur til Englands. Önnur tilraun var gerð snemma á árinu 1944, og tókst hún vel. Öll fjögur skipin komust heilu og höldnu leiðar sinnar og sneru aftur til Englands, fullhlaðin kúlulegum. Frá þeim tíma var haldið uppi reglulegum ferðum fram í marzlok 1944, en þá var næturdimman orðin svo stutt, að of hættulegt taldist að freista þessa frekar að sinni. Farnar höfðu verið ellefu ferðir, sem allar tókust með ágætum vel. Margar tilraunir höfðu mistekizt, enda þótt bátunum yrði ekki um kennt, þótt við þyrfti að snúa. Til dæmis var til þess vitað, að Þjóðverjar voru að tundurdufla-lagningum, oft var verið að fylgja þýzku orustuskipi eða beitiskipi um Skagerak, og voru þá margir tundurspillar og loftvarnaskip á þeim slóðum, er um þurfti að fara.

Það má fá nokkra hugmynd um styrkleika þessara byssubáta með því að at-huga sveigjuprófun, sem fram fór á þeim um það leyti, sem verið var að breyta þeim í kaupskip. Bátur var hlaðinn fimmtíu smálestum af brotajárni, og voru settar fimm í hvora lest í einu, fyrst í fram- og síðan í afturlest. Ekki varð var-teinna sveigju upp að fimmtíu smálestum í framlest og tíu í afturlest (sem er hámarks magn í þeirri lest. En öll sveigjan nam ekki nema $\frac{5}{8}$ ", þegar fjörutíu smálestir voru komnar í framlest og tíu í afturlest.

Enn frekar skýrist styrkleikurinn, þegar þess er gætt, að einu sinni þegar einn þessara báta var að koma frá Svíþjóð og sigldi inn á Humberfljót í svartapöku, þá tókst svo illa til, að hann rakst á 1000 smálesta stálskip í strandferð. Byssubáturinn missti talsvert af stefni sínu, allt frá sjólinu og aftur að vatnspétta skilrúminu nr. 1. Ekki varð neitt manntjón á bátnum, en einn maður kastaðist fyrir borð af strandferðaskipinu og druknaði. Strandferðaskipið þurfti að snúa við og fara í þurrkvi í níu vikur, en báturinn var kominn aftur til Svíþjóðar innan mánaðar. Þetta kann að þykja ótrúlegt, en á þessu ætti að vera auðvelt að fá staðfestingu hjá eftirlitsnefnd Humberfljóts. Báturinn hét „Gay Viking“.

Sjálfur get ég sagt eftirtæktarverða sögu um sjóhæfni þessara skipa. Meðan verið var að gera við skipin, milli skottúranna til Svíþjóðar 1944 og 1945, reyndist það nauðsynlegt að fara í 2 sólarhringa reynsluför út á Norðursjó. Í lok þeirrar ferðar kom ákaflega óhagstæð veðurspá, en þá vorum við komnir í stefnu heimleiðis og förinni nálega lokið. Var því ákveðið að halda áfram fremur en að sigla upp að landi í hlé. Þegar við vorum komnir á móts við Tynefljót, var vindurinn kominn upp í 8 vindstig á NA að við ætluðum. Sást þá mikill brotsjór koma upp aftan við skipið, og rórmaðurinn, gamall flotamaður, sem verið hafði meir en tuttugu ár í brezka flotanum, sagði dálítið aumingjalega: „Drottinn minn, ég vildi, að ég væri ekki hér.“ Ekki braut samt yfir skipið, og við höldum áfram til Humber. Mikið brotnaði af leirtauvi, og skipverjar urðu að lifa á súpu, því að kolaeldavélina, sem þá var höfð í kabyssunni, var ekki hægt að nota. En engar skemmdir urðu á skipinu, utan hvað kartöflukista slitnaði upp af afturdekkinu og skolaðist fyrir borð.

