

Ed.

62. Tillaga

til þingsályktunar um heimild fyrir landsstjórnina til þess að veita styrk til að kaupa björgunarbát.

Flutningsmaður: Karl Einarsson.

Alþingi ályktar að heimila landsstjórninni að veita Björgunarfjelagi Vestmannaeyja alt að 50 þúsund króna viðbótarstyrk til að kaupa björgunarbát, í viðbót við styrk þann, er heimilað er að veita í þingsályktunartillögu 11. júní 1918 í þessu skyni.

Styrkveitingin er sömu skilyrðum bundin og styrkveitingin í nefndri tillögu.

Greinargerð.

Eins og háttv. alþm. mun kunnugt, var á Alþingi 1918 samþykkt þingsályktunartillaga, sem heimilaði stjórninni að veita sveitarfjelagi, fiskifjeldsdeild eða fjelagi einstakra manna í Vestmannaeyjum alt að 40 þús. króna styrk til að kaupa björgunarbát, þó ekki fram yfir þriðjung kostnaðar. Það var þegar áður vaknaður mikill áhugi á því í Eyjum að fá björgunarbát eða hjálparbát, bæði til þess að aðstoða báta, sem í nauðum væru staddir, og svo til að hafa eftirlit með veiðarfærum manna. Þegar nú hið háa Alþingi tók þannig í þetta mál, bjelt jeg 3. ágúst 1918 fund með Eyjamönnum, og var þá þegar safnað talsverðu fje á þeim fundi; um haustið var myndað fjelag, sem var nefnt Björgunarfjeld Vestmannaeyja, og kosin stjórn til þess að hrinda málinu áfram. Var svo haldið áfram að

safna hlutafje í fjelagið og sendur maður til útlanda til þess að reyna að fá tilboð í hæfilegan bát eða skip. Árangur af ferð þeirri varð mjög mikill, því margt kom þá í ljós, sem varð til að leiðbeina stjórninni síðar í málinu. Það komu ýms tilboð, en ekkert þeirra líkaði til fulls, þar til stjórnin rjeð af síðastliðið haust að kaupa gufuskipið Thor af dönsku stjórninni. Stjórninni varð það sem sje betur og betur ljóst, að mótorskip væri ekki nærri eins trygt og gufuskip, og varð því ekki sjeð í það, þótt útgerðarkostnaður yrði nokkuð meiri. Það varð því, eftir mjög nákvæma yfirveguu stjórnar fjelagsins, ýmsra fjelagsmanna og þeirra, sem í ráðum voru með fjelagsstjórninni um þetta mál, að ráði að kaupa gufuskip þetta, og fer hjer á eftir skýrsla um kostnað við að eignast það:

1. Kaupverð skipsins	kr. 150000,00	
2. Provision	— 1500,00	
3. Aðgerð til 1. flokks	— 75000,00	
4. Þinglestur og stimpilgjald	— 1652,00	
5. Ljóskestari	— 5000,00	
6. Loftskoytatæki og uppsetning	— 10000,00	
7. Kol og olía heim ..	— 9000,00	
8. Kaup skipverja til 1. mars	— 8275,00	
9. Fargjöld og fæðispen. sömu til útlanda	— 3580,00	
10. Váttrygging á leiðinni	— 920,00	
11. Stríðsváttrygging	— 3000,00	
12. Annar kostnaður	— 4500,00	kr. 272427,00

Allar aðalupphæðirnar í skýrslu þessari eru ábyggilega rjettar, en um nokkrar þeirra má segja, að þær sjeu áætlaðar, en fjarri sanni munu þær ekki vera, enda skiftir það ekki miklu máli, þar sem ætlast er til að rikissjóður leggi til þriðjung hins raunverulega kostnaðar.

Að stjórn Björgunarfjelagsins rjeðist í að kaupa skip þetta, þótt dýrara væri en húist var við í fyrstu, kom fyrst og fremst til af því, að minna skip, og þá sjerstaklega mótorskip, þótti ekki tryggilegt, því harla leitt væri, ef hjálparskipið sjálft, jafnvel iðuglega, þyrfti á hjálp að halda eða bilaði, ef til vill þegar þörfin væri mest á hjálp þess. Fjelagsstjórnin varð því á það eitt sátt, að annað hvort var að gera að kaupa vel haffært skip eða láta málið niður falla; en með þörfina fyrir augum á slíku skipi og gagni því, er það gæti gert, ekki að eins við Vestmannaeyjar, heldur og viðar á landinu, þá bar hún það traust til hins háa Alþingis, að það mundi ekki hætta við hálfunnið verk, heldur fyrir alvöru taka þetta mál í sínar hendur og um leið þiggja þá hjálp, sem fjelagið getur í tje látið. Til þess að sýna, hvernig stjórn fjelagsins lítur á þetta mál í heild sinni, fer hjer á eftir einskonar skýrsla eða umsögn stjórnarinnar um það efni, er hún hefir samið 17. þ. mán.

Skýrslan hljóðar svo:

»Það er kunnugt öllum landslýð, að Vestmannaeyjar eru eitt hið mesta sjósóknarpláss á öllu landinu, og eins hitt, að sjór er þar sóttur um hávetrar-tímam, þegar allra veðra er von.

Síðan að hætt var að mestu við opnu skipin, og í þeirra stað komu vjelbátar, eins og nú er raun á orðin, hefir útvegurinn stækkað að miklum mun; skipum fjölgað, lengra sótt og í verra veðri og róðrar byrjaðir um og fyrir jól,

og jafnvel fyr, ef tíð er góð. Veifaræri þau, sem notuð eru, hafa líka tekið miklum stakkaskiftum frá því, sem áður var; í stað handfæra er nú að mestu veitt á lóðir og í net, og hefir þessi síðastnefnda veiðiaðferð með góðum notum mjög færst í aukana ófriðarárin, þar eð minna var hjer um botnvörpunga og því minni hætta á skemdum á netunum en áður.

Það leiðir af sjálfu sjer, að samfara þeirri kappsemi í sjósókninni, sem óhjákvæmilega leiðir af þeirri breytingu til framfara útgerðinni, sem raun hefir á orðið hjer hin síðustu árin, hefir hætta aukist stórlega fyrir sjómenn vora.

Litlir vjelbátar eru illa komnir við hina hafnlausu suðurströnd landsins, þegar á skella skammdegis stórviðri, ef eitthvað bilar ofan þilfars eða neðan. Það eru þó einkum vjelbátarnir, sem hætta stafar af, en fyrir þeim verður aldrei gert að fullu. Að sönnu eru þær fátíðari nú en á fyrstu árum vjelbátanna og vjelamennirnir betur orðnir starfi sínu vaxnir, en við vjelbilunum má altaf búast, og ef þá hittist illa á með veður, er voðinn vís. Eru mörg og sorgleg dæmi þess.

Á 10 árum höfum vjer mist 19 vjelbáta og 33 mannslíf í sjóinn. Stundum hefir tekist að bjarga mönnunum, þó ekki hafi tekist að bjarga bátunum. Vjelbátunum er það í flestum tilfellum um megn að draga annan jafnstóran bát á eftir sjer í stormi og stórsjó.

Slysin vofa daglega yfir hinni hraustu sjómannastjett vorri, og það þó alls sje gætt, sem samrýmanlegt er vaskri sjósókn. Við svo ramman reip eiga sjómenn vorir að draga, þar sem er vetrarveðráttan og hafnleysið. Bátarnir reyna auðvitað af fremsta megni að hjálpa hver öðrum þegar í nauðirnar rekur, enda er ekki öðru til að dreifa, nema þá sjaldan næst í botnvörpunga, ef svo vill til í það og það skiftið. En þetta eru hin mestu vandræði, að neyðast til að senda út í hærtuna þá, sem nýlega eru úr henni komnir, og eru eðlilega lítið betur staddir, þegar þangað er komið, en bátarnir, sem þeir eiga úr henni að bjarga.

Af þessu hafa einnig hlotist stórslys fyrir þá, sem hjálpina vildu veita, og þó ekkert slikt hefði komið fyrir er það auðsætt, hvilíkt neyðarúrræði slík bjargráð ávalt verða fyrir vjelbátana.

Þessi daglega yfirvofandi slyshætta, ásamt ljelegum og stopulum bjargráðum, hefir knúð oss Vestmannaeyinga til að bindast samtökum um það, að eignast og hafa á varðbergi gott skip með sjerstökum útbúnaði til að hjálpa nauðstöddum bátum.

Í þessum tilgangi aðallega er *Björgunarfelag Vestmannaeyinga* stofnað.

En það er fleira en líf sjómannanna, sem er í hættu og þarfnast verndar á hafinu. Með sívaxandi fjölda útlendra fiskiskipa verður æ þrengra á fiskimiðum vorum, og verða sjómenn vorir oft fyrir þungum búsisfjum af völdum botnvörpunga, að því er snertir skemdir á veiðarfærum. Það dylst því engum, að hið sama skip, sem hjer væri til bjargráða, gæti einnig hjálpað til að gæta hagsmuna bátanna gagnvart útlendingum, með öðrum orðum verið hvorttveggja í senn, björgunar- og strandvarnarskip.

Þessi störf, sem nú hafa verið nefnd, fara einnig mjög vel saman og koma traúðlega í bága hvort við annað, og skal þetta skýrt nokkuð nánar.

Bátar haga hjer svo veiðum sínum, að þeir róa seinni part nætur og koma heim að kvöldi sama dags, að öllu forfallalausum, en liggja ekki úti fyr en fer að vora og nótt styttr.

Björgunarskipið mundi að deginum til sveima um fiskimiðin og gefa gætur að bátunum og útlendu fiskiskipunum, hvorttveggja í senn. Sje gott í veðri, gæti það mestmegnis beitt athygli sinni að eftirliti með fiskiveiðum útlendinga.

Versni veður, heldur það sig meira í nánd við bátaflotann, til að vera ekki langt frá, ef með þarf.

Geta má þess, að þegar ekki er orðið sjóveður fyrir bátana og þeir verða veðurs vegna að leita hafnar, þá fiska botnvörpungar traudlega lengur, með öðrum orðum, að þegar svo er komið veðri, að bátar þurfa hjálpar skipsins, er um litlar eða engar veiðar hjá botnvörpungum að ræða, og því síður þörf gæslu- skipsins.

Það er álit allra þeirra, sem hjer þekkja til, að skipið geti verið hvorttveggja í senn, björgunar- og strandvarnarskip. Þó er enn ótalið ýmislegt það, sem svona skip getur leyst af hendi hjer jafnframt, eins og samskonar skip líka gera annarsstaðar, án þess að það komi í bága við aðalstörf þess, og skal hjer drepa á nokkur atriði.

Sjókort yfir Vestmannaeyjar og umhverfi þeirra er mjög ófullkomið og enda sumstaðar villandi, og er þó nauðsynlegt sjófarendum, að kort yfir þetta svæði sje sem allra fullkomnast.

Á daglegum siglingum sínum um þessar slóðir geta yfirmenn skipsins gert athuganir um dýpi, grynningar, strauma og ýmislegt annað, sem nauðsynlegt er að sjómenn viti sem best og rjettast. Sá fróðleikar, sem þannig smátt og smátt yrði fenginn, mundi verða að miklu liði til að fullkomna þekkingu sjómanna á þessu svæði.

Þá eru um vetrarvertiðina auk vjelbátanna mörg hundruð skip, bæði innlend og útlend, að fiskiveiðum við Vestmannaeyjar og nágrenni þeirra. Mörg eru þau tilfelli, að þessi skip þurfa einhverrar hjálpar við, og mundi skipið oft geta veitt þeim aðstoð og enda hugsanlegt, að þau tilfelli geti komið fyrir, að skipið hefði einhverjar tekjur af því, en þó ekki sje á hið síðastnefnda litið, er það mjög mikilsvert fyrir allan íslenska fiskiflotann, að hafa hjer á sveimi sitt eigið hjálparskip, og enda ekki vansalaust fyrir hið íslenska ríki að hafa engar opinberar eftirlitsfleytur á þessum slóðum um hávertiðina.

Um það hefir verið talað, að ríkið þyrfti að gera út skólaskip, þar sem ungir sjómenn gætu mentast í sinni grein. Vjer gerum ekki ráð fyrir, að skip vort geti kallast skólaskip, en geta má þess, að skipstjóri sá, sem ráðinn er á það, herra Jóhann Jónsson, er lautinant í danska sjóliðinu og enginu vafi á því, að hann, með aðstoð tveggja duglegra stýrimanna, getur kent ungum nýliðum í sjómannastjettinni mörg þau undirstöðuatríði, sem þeim er þörf á að læra.

Við ráðningu háseta á skipið hefir líka verið tekið tillit til þess síðastnefnda, og ráðnir ungir menn, sem ætla að læra verklega sjómensku á skipinu og síðan ganga á stýrimanna- og vjelstjóra-skólann.

Nú hefir verið sagt frá ástæðum fyrir stofnun Björgunarfjelagsins, nauðsyn þess og hugmyndum vorum um tilhögun starfs þess á vetrarvertiðinni fyrir sunnan land.

Þykir oss rjett, áður en lengra sje farið, að minnast nokkuð á skip það, sem fjelagið hefir keypt.

Það var í fyrstu hugsað um að kaupa mótorskip, en horfið frá því ráði eftir bendingum þeirra manna, sem best höfðu vit á og mest höfðu hjálpað tje-

lagsstjórninni til að undirbúa þetta mál. Er nú svo komið, að fjelagið hefir keypt af dönsku stjórninni hafrannsóknarskipið Þór, sem er rúmlega 200 tonn að stærð, eða á borð við meðal botnvörpun. Er skipið nú í Kaupmannahöfn, ferðbúið hingað. Það hefir fengið viðgerð til 1. flokks í Flydedokken og það hafa einnig verið sett í það sjerstök tæki til björgunar.

Ljóskastari var settur á skipið í Kaupmannahöfn, og er hann mjög ljósstyrkur, en loftskeytataeki, sem fjelagsstjórnin er að kaupa, verða ekki sett á það fyrir en það kemur heim.

Að dómi þeirra, er til þekkja, hefir fjelagið orðið fyrir mestu happakaupum á skipinu, enda hefir landsstjórnin sýnt það í verkinu, að hún ber fult traust til skipsins, með því að hún hefir þegar greitt 40 þús. kr. til skipskaupanna. En með því að skipið heimkomið og búið til starfa kostar 270—280 þús. kr. hlýtur þingið að hlaupa undir bagga með skipakaupin frekar en orðið er, *ef nokkuð á að verða úr framtíð þessarar tilraunar til bjargráða og eftirlits við stendur landsins.*

Að lokinni vetrarvertíð hefir skipið ekkert að gera fyrir sunnan land; bátar eru hjer að mestu hættir veiðum og hættan sama sem engin móts við það sem er á vertíðinni. Þá eru og útlendu skipin líka komin á önnur mið við stendur landsins, þar sem aflavænlegra er um þann tíma árs.

En er þá hvergi við land þörf á eftirliti með fiskiveiðunum nema við Vestmannaeyjar á vetrarvertíðinni?

Mundi ekki skipið geta orðið að liði sem strandvarnarskip við Faxaflóa og Vestfirði vor og haust og fyrir norðan land um síldveiðitímamann?

Það er engum vafa undirorpið, að nóg er fyrir skipið að starfa allan ársins hring víðs vegar við landið til strandgæslu og til hjálpar sjómönnum landsins. Vjer lftum svo á, að þingi og stjórn beri alveg sjerstök skylda til að taka þetta mál til alvarlegrar íhugunar; sjómannastjett landsins á fyrir löngu síðan heimtingu á þeirri vernd, sem slíkt skip getur í tje látið.

Björgunarfjelog Vestmannaeyja hefir runnið hjer á vaðið til að flýta fyrir að hafist væri handa í björgunar- og strandgæslumáli Íslands. Með aðstoð góðra manna er nú svo vel á veg komið, að fjelagið getur boðið ríkinu nú strax hæfilega stórt og að öllu leyti vel útbúið gúfuskíp til björgunar og strandvarna, gegn því, að ríkið haldi úti skipinu. Skilyrði setur fjelagið engin um starfstílhögun og starfssvæði skipsins önnur en þau, að skipið haldi sig fyrir sunnan land á vetrarvertíð. Að þeim tíma loknum ráðstafar landsstjórnin skipinu, eftir því sem best hentar.

