

**Sp.**

### **339. Tillaga til þingsályktunar**

um mannhald við landhelgisgæzlu og björgunarstörf á hraðbátum ríkisins.

Flm.: Jónas Jónsson.

Alþingi ályktar að skora á ríkisstjórnina að ráða, ef með þarf, um lengri eða skemmri tíma enska sjómenn á hina nýkeyptu varðbáta ríkisins með nokkrum íslenskum sjómönnum eða eingöngu erlenda menn og tryggja með þeim hætti, að bátarnir geti án ónauðsynlegra tafa tekið til starfa við gæzlu í byrjun næstu vertíðar.

#### **Greinargerð.**

Ríkisstjórnin hefur nú nýskeypt þrjú mjög vandaða hraðbáta frá Englandi til strandgæzlu hér við land. Hafa bátarnir verið notaðir mikið til siglinga á Norður-sjónum á undangengnum árum. En eftir að varðbátar þessir komu hér til lands, hefur komið fram allmikil gagnrýni, bæði frá mönnum með skipstjórnarlærdómi og einstökum trúnaðarmönnum útvegshéraða um báta þessa. Hefur því verið haldið fram, að skipshafnirnar mundu verða illa haldnar við starfræksluna, og jafnvel ymprað á, að Íslendingar mundu ekki þola þann hristing, sem verði samfara hinum hraða gangi þessara skipa. Hefur jafnvel komið til orða, að ríkisstjórnin ætti

að skila bátunum aftur til útlanda, af því að íslenzkir sjómenn og skipstjórnarmenn gætu ekki með þá farið.

Ríkisstjórnin hefur sýnilega keypt þessa báta í því skyni að vera vel búin undir að hafa landhelgisgæzluna í sem beztu lagi, þegar þrjú hundruð veiðiskip erlendra þjóða safnast eftir áramótin að ströndum landsins og gera sig líkleg til landhelgisveiða. En ef ekki verður hægt að nota þessa báta í vetur, er þjóðin mjög illa búin undir að bæta úr þessari þörf. Ægir er nú í flokkun erlendis eftir margra ára sigling án þess að geta komið í þurrkvi til eftirlits. Sæbjörg á að fara í algerða endurbyggingu, og mun sú aðgerð kosta jafnmikið og tveir af hinum nýkeyptu ensku bátum. Þá er ekki eftir til gæzlu og björgunar nema varðbáturinn Óðinn. Ægir mun, þegar skipið kemur úr eftirliti, aðallega verða við Vestmannaeyjar. Verður þá aðeins um Óðin að gera til að geta landhelginnar að öðru leyti. Takist hins vegar að bæta þrem varðbátum við og þeim miklu hraðskreiðari heldur en nokkur veiðiskip, má telja víst, að hægt verði að halda landhelginni vel varinni, svo að það verði varla betur gert. Hefur það ljóslega komið fram, að umboðsmenn erlendra skipafélaga hér á landi fullyrða, að ef hin nýkeyptu skip verði notuð hér við land til gæzlu, þá mundi erlendum skipaeigendum ekki þykja borga sig að reyna að láta veiða í íslenzkri landhelgi.

Nú er hins vegar mjög haft á orði að nota hina nýkeyptu báta ekki til gæzlu á næstu vertíð og því borið við, að Íslendingar kunni ekki að fara með skipin. Hins vegar er fullvíst, að Bretar notuðu skipin um þriggja ára skeið á grunnsævi við England, þar sem sjór er til muna krappari en á hafinu við Ísland. Sýnist þess vegna ekki nema ein leið opin í þessu máli, og það er, að Alþingi feli ríkisstjórninni að fá enska sjómenn til að fara með skipin við gæzlu í vetur. Æskilegt má telja, að einn Íslendingur væri á hverju skipi og fleiri, ef þess þætti kostur, til að venjast þessum vanda.

Það er í sjálfu sér engin nýjung fyrir Íslendinga að nema ýmiss konar tækni af stærri þjóðum. Má nefna það til dæmis, að hingað voru fengnir reyndir kunnáttumenn bæði við vegagerð og símalagningu hér á landi. Forberg var fenginn hingað til að stýra landssímakerfinu, meðan honum entist aldur, en þá tóku Íslendingar við og kunnu þá vel til verka. Sama varð sagan um Eimskipafélagið. Þar var fenginn danskur skipstjóri til yfirstjórnar, þar til Íslendingar höfðu fullnumið útgerðarstörf. Auk þess hafa Íslendingar numið síldveiði af Norðmönnum, mjólkurmeðferð af Dönnum og togaraveiðar af Bretum. Sú tillaga, sem hér er borin fram, er þess vegna í samræmi við reynslu þjóðarinnar við margs konar verklegt nám.

Nú munu sumir menn segja, að ekki sé rétt að sækjast eftir erlendum sjómönnum á skipin, því að það sé ábyrgðarhluti, þar sem um sérstaka lífshættu kunni að vera að ræða fyrir brezka sjómenn. Að vísu er alltaf um lífshættu að ræða bæði á sjó og landi, og er varla við að búast, að nokkur skip geti verið að öllu leyti laus við hættu á siglingum. En telja má fullvíst, að erlendir sjómenn mundu ekki setja fyrir sig þá hættu. Þeir vita, að þessi skip eru gerð eftir teiknendur flotastjórnarinnar, og þar er byggt á margra alda reynslu. Mun mega fullyrða, að enska flotastjórnin hefur í skipabyggingamálum meiri reynslu og kunnáttu en nokkur önnur hliðstæð stofnun í víðri veröld. Flotastjórnin enska hefur auk þess af kunnnum ástæðum vandað alveg óvenjulega efni og smíði þessara báta. Er grind skipanna úr stáli, en byrðingur úr bezta og dýrasta víði, sem til er. Hvergi er járnagl í skipunum, heldur er kopar í járnstað, m. a. í stýrinu og nauðsynlegum málmlutum á þiljum uppi. Gerð skipanna er miðuð við lögum björgunarbáta, sem notaðir eru í brimi við Englandsströnd. „Þorsteinn“, eini björgunarbátur Íslendinga, er byggður í Englandi og með sama lagi og hin nýju varðskip. Brezkir sjómenn munu þess vegna treysta sér að sigla þessum skipum hér við land og það því fremur, sem þeir hafa notað þau árum saman við erfiðari skilyrði en venjulegust eru hér við land. Að því er snertir ósjó og veðurlag mun það ekki hræða Breta frá að nota þessi skip, því að fundurspillar Breta, sem komu mikið hingað

til lands á stríðsárunum, eru tiltölulega mjórri en hraðbátarnir og ganga hraðar. Mun þess vegna ekki þurfa að kvíða því, að ekki yrði hægt að fá enskar skipshafnir á bátana. Munu Íslendingar fljótt læra að fara með skipin, og yrði þá hægt að ná því takmarki að halda hinum mikla erlenda veiðiskipaflota frá landhelginni, ekki aðeins á næstu vertíð, heldur jafnan framvegis.

Miklar orðræður eru nú um, hvort hægt sé að sameina gæzlu landhelginnar og fullkomna björgunarstarfsemi. Árið 1923 komum við Sveinn Ólafsson fram með tillögu um, að byggt yrði skip til að annast í einu strandgæzlu og björgun. Var því máli þá tekið þunglega af þeim, sem mest þóttust hera hag útvegsins fyrir brjósti, og þegar gufuskipið Óðinn var byggt, var gerð þess eingöngu miðuð við gæzlu. Þegar ég hafði síðar nokkur afskipti af byggingu Ægis, var allt gert, sem unnt var, til þess að skipið gæti sem bezt sameinað bæði gæzlu og björgun. Hefur þetta lánast vel og Ægir bjargað fjölda skipa og báta úr hættu og ríkið fengið miklar tekjur fyrir. Þegar vélbáturinn Óðinn var smíðaður, en gufuskipið með sama nafni selt úr landi, var byggt á þeirri ákvörðun Alþingis að sameina gæzlu og björgun og hafa til beggja starfanna eitt stórt skip og nokkra báta. Þó hefur alltaf gætt hinnar stefnunnar, að hafa sérstök björgunarskip, og var Sæbjörg byggð í því skyni. Var málið allvel undirbúið og miklu fé safnað víða um land í þessu skyni. Teikningin var gerð hér á landi af hinum færustu skipstjórnarmönnum, en báturinn þó smíðaður utanlands. Var tilætlunin sú, að Sæbjörg skyldi aðallega nota segl, en hafa auk þess orkulitla vél. Varð enn minna gagn að vélinni, því að vegna seglanna var 5 smálesta blýkjölur undir skipinu. Frá upphafi urðu mikil missmiði um björgunarstarf Sæbjargar. Ef vélbátur var í hættu í ofviðri úti á Faxaflóa, gat Sæbjörg alls ekki siglt á staðinn og ekki heldur notað vélina með heppilegum árangri. Auk þess gat björgunarfélagið, sem varla var von, ekki staðið til lengdar undir kostnaði við útgerðina. Kom brátt að því, að landhelgissjóður tók við Sæbjörgu og reyndi að nota hana bæði til björgunar og gæzlu. Voru gerðar á bátnum stórar umbætur, en þó verður nú að bæta við nýrri aðgerð, sem tekur mjög langan tíma og kostar mikið fé.

Ef lítið er hlutlaust á þetta mál, er bersýnilegt af reynslunni með Sæbjörgu, að Íslendingar verði um skipagerð enn um stund að styðjast meira en þeir hafa gert við reynslu siglingaþjóða og þá ekki sít Bretu. Um hina nýkeyptu báta er fullvist, að þeir eru byggðir af hinum færustu mönnum og úr hinu valdasta efni. Þeir hafa verið notaðir með góðum árangri við hin erfiðustu skilyrði. Þeir geta farið hraðar en önnur skip hér við land, en þeir geta líka farið hægt, notað aðeins eina af þrem skrufum og farið með 4—5 mílna hraða, þegar því er að skipta. Þeir eru byggðir eins og björgunarskip og geta komizt leiðar sinnar í stórsjó og óveðri. Þegar einn hraðbáturinn var nýlega á ferð við Vesturland, varð hið nýviðgerða gæzluskip Siglunes (áður Falkur) á vegi hans í slæmu veðri. Siglunes hörfaði undan inn á firði, en varðbáturinn hélt leiðar sinnar.

Engin gagnrýni hefur komið fram gegn notkun þessara skipa nema það, að ekki fari vel um skipshöfnina, af því að skipin væru miðuð við hraða ferð í vondum sjó. Mér mundi aldrei hafa komið til hugar, að íslenzkir skipstjórnarmenn vildu halda því fram, að sjómenn hér á landi gætu ekki þolað áreynslu á sjó til jafns við aðrir þjóðir, jafnvel á borð við Bretu. En ef þessir leiðtogar íslenzkra sjómanna hafa á réttu að standa í þessu efni, þá má bjarga málinu með því að fá um stundarsakir menn, sem kunna að fara með þessi hraðskreiðu skip, og nema af þeim nauðsynlega verkkunnáttu. Með þessu má tryggja góða vörzlu landhelginnar í vetur.

Vestfirðingar hafa lengi verið sagnarpar, svo að orð hefur farið af. Þegar Sigurður Stefánsson í Vigur stofnaði landhelgissjóðinn, gekk honum til heiðarlegur þjóðarmetnaður. Þegar þm. Ísfirðinga kaupir nú í einu lagi þrjú vönduð og hraðskreið skip, hvert fyrir um 20% af því, sem mundi nú kosta að gera jafnstóran varðbát á tveggja ára tíma, sýnist hann feta í fótspor séra Sigurðar í Vigur og allra þeirra Íslendinga, sem vilja verja landhelgina fyrir áleitni framandi manna. Ef

stofnandi landhelgissjóðsins væri enn á lífi, mundi ekkert vera fjær skapi hans en að skilja landhelgina eftir óvarða gegn ágengni ránsmanna eða segja eða gera nokkuð það, sem benti á, að hann héldi, að íslenzkir sjómenn hefðu minna þrek og manndóm en stéttarbræður þeirra með öðrum þjóðum. Hugsjón Sigurðar Stefánssonar um örugga landhelgisgæzlu getur komizt í framkvæmd, ef þjóðin ber gæfu til að hafa Ægi, Óðin og hina nýkeyptu báta starfandi við það þjóðnýta starf, sem þeim er ætlað, og hefjast handa í byrjun næstu vertíðar.

Rétt er að geta þess, varðandi ugg einstakra áhugamanna um óhjákvæmilegt heilsutjón við starf á hraðbátum, að heilsufar Breta á þessum bátum var gott. Álíka mótþrói kom fram varðandi Þór og Esju, þegar þau skip komu hingað til lands. Gengu sannorðir menn um bæinn og fullyrtu, að þessi skip væru svo illa gerð, að þau mundu sökkva á leiðinni til Íslands. Á sama hátt gengu sögur um höfuðstaðinn, meðan bátarnir voru á leið hingað, að byrðingur þeirra væri úr algerlega ónýtu efni. Ekki þarf að kvíða þessu, því að stofnun sú í Englandi, sem tryggir mikinn hluta íslenska skipastólsins, tekur ekki nema hálftrýggingargjald fyrir þessa báta, samanborið við það, sem greiða þarf fyrir mörg af beztu skipum Íslendinga. Er þar eingöngu miðað við gæði og styrkleika skipanna. Þegar vitað var um, hve bátarnir eru sterkir og úr góðu efni, var haldið fram þeirri skoðun, að þeir mundu sigla sig í kaf sökum mikils ganghraða. En þegar í ljós kom, að þeir fóru léttilega yfir úfinn sæ, þóttust hinir óánægðu kunnáttumenn fullvissir um, að íslenzkir sjómenn mundu verða sjóveikir við að vinna á þessum bátum.

Hér er bent á einfalt og heppilegt úrræði. Fylgjum fordæmi hygginna forfeðra, sem fengu norska verkamenn til að leggja fyrstu akvegina og fyrsta símann á Íslandi. Með því móti getur þjóðin launað stórhug Sigurðar Stefánssonar í Vigur og hinna vösku vestfirzku sjómanna, sem vilja með engu móti hafa hina tilvonandi 300 erlendu togara við landhelgisveiðar á Íslandi, þegar mestu þorskgöngur koma að ströndinni eftir næstu áramót.