Það gefur nokkra hugmynd um álit þeirra sjómanna úr kaupskipaflotanum,

sem störfuðu á þeim meðan á Svíþjóðarferðunum stóð, að af meir en áttatíu manns, sem störfuðu á skipunum á ferðunum 1943—44, voru ekki nema sex, sem ekki gáfu sig fram af fúsum vilja til ferðanna 1944—45. Það var almennt sáran harmað, að skipin voru að lokum afhent flotanum aftur í apríl 1945.

Þó að þessi litlu skip hefðu reynzt svo vel í Svíþjóðartúrunum, þá var ákveðið að útbúa þau algerlega að nýju, áður en þau yrðu send til Kyrrahafsins til viðurneignar við Japani. Var með réttu litið svo á, að upprunalega hjálparvélin væri of litil til að annast hið aukna álag, sem leiddi af rafsjánni (radar) og hinum mörgu vindsnældum, sem nauðsyn var á í hitabeltishöfum. Voru því settar í skipin tvær stærri vélar. Aðalvélararnar höfðu gengið í mörg hundruð klukkustundir, og voru þær því teknar úr og sendar í verksmiðjuna til viðgerðar. Sama gildi um aðalgirkassana. Öll þessi vinna tók miklu lengri tíma en upprunalega var áætlað, og skipin komust ekki á stað áður en monsúnarnir hófust 1945. Svo sem vitað er, lauk ófriðnum við Japani miklu fyrr en áður hafði verið gert ráð fyrir. Bátarnir fóru því aldrei til Kyrrahafsins, heldur voru seldir til Íslands.

Af þeim átta bátum, sem byggðir voru í upphafi, var tveim sökkt af óvina völdum, einn hertekinn, einn strandaði í þoku, þegar hann var að fara inn í höfn, einum var haldið eftir sem sýnishorni tegundar sinnar, en hinir þrír fóru til Íslands.

6. marz 1946.

E. Thomas.

Fylgiskjal 4.

Tillögur.

Þá vil ég leyfa mér að bera fram eftirfarandi tillögur.

Að fengnir verði tveir 4 manna flugbátar, sem gætu einnig lent á landi, og hefur mér þá helzt dottið í hug Grummanflugbátar, en það má vel vera, að einhver önnur tegund væri heppilegri, og læt ég sérfræðinga um það.

Á vertíðinni verði önnur flugvélin höfð á Hornafirði, og hafi hún vörzlu Austfjarða til Portlands. Hin flugvélin verði höfð í Reykjavík, og hafi hún gæzlu á svæðinu Vestfirðir til Portlands.

Yfir síldveiðitímabilið mundu þessar flugvélar vera í síldarleit jafnframt sem þær hefðu landhelgisgæzluna, og sé ég ekki annað en það færi ágætlega saman.

Hefði þá önnur svæðin Vestfirðir til Gjögurs og hefði stöð t. d. einhvers staðar við Húnaflóa, en hin hefði vörzlu á svæðinu Gjögur, Austfirðir og hefði t. d. bæki-stöð á Raufarhöfn.

Á flugvélar þessar þarf áhöfnin að vera flugmaður, vélamaður, sem einnig getur tekið að sér stjórn flugvélarinnar, skipstjóri og einn stýrimaður. Nauðsynlegt er að hafa tvo siglingafróða menn til þess að þeir geti tekið tvö lárétt horn samtímis til staðarákvarðana.

Þá þyrftu flugmaður og vélamaður að kunna að fara með byssu, því að sjálf-sögðu yrðu flugvélar þessar að hafa að minnsta kosti eina fallbyssu.

Á flugvélum þessum þarf að vera hægt að draga upp stöðvunarmerki með merkjaflaggi, og er það mjög auðvelt, en eins og kunnugt er, má elta skip út fyrir landhelgi, ef stöðvunarmerki hefur verið gefið meðan það enn var í landhelgi.

Að mínu áliti verður landhelgisgæzlunni bezt borgið með samvinnu flugvéla og hraðskreiðra varðskipa, og ég vil bæta því við, að að öllum líkindum mundu landhelgisveiðar svo að segja hverfa úr sögunni að mestu leyti.

v/s Sæbjörg, 31. ágúst 1945.

Virðingarfyllst,

D. Björnsson.

Til forstjóra Skipaútgerðar ríkisins, Reykjavík.