Þá er björgunarfjelogstjórnin einnig fús til að vinna að því, að í notum þess, að skipið er hjer fyrir sunnan land um vetrarvertíðina, sjeu greidd tillög til útgerðar skipsins bæði frá Vestmannaeyjum, Stokkseyri, Eyrarbakka og öðrum veiðistöðum, sem gagn hafa af starfsemi skipsins þann tíma. Að þessu mætti ríkinu vera dálftill ljeftir á útgerðarkostnaði skipsins. Önnur hjeruð gætu svo látið eitthvað af mörkum í sama ægnumiði og mynduð til þess fjelagsskap samskonar og Björgunarfjelog Vestmannaeyja. Væri þá vel, ef landsmenn tækju alment höndum saman við þingi og stjórn, líkt og Vestmannuæyingar eru nú reidubúnir að gera, til að koma strandvörnum Íslands í sémilegt hörf og til að bjarga einhverju af þeim mannlífum, sem hjer fara árlega í sjóinn.

Hin síðari árin hefir mikið verið skrifað og skrifað um bjargráð og strand-

varnir bæði í blóðunum og á Alþingi. Vjer lítum svo á, að það megi með engu móti dragast að hefjast verklegra framkvæmda, og í fullu trausti þess, að þing og stjórn líti ekki smærri augum á þetta mál en vjer og vilji styðja viðleitni vora, þá höfum vjer hiklaust ráðist í að kaupa gott og vandað skip, ef mætti verða sem flestum landsmönnum að liði. Kvíðalausir um það, að þingið skilji skyldur sínar gagnvart slíkum fjelagsskap, sem varðar alla landsmenn og hefir verið stofnað og stutt af einstökum mönnum, fremur sem sjálfsagt mannúðarfyrirtæki en beinlínis sem gróðafyrirtæki.

17. febrúar 1920.

Stjórn Björgunarfjlags Vestmannaeyja.

Þessi umsögn fjelagsstjórnarinnar er nú í sjálfu sjer mjög greinileg, og það er margt, sem af henni má læra. T. d. skal jeg taka fram, að þegar neta-veiðarnar byrja fyrir alvöru í mars—apríl, liggja í sjónum í einu veiðarfæri fyrir yfir 300 þús. krónur að eins í Vestmannaeyjum. Alt þetta fjemæti er svo að segja í hers höndum, ef ekkert er eftirlit með því. Það hefir oft komið fyrir, að stórskemdir á veiðarfærum þessum hafa átt sjer stað, og er það þá ekki að eins sá beini skaði að missa veiðarfærin, sem skeður, heldur og jafnvel meira tjón af aflamissi, sem af hlýst beinlínis. Björgunarskipið mun geta, alveg að bagalausum fyrir annað starf þess, komið í veg fyrir þessar skemdir, sem oft verða óviljandi og til tjóns einnig fyrir þann, sem skemdunum veldur. Það mun í flestum tilfellum að eins þurfa að vara fiskiskipin við netunum, en auðvitað er einnig sagt, að slíkar skemdir sjeu gerðar viljandi, og þá mun oftast vera um beinan þjófnað að ræða. Væri það litill skaði, þótt næðist einhvern tíma í slíka pilta.

Jeg álit annars óþarft að fara um þetta fleiri orðum hjer, en læt fylgja hjer beiðni frá stjórn Björgunarfjlagsins um viðbótarstyrkinn, og hefi jeg, eins og þingsályktunartillagan ber með sjer, miðað við lægri töluna.

Símskeytið hljóðar svo, og er dagsett 17. þ. m.:

»Stjórn Björgunarfjlagsins felur yður að fara þess á leit við Alþingi, að rikissjóður taki þátt í að borga sem svarar einum þriðja af kaupverði björgunarskipsins Þór, sem nú er keypt og væntanlegt heim í byrjun næsta mánaðar. Upp í þennan þriðja part af verði skipsins hefir rikissjóður þegar greitt fjelaginu 40 þúsund krónur, en verð alls skipsins verður 270 til 280 þúsund krónur.

Stjórn Björgunarfjlagsins«.