

Sp. 827. Tillaga til þingsályktunar

um fyrirgreiðslu til eigenda svonefndra Svíþjóðarbáta.

Flm.: Sigurður Kristjánsson, Lúðvik Jósefsson, Eysteinn Jónsson,
Jóhann Jósefsson.

Alþingi skorar á ríkisstjórnina að gera ráðstafanir til, að svonefndir Svíþjóðar-
bátar fái haffærisskírteini án tilfinnanlegs kostnaðar fyrir eigendur þeirra, og heim-
ilar henni að bæta þeim eigendum þessara báta, sem að dómi Fiskifélags Íslands
hafa orðið að gera á þeim ónauðsynlegar breytingar samkvæmt kröfu ríkisvaldsins,
þann kostnað, er af þessu hefur á fallið, að mestu eða öllu leyti.

Greinargerð.

Hinn 25. okt. 1945 barst sjávarútvegsnefnd Alþingis bréf frá nokkrum mönnum, er keypt höfðu vélbáta í Svíþjóð á síðastliðnu vori og sumri. Bréf þetta er merkt fskj. I.

Síðar voru sendir menn til Svíþjóðar til að láta reikna út styrkleika báta þessara af nýju, en sá útreikningur var byggður á vottorðum manna þeirra, er skoðuðu bátana hér af hálfu skipaefirlitsins, er þeir komu frá Svíþjóð. Eftir að trúnaðarmenn ríkisstjórnarinnar í Svíþjóð höfðu athugað skjöl þau, er fyrir þá voru lögð, og gefið vottorð á grundvelli þeirra um styrkleika bátanna, hefur komið í ljós við skoðun (fskj. II), að bátarnir eru nokkru sterkari en fyrsta skoðunin hér bar með sér. Af því tilefni skrifaði einn bátseigenda samgöngumálaráðherra bréf, sem merkt er fskj. III.

Það mun vera mál þeirra manna, er vit hafa á, að bátar þessir séu eins sterkir og bátar eru hér yfirleitt, og þar sem þar við bætist, að eigendur þeirra og innflytjendur hafa beðið tilfinnanlegt tjón af framangreindum sökum, hefur sjávarútvegsnefnd orðið sammála um að bera fram þessa tillögu til þingsályktunar.

Fylgiskjal I.

Á síðastliðnu vori keyptum við undirritaðir eftirgreinda vélbáta í Svíþjóð og fluttum þá hingað til lands. Bátana keyptum við eins og hér segir: Jón Sigurðsson og Hjörtur Jónsson vélbátana „Skeggja“ og „Skíða“, Kristján Einarsson vélbátinn „Anglíu“, Ólafur Ófeigsson vélbátinn „Björköland“, Friðrik Guðjónsson vélbátinn „Dverg“, Baldur Guðmundsson vélbátinn „Svan“, Guðráður Jónsson o. fl. vélbátinn „Gullfaxa“ og Eiríkur Þorsteinsson vélbátinn „Skíðblaðni“.

Áður en við keyptum bátana, fengum við að sjálfsögðu innflutnings- og gjaldrysisleyfi hjá nýbyggingarráði, og var á þau prentað það skilyrði, að bátarnir yrðu að fullnægja reglum þeim, er íslenska skipaskoðunin setti um styrkleika. Nokkrir okkar fóru því til skipaskoðunarstjóra og telja sig hafa fengið hjá honum þær upplýsingar, að ef bátar þeir, er keyptir yrðu, væru yngri en 12 ára og eigi minni en 50 smálestir og uppfylltu sænskar styrkleikakröfur, þá væri óhætt að flytja þá inn upp á það, að öruggt væri, að þeir uppfylltu íslensku kröfurnar. Við fluttum því bátana inn í trausti þessa, en þeir eru allir stærri en 50 smál. og yngri en 12 ára. Þegar bátarnir síðan komu, fór fram skoðun á þeim öllum, og kom þá í ljós, að enginn þeirra var talinn uppfylla ísl. styrkleikakröfur, og það skilyrði sett af íslensku skipaskoðuninni, að stórvægilegar aðgerðir færu fram á hverjum þeirra. Sendum við hér með skoðunarvottorð skipaskoðunarinnar fyrir alla bátana.

Þó að við séum allir þeirrar skoðunar, að bátar þessir séu allir eins traustir og bátar, er fullnægja íslenskum kröfum um styrkleika, er okkur ljóst, þar sem okkur hefur reynzt ókleift að fá undanþágu fyrir þá, að við verðum neyddir til að láta hinar umræddu breytingar fara fram á bátunum. En þar sem bátarnir voru dýru verði keyptir í upphafi, hafa þegar legið hér lengi ónotaðir og breytingar þær og aðgerðir, sem framkvæma verður á þeim, munu verða mjög dýrar, þá er auðsætt, að okkur verður fjárhagslegt ofurefli að bera kostnaðinn við þær framkvæmdir. Á hinn bóginn er okkur mjög áriðandi, að skipin geti verið búin til veiða í byrjun vetrarvertiðar, og riður því á, að breytingunni verði hraðað sem mest.

Með tilvitnun til ofanritaðs, þar sem við sjáum okkur alls eigi fært að greiða ofangreindar breytingar sjálfir, og þjóðarhagslega er heppilegt, að bátarnir komist sem fyrst í notkun, þá leyfum við okkur hér með að beiðast þess, að hin háttvirta sjávarútvegsnefnd neðri deildar Alþingis hlutist til um, að hið háa Alþingi veiti okkur styrk af ríkisfé til að láta framkvæma ofangreindar aðgerðir og breytingar

á bátunum. Yrði styrkurinn að vera allt að 75000.00 krónum á hvern bát, eftir því hve dýr aðgerðin yrði.

Við skulum taka það fram, að við treystum okkur alls eigi til að standast kostnaðinn sjálfir.

Við sendum hér með, auk skoðunarvottorða fyrir bátana, bréf skipaskoðunarstjóra til Sveinbjarnar Jónssonar hrl., dags. 20. og 23. þ. m.

Reykjavík, 25. október 1945.

Virðingarfyllst.

Til sjávarútvegsnefndar neðri deildar Alþingis.

Fylgiskjal II.

Að gefnu tilefni vottast hér með, að bönd í m/b „Skeggi“ RE 50 eru að hæð milli út- og innsúðar um húfsiur 17,5 cm að meðaltali.

Reykjavík, 14. des. 1945.

Eyjólfur Gíslason. Símon Bech.

Fylgiskjal III.

JÓN SIGURÐSSON, Túngötu 43, Reykjavík.

Á síðastliðnu sumri keypti ég tvo notaða fiskibáta í Svíþjóð, með það fyrir augum að stunda á þeim fiskveiðar hér. Áður en ég fór út í þessi bátakaup, hafði ég ásamt meðeiganda mínum, Hirti Jónssyni, tal af skipaskoðunarstjóra ríkisins og leitaði mér upplýsinga um, hvort nokkurra breytinga á bátunum yrði krafizt, þegar heim kæmi, og fullvissaði hann mig um, að væru bátarnir byggðir samkvæmt reglum einhvers lands á Norðurlöndum, Danmerkur, Noregs eða Svíþjóðar, kæmu breytingar alls ekki til greina, ef bátarnir væru yngri en 12 ára, nema ef legufærum væri eitthvað áfátt, þá yrði að bæta úr því, en það gerði ég strax er kaupin höfðu farið fram.

Er skipin komu hingað, bregður svo einkennilega við, að haffærisskirteini fæst aðeins til 1. október það ár, skipin eru þá tekin í slipp og skoðuð og máttarviðir mældir af skipaeftirlitsmanni ríkisins, hr. Péttri Ottasyni. Árangur þessarar skoðunar var sá, að í fyrsta lagi var krafizt, að stýrishús væru styrkt allverulega, og í öðru lagi, þar sem langskipsstyrkleika vantaði, skyldu sett lífbönd (húfsiur) í skipin, er bæta skyldu upp langskipsstyrkleikann. Hins vegar kom það í ljós við útreikning íslenzkra skipaverkfræðinga í Svíþjóð, að langskipsstyrkleikinn var fullnægjandi, og enn fremur upplýsti skipaverkfræðingur Ólafur Sigurðsson í bréfi til mín, dags. 1. þ. m. í Stokkhólmi, að lífbönd hefðu sama og engin áhrif á langskipsstyrkleikann, þar sem þau kæmu á miðja hæð bolsins, heldur virðast lífböndin aðallega vera til hlífðar byrðings, ef skipinu er lagt í fjöru til hreinsunar eða annarra aðgerða, en hins vegar má upplýsa, að sú aðferð er orðin úreitt hér og ekki viðhöfð á svo stórum skipum.

Þegar farið var að reikna út bandastyrkleika m/b Skeggja eftir miðbands-teikningum, gerðum af skipasmíðameistara Þorsteini Danielssyni og skipaskoðunarmanni Péttri Ottasyni, kom í ljós, að allverulega vantaði á bandastyrkleika téðs báts, eða 27,3%, þar sem á téðri miðbandsteikningu var mál bandanna 16 sentimetrar við efri brún væntanlegrar húfsíu, en eftir sænskum reglum ætti það að vera 17,5 cm,

sá ég, að hér var eitthvað öðruvísi en átti að vera, og fékk ég því, þegar ég kom heim þá skipasm. Símon Bech og Eyjólf Gíslason til að mæla hönd bátsins upp. Samkvæmt vottorði þeirra mældust þau 17.5 cm, eins og hinar sænsku reglur mæla fyrir um, og er þá miðað við unnið efni. Ef reiknað hefði verið út frá réttu máli strax, er fullvíst, að álit skipaverkfræðinganna íslensku í Svíþjóð, er útreikningana gerðu um styrkleik bátsins, hefðu orðið á annan veg en nú liggur fyrir. Skeggi er nú á skipasmíðastöð Daniels Þorsteinssonar og þar framkvæmdar breytingar þær, er skipaskoðunarstjóri heimtaði, að gerðar yrðu.

Þegar verið var að setja húfsiurnar í, var ég staddur á skipasmíðastöðinni, og mældi ég þykkt hinna nýju planka, sem eiga samkvæmt íslenskum reglum að vera 8 cm á þykkt, og mældust þeir aðeins 7.5 cm, ég spurði hr. Þorstein Danielsson, er framkvæmdi verkið, hvernig á þessu stæði, og svaraði hann, að miðað væri við óunnið efni. Til staðfestingar lét ég Símon Bech mæla þetta líka, og gerði hann það með sama árangri. Hins vegar hafa allar mælingar, er gerðar voru á efnivið skipanna verið gerðar á unnu efni athugasemdalaust og ekkert tillit tekið til þess. Að fengnum þessum upplýsingum hjá Þorsteini Danielssyni virðist liggja til grundvallar hinum ísl. skipasmíðareglum, að miðað sé við óunnið efni, og þá ætti það ekki sízt að vera kunnugt hinum ísl. skoðunarmanni, er mældi efnivið bátanna og náttúrulega gerir ráð fyrir því í skýrslu sinni, hver væri hin eðlilega vinnslurýrnun efnisins, þá liggur í augum uppi, að ef tekið hefði verið tillit til hinnar eðlilegu vinnslurýrnunar við útreikning heildarstyrkleika skipsins, hefði útkoman eflaust orðið 100% að minnsta kosti á langskipsstyrkleika. Í framhaldi af þessu vil ég leyfa mér að skýra frá fundi, er haldinn var á skrifstofu skipaskoðunarstjóra skómmu áður en fór okkar til Svíþjóðar var ákveðin. Mætlir voru á fundi þessum fjórir skipaskoðunarmenn, Sigurjón Á. Ólafsson fyrrv. alþm., Sigurður Ólafsson gjaldkeri Sjómannafélagsins, Ásgeir Sigurðsson skipstjóri Esju, Ólafur Ófeigsson skipstjóri, skipaskoðunarstjóri og undirritaður; til umræðu var að finna lausn á deilu þeirri um Svíþjóðarbatana. Ásgeir Sigurðsson gerði þá fyrirspurn til skipaskoðunarstjóra, hvort krafizt yrði að setja húfsiur í bátana, ef langskipsstyrkleiki þeirra reyndist fullnægjandi samkvæmt útreikningi. Þessu svaraði skipaskoðunarstjóri neitandi. Undirritaður bað Ásgeir að bóka þetta hjá sér, og gerði hann það. En nú bregður svo við, að þegar styrkleiki eins bátsins, m/b Skíðblaðnis, er reiknaður út af ísl. skipaverkfræðingi í Svíþjóð, er hann fullnægjandi samkvæmt ísl. reglum, og um þetta liggur fyrir vottorð Ólafs Sigurðssonar skipaverkfræðings, kveðst skipaskoðunarstjóri ekki minnast þessa svars síns og krefst þess eftir sem áður að húfsiur séu settar í Skíðblaðni.

Ég fullyrði, að það var ætlunin með Svíþjóðarförina að kanna heildarstyrkleika bátanna og láta kröfur um breytingu falla niður, ef styrkleiki væri fullnægjandi. Nú virðist ætlunin hins vegar að láta breyta m/b Skíðblaðni, þótt hann standist þessa útreikninga, og auk þess er fram komið um mál m/b Skeggja, að bandamálin eru ekki rétt uppgefin verkfræðingunum, og niðurstöður geta því ekki verið réttar.

Leyfi ég mér að fara þess á leit, að þér hæstv. ráðherra, hafið þau afskipti af málinu, að bátar þeir, sem stóðust útreikninga, og þá fyrst m/b Skíðblaðnir, fái haffærisskírteini nú þegar, en útreikningar um aðra báta verði endurskoðaðir með tilliti til upplýsinga minna hér að ofan um mælingu tveggja skipasmiða á m/b Skeggja, og að tillit verði tekið til þess mismunar, hvort mæling er miðuð við unnið eða óunnið efni.

Þá vil ég mælast til þess, að staðfestingar Ásgeirs Sigurðssonar skipstjóra verði leitað á því, sem ég hef sagt hér að framan um afskipti hans af málinu.

Ég vona, að hæstv. ráðherra sjái af því, sem að framan er sagt, og því, sem ég hefi skýrt munnlega, að brýna nauðsyn beri til að gera skjótan úrskurð í málinu til þess að ekki leiði af meiri vandræði en orðin eru. Að minnsta kosti 2 bátar standa í slipp og bíða úrskurðar.

Ég leyfi mér að senda sjávarútvegsnefnd neðri deildar Alþingis afrit af bréfi þessu, þar sem hún hefur haft afskipti af málinu, eins og hæstvirtum ráðherra er kunnugt.

Með mikilli virðingu,

Jón Sigurðsson.

Til hr. samgöngumálaráðherra Emils Jónssonar, Reykjavík.