

Sþ. **143. Tillaga til þingsályktunar** [84. mál]
um vopnaða báta til gæzlu landhelginnar.

Flm.: Jónas Jónsson.

Alþingi ályktar að skora á ríkisstjórnina að hafa jafnan að minnsta kosti fjóra vopnaða báta við gæzlu landhelginnar auk Ægis eða annars gæzlu- eða björgunarskíps af svipaðri stærð.

Greinargerð.

Eftir langa baráttu við að stofnsetja íslenska landhelgisgæzlu er nú svo komið, að fiskur er upp við landsteina í fjörðum og flóum víða um land, af því að tekizt

hefur að vernda mikið af dýrmætustu uppeldisstöðvum ungfisksins fyrir óleyfilegum veiðitækjum. Er sá sigur að mestu leyti að þakka skynsamlegri notkun vopnaðra báta við strandgæzluna. En um stund hefur verið unnið á móti þessari endurbót af mönnum, sem skortir yfirsýn og kunnugleika um þetta vandamál, auk þess sem sumir þeirra hafa andstæðra hagsmuna að gæta. Er þess vegna fullkomlega þörf að skýra fyrir mönnum, sem ekki hafa haft aðstöðu til að fylgjast með þróun landhelgismálanna, nokkur söguleg atriði.

Þegar Ísland var viðurkennt sjálfstætt ríki 1918, átti þjóðin ekki fleytur til strandgæzlu né til björgunar báta og skipa úr sjávarháská. Erlent félag hafði hér björgunarskip um nokkurt árabil og tók mikil gjöld fyrir verk sín. Danir önnuðust landhelgisgæzluna, það sem hún var. Vestmannaeyingar stigu fyrsta sporið með því að kaupa og starfrækja gamla Þór, fyrst til að verja Eyjamiðin og síðar við almenna landhelgisgæzlu. Á Alþingi 1923 bárum við Sveinn Ólafsson í Firði fram tillögu um, að stefnt yrði að því, að íslenska ríkið léti byggja vandað skip til að annast strandgæzlu og björgun skipa og báta úr sjávarháská. Þessari tillögu var illa tekið. Mæltu sumir af forsvarsmönnum útvegsins móti tillögunni með því að benda á, að ef gæzluskipið væri önnur kafið við björgun á kunnunum stað, mundu veiðipjófar á meðan sópa landhelgina og vita sig örugga. Reynslan skar síðar úr þessu máli í vil þeirri stefnu, sem við Sveinn Ólafsson höfðum markað. Eftir nokkur ár lét Jón Magnússon forsætisráðherra byggja gamla Óðin. Hafði hann sér við hönd íslenska skipstjóra, sem hann treysti, og danska kunnáttumenn. Ekki var hugsað til, að Óðinn gæti tekið að sér að hjarga skipum, heldur var lögð áherzla á að láta hann líkjust litlu herskipi. Var Óðinn mjög einkennilegur tilsýndar, jafnvel í fjarlægð. Gátu stjórnendur brotlegra skipa þekkt íslenska varðskipið úr mikilli fjarlægð, líkt og dönsku varðskipin, sem þeir höfðu áður átt í höggi við. Þegar Óðinn kom til Íslands, leyndu sér ekki miklir smiðagallar. Skipið var valt, fór illa í sjó og hafði nálega hvolfst í mynni Siglufjarðar að sumarlagi. Var þá tekið það ráð að láta skipið fara aftur til Danmerkur í fylgd með öðru skipi til öryggis. Var Óðinn þá lengdur og gerðar á skipinu fleiri breytingar, svo að eftir þetta lék ekki vafi á, að hann væri vel sjófar. Hitt gegndi furðu, að íslenskir og danskir kunnáttumenn í skipabyggingum skyldu sýna þvilíka vöntun á hagnýtri þekkingu, eins og hér kom í ljós.

Haustið 1927 tók ég um stund við yfirumsjón landhelgismálanna. Lítil trú var á dönsku gæzluskipunum og höfðu þjóðhollir menn mikla löngun til að koma landhelgisgæzlunni allri í hendur innlendra manna. Var þá talið nauðsynlegt að byggja annað gæzluskip á stærð við Óðin, en betur lagað eftir staðháttum. Þótti mér nú fara vel á að reyna tillögu okkar Sveins Ólafssonar frá 1923. Landhelgissjóður var þá allvel fjáður, svo að hann gat staðið straum af smíði vandaðs skips, þó að það kostaði eina milljón kr. Ég leitaði til Emils Nielsen forstjóra um að hafa yfirumsjón með byggingu Ægis. Vann hann þar ókeypis gott verk. Ég lagði fyrir hann þrjú atriði varðandi gerð skipsins: Það átti að vera jöfnum höndum björgunar- og gæzluskip. Það átti að vera vélskip, og það átti að hafa íbúðir undirmanna skipsins eins góðar og rúmið leyfði. Þetta lánaðist allt mjög vel. Í nálega 20 ár hefur Ægir verið sistarfandi á ótal vegu í þjónustu alþjóðar. Tekjur hans af björgun skipa, sem runnið hafa í landssjóð, nema tveimur millj. kr. Fyrir eina björgun Ægis fékk ríkið 300 þúsund. Ægir er fyrsta mótorskip á Íslandi og fyrsta gæzluskip í heimi, sem er með þeim útbúnaði. Síðar eru öll strandferðaskipin og öll hin nýju og vönduðu skip Eimskipafélagsins mótorknúin. Sama stefna er í þessu efni tekin upp um nýbyggingar verzlunarflotans. Íbúðarherbergi háseta og kyndara á Ægi eru til þessa dags fullkomnasta heimili undirmanna á íslenskum skipum. Nokkru eftir að Ægir var tekinn að sinna gæzlu með Óðni, ákvað Alþingi, móti vilja mínum, að kaupa Þór. Ég sá fram á, að landið mundi ekki rísa undir kostnaði við þrjú stór skip til gæzlu, þó að tekjur væru þá allmiklar, bæði sektir og greiðsla fyrir björgun. Samkvæmt þessu fyrirlagi var Þór keyptur í Þýzkalandi 1930 fyrir 130 þús. kr. Eftir stríðið var hann seldur innan lands fyrir 300 þúsund. Með þessum skipakosti var all-

vel séð fyrir gæzlunni, ef treysta átti á stór skip. Íslenzkir bátar sóttu þá lítt í landhelgina, og bæði eigendur þeirra og sjómenn yfirleitt voru fylgjandi góðri gæzlu. Hins vegar sóttu margir erlendir og nokkrir íslenzkir togarar mjög í landhelgina. Var almennur grunur á, að þessi skip hefðu mjög fullkomið njósnarkerfi í landi og að stöðugt væru á dulmáli sendar aðvaranir til hinna brotlegu skipa um ferðir varðskipanna. Þessi grunur styrktist við það, að mjög heiðarlegur og mikils metinn útgerðarmaður, Ágúst Flygenring í Hafnarfirði, sagði í þingræðu, að það væri vitað mál, að skipstjórar togaranna fengju sífellt fyrir lag úr landi frá eigendum skipanna um, hvar þeir gætu, án hættu frá hálfu varðskipanna, togað í landhelgi. Mér þótti einsætt, að ekki mætti við svo búíð standa. Bar ég þá fram frv. um, að ekki mætti nota dulmál í skeytum til veiðiskipa. Hér var um að ræða sjálfsagt hagsmuna- og menningarmál, til tryggingar framtíð útvegsins. Þó urðu um þetta harðar deilur, bæði í blöðum og á Alþingi. Fyrirsvarsmenn togaraútgerðarinnar héldu fram, að hér væri um algerlega rangar ásakanir að ræða og að Flygenring hefði farið með staðlausa stafi. Meiri hluti Alþingis trúði þessum afsökunum togaraeigenda og það því fremur, sem það var vitað, að allmargir útgerðarmenn voru mjög varkárir í þessum efnun og fyrirbuðu skipstjórum sínum að brjóta landhelgislögin. Ég hafði ekki sannfærzt af mótblæstri andstæðinga í málinu og bar fram, þing eftir þing, frv. um varnir gegn misnotkun dulmálsins. En málið náði ekki fram að ganga, og var ekkert eftirlit með dulmáli komið á, þegar ég fór úr stjórninni 1932.

Harðar deilur risu á þessum árum út af fiskveiðum Þórs. Ég sá fram á fjárhagserfiðleika við útgerð þriggja gæzluskipa. Ægir vann allvel fyrir sér með björgunarframkvæmdum. Þór var togari. Lagði ég þá fyrir skipstjóran að fiska samhliða gæzlunni, eftir því sem við mætti koma. Var fiskurinn seldur til neyzlu bæði í Reykjavík og víðar um land. Ekki þótti pólitískum andstæðingum þetta heppilegt. Var gerður allmikill harki úr þessu máli og borin fram kæra um óráðvendni á útgerðarstjórnina og þingnefnd sett til að rannsaka málið. Kæran var rökstudd með því, að bækur skipsins sýndu, hversu oft vörpunni hefði verið kastað í sjóinn. Síðan var ályktað frá stærð vörpunnar, hve margir fiskar hefðu veiðzt í hverjum drætti og hve þungir fiskarnir hefðu verið. Þar sem skýrslur sýndu, að hið selda fiskmagn náði ekki þessu hámarki, töldu kærendur fullvist, að um óráðvendni hefði verið að ræða. Varð mjög kunnur þingskörungur til að hefja sókn í þessu máli, en alþjóð manna henti gaman að kærinni, enda féll hún niður af sjálfu sér. Hins vegar sönnuðu þessar aðfarir, hve hóflaus andstaða var í landinu gegn skynsamlega framkvæmdri landhelgisgæzlu.

Magnús Guðmundsson tók við forstöðu landhelgismálanna, þegar ég fór úr stjórninni vorið 1932. Brátt varð honum ljóst það, sem ég hafði séð fyrir, að ríkið gat ekki í erfiðu árferði haldið úti þrem gæzluskipum. Neyddist hann til að láta eitt eða tvö af skipunum liggja aðgerðarlaus inni í höfnum til að spara ríkinu útgjöld. Stóð svo bæði þau ár, sem hann átti sæti í stjórninni. Sumarið 1934 varð Hermann Jónasson dómsmálaráðherra og hafði yfirstjórn landhelgismálanna um langa stund. Hann fetaði í fótspor fyrirrennarans og lét varðskipin hvíla sig til skiptis til að spara landinu útgjöld. Var hér algert samkomulag milli beggja stærstu flokkanna.

Þar kom að lokum, að öllum almenningi var ljóst, að tilgangslítið var að hafa mörg og stór skip til gæzlu, ef ekki var fé til að halda þeim úti. Varð þetta til þess, að landsstjórnin skipaði þrjá ólaunaða kunnáttumenn í nefnd til að gera hagkvæmar tillögur um skipulag landhelgismálanna. Í þessari nefnd áttu sæti: Pálmi Loftsson forstjóri, Kristján Bergsson formaður Fiskifélags Íslands, og Þorsteinn Þorsteinsson í Þórshamri, formaður Slysavarnafélagsins. Gerðu þeir að sameiginlegri tillögu þá uppástungu, að landhelgisgæzlunni yrði gerbreytt, þannig að ríkið hefði til gæzlu og björgunarframkvæmda eitt stórskip og að minnsta kosti fjóra báta, sem svaraði einum bát í hverjum fjórðungi. Alþingi samþykkti þessa nýju skipan landhelgismálanna og heimilaði að selja gufuskipið Óðin úr landi. Var skipið selt til Svíþjóðar. Sjálfsagt þótti að selja Óðin fremur en Ægi. Óðinn var mjög kolafrekur, dýrari í

rekstri og miður hæfur til björgunar. Samþykkt var eftir tillögum þriggja manna nefndarinnar að byggja hentugan vélbát til gæzlunnar og láta hann bera nafn hins selda varðskips. Núi Óðinn var smíðaður hér á landi, 80 smálestir að stærð og ódýr í rekstri. Til að spara var Þór leigður til veiða eða flutninga félögum, einstökum mönnum og jafnvel Reykjavíkurbæ. Ægir, núi Óðinn og leigubátar önnuðust gæzluna, algerlega eftir tillögum þriggja manna nefndarinnar. Skipulag það, sem þeir mæltu með, var mótmælalaust samþykkt af þingi og þjóð.

Björgunarmálin tóku nú að koma meira við sögu. Konur, einkum við Faxaflóa, hófu umfangsmikla fjársöfnun til að kaupa björgunarbát til öryggis fiskimönnum við Faxaflóa. Sýndu konur og félög þeirra mikinn dugnað og skörungsskap í þessu máli. Gekk þeim til stórhugur og drengskapur. Safnaðist á þennan hátt mikið fé. Voru nú kvaddir til ráðuneytis um gerð björgunarbátsins ýmsir kunnáttumenn úr liði skipstjóra. Varð að lokum samkomulag um að taka að miklu leyti til fyrirmyndar björgunarskútur Norðmanna við Lófót. Þegar skipið var tilbúið, var þingmönnum og ýmsum leiðtogum útvegsins boðið til hressingar á Hótel Borg. Voru þar haldnar margar ræður. Einn af helztu stuðningsmönnum björgunarmálanna lét þá falla þau orð, að hann óskaði, að þetta fyrirtæki þyrfti aldrei að leita styrks frá ríkinu, heldur gæti starfað með frjálsum stuðningi áhugamanna. Þegar farið var að reyna bátinn, kom í ljós, að kunnáttumennina, sem réðu gerð hans, hafði skort hagnýta þekkingu líkt og reynzt hafði um þá, sem gáfu ráð um gerð gufuskipsins Óðins. Sæbjörg — því svo hét björgunarbáturinn — var seglskip með veikri hjálparvél. Fimm smáesta blýstykki undir bátnum sem kjölfesta. Í óveðrum, þegar mest lá á, að Sæbjörg gæti hraðað för til bilaðra báta, var hún lítt fær til ferða. Ófært að sigla, en vélin þróttlítill í mótvindi, enda kom blýkjölurinn þá illa við sögu. Varð mönnum brátt ljóst, að Sæbjörg var illa löguð til siglinga við Ísland. Varð að gera á bátnum allmiklar breytingar, taka burtu stórsigluna og blýkjölinn. Kostnaður við útgerð bátsins var miklu meiri en unnt var að standa undir með frjálsum samskotum. Kvenfólkið við Faxaflóa hélt þó bátnum á floti með mikilli fórnfýsi, meðan unnt var að safna fé í reksturinn. En að lokum kom þar, að ríkissjóður varð að taka Sæbjörgu upp á sína arma. Var báturinn þá tekinn til gæzlu, en sú kvöð fylgdi frá eigendunum, að hann skyldi starfa að björgun á Faxaflóa, þegar þess væri mest þörf. Gæzluskip landsins voru nú orðin þrjú, Ægir, Óðinn og Sæbjörg. Fleiri gæzlubátar mundu hafa verið smíðaðir á árunum fyrir stríðið, ef ekki hefði verið fjárþurrð í landinu, bæði hjá einstaklingum og ríkinu.

En meðan þessu fór fram, hafði gerzt merkur atburður í landhelgismálum Íslendinga. Það höfðu komið fram ótvíræðar sannanir fyrir því, að Ágúst Flygenring hafði haft algerlega á réttu að standa um landhelgisveiðar sumra íslenzku togaranna. Í landinu var fjölmennt njósнарalið. Íslendingar og erlendir menn störfuðu í þágu allmargra útgerðarmanna, hérlendra og erlendra. Var að þessu langur aðdragandi.

Þegar ég tók við yfirumsjón landhelgismálanna 1927, hafði skrifstofustjórinn í dómsmálaráðuneytinu raunverulega útgerðarstjórnina í höndum sér. Hann var góður lögfræðingur, vel æfður og dyggur embættismaður, en alls ókunnur sjómennsku. Fann ég glögglega vanmátt okkar beggja á þeim vettvangi og dró af því eðlilegar ályktanir. Þegar kom til mála að byggja Ægi, fól ég, eins og fyrr er frá sagt, æfðasta manningum, sem þá var var til á Íslandi um allt er snerti skipabyggingar, að hafa eftirlit og yfirumsjón með verkinu. Ber Ægir þess merki, að sú forstaða var góð. Skömmu eftir að smíði Ægis var lokið, flutti Emil Nielsen til Danmerkur. Ég leitaði þá að álitlegum íslenzkum kunnáttumanni í siglingum, sem gæti staðið fyrir landhelgismálunum. Tryggvi Þórhallsson var á sama hátt í vanda með forstöðu strandferðamálanna, og varð það að samkomulagi milli okkar að hafa sameiginlega forstöðu fyrir strandsiglingum og strandgæzlu, ef unnt væri að fá vel hæfan mann til starfsins. Þetta tókst vonum framar. Stjórnin fékk til forustu í þessum málum Pálma Loftsson, þaulæfðan skipstjórnarmann, hugkvæman og hagsýnan í bezta lagi.

Pálmi var hálfertugur, þegar hér var komið sögu, en hafði stundað sjómennsku og siglingar frá því hann var 12 ára, bæði á íslenskum og erlendum skipum. Það varð nú hlutskipti þessa manns að skapa öflugt og heilbrigt skipulag um strandferðir og landhelgisgæzlu Íslendinga, eins og annar sjómaður, Emil Nielsen, hafði þá skapað flota Eimskipafélagsins með merkilegum nýbyggingum.

Pálmi Loftsson hefur nú um nálega 20 ára skeið stýrt þessum vandasömu mál-efnum fyrir þjóðina. Strandsiglingarnar eru nú með fullkomnara skipulagi en allan almenning hafði grunað, að hægt væri að koma í framkvæmd í tíð núlifandi manna. Fiskaflinn uppi í landsteinum, hvar sem er í fjörðum landsins, og trausts-yfirlýsing brezka utanríkisráðherrans í parlamentinu til handa íslenskri landhelgis-gæzlu sýnir, hversu vel hefur verið unnið að þeim málum undir forustu Pálma Loftssonar.

Svo sem fyrr er að vikið, hafði ég lagt vinnu árum saman í að sannfæra þingið um, að Flygenring hefði haft á réttu að standa, er hann fullyrti, að sumir eigendur veiðiskipa stjórnðu þeim inn í landhelgina. En meiri hluti Alþingis var mótfallinn varnaraðgerðum í þessu efni. Meðan Magnús Guðmundsson var dómsmálaráð-herra, 1932—34, flutti hann daglega framkvæmd landhelgismálanna aftur í hendur lögfræðinga í stjórnarráðinu, þó að þeir þekktu lítið annað til sjómennsku en að vera farþegar milli Íslands og Danmerkur. Bar þá fátt til tíðinda. En þegar Pálmi Loftsson tók aftur við framkvæmdarstjórn landhelgismálanna 1934, var hafizt handa með ýmsar nýjungar. Ein af þeim var sú stefnubreyting að nota aðallega vopnaða báta með Ægi til strandgæzlu. Í öðru lagi var ákveðið að sannprófa, hvort dulmál væri notað til að beina skipum í landhelgina. Á nokkrum missirum tókst að fá þre-faldar sannanir fyrir umsögn Flygenrings. Einn dulmálslykill að íslensku njósna-kerfi fannst í ensku veiðiskipi, sem bjargað var hér við land. Annar lykill gleymdist á vegum íslensks manns og féll í hendur lögreglunni. Þriðja og veigamesta sönn-unin kom fram við húsrannsókn hjá mönnum, sem sýnilega voru búnir að leiðbeina skipum í landhelgi í samræmi við ferðir varðskipanna. Sannaðist, að hér var um að ræða mjög umfangsmikið njósna-kerfi, sem hafði marga launaða menn í sinni þjón-ustu. Játuðu hinir seku nú afbrot sín. Gekk dómur í máli þeirra, og voru allmargir dæmdir fyrir ótryggð við land sitt. Var nú bannað að senda dulmálskeyti, og styrkti það gæzluna um stund, þar til ný tækni skapaði ný úrræði fyrir eigendur skipa, sem vildu fiska í landhelgi.

Þegar málum var hér komið, var byrjað að koma fyrir talstöðvum í stórum vél-bátum. Var þetta hin mesta umbót í öryggismálum fiskibátanna, en stórhættulegt fyrir landhelgisgæzluna. Nú gat hver bátur talað við stöðvar í landi og við aðra sjómenn, hvenær sem með þótti þurfa. Þá fengu flest veiðiskip miðunarstöðvar og gátu með þeim og taltækjunum haldið uppi nákvæmri fréttþjónustu að því er snerti allar ferðir stærri skipa. Var allt eftirlit með dulskeytum úr landi til togara og annarra fiskiskipa gersamlega tilgangslaust eftir að talstöðvar urðu algengar. Bátum og skipum við ólöglegar veiðar stóð nú mest hætta af vopnuðum varðbátum, einkum ef þeir voru mjög hraðskreiðir. Kom þetta glögglega fram í því, að eftir að talstöðvar urðu algengar í veiðiflotanum, tók Ægir, í tiltölu við stærð og útgerðar-kostnað, mörgum sinnum færri landhelgisbrjóta en varðbátarnir. Meðan útgerð Ægis kostaði 8,6 milljónir króna, var útgerð vopnuðu bátanna 7,4 milljónir. Á þessum sama tíma tóku varðbátarnir 57 brotleg skip og báta, en Ægir ekki nema 15. Var þó sízt af öllu um að kenna aðburðaleysi Ægismanna við gæzlustörfin, því að skipið var gott og vaskir skipsmenn til allra starfa. En aðstaða var nú svo breytt, að varð-bátar gátu þrasinnis nálgast hin brotlegu skip og erfitt að tilkynna ferðir þeirra, þar sem þeir voru á ferli innan um sína jafningja. Það lágu þess vegna tvenn rök til þess, að gæzla landhelginnar varð nú að vera framkvæmd með bátum fremur en stórskipum. Munur á útgerðarkostnaði var og geysimikill og miklu auðveldara að njósna um skip en báta, bæði með miðunarstöðvum og taltækjum.

Þegar Vestmannaeyingar keyptu Þór, fengu þeir að sjálfsögðu lærða skipstjórn-

armenn til forustu, en í hásetastöður voru ráðnir vaskir fiskimenn, án nokkurra sérsamninga. Jón Magnússon hélt sömu stefnu, þegar Óðinn var byggður, og hinu sama var farið fram í þessum efnunum hjá öðrum landsstjórnarmönnum, sem síðar komu að gæzlumálinu. Var engin festa í ráðningu undirmanna á varðskip og varðbáta. Gátu þeir farið ferða sinna, hvenær sem þeim þótti sér henta, eins og fiskimenn á bátum og togurum. Þegar Pálmi Loftsson tók aftur við útgerðarstjórn varðskipanna 1934, byrjaði hann að víða að sér efni um fyrirkomulag íslenzkrar sjólögreglu. Gerði hann megindrög að lagabálki um þetta efni, og fól Hermann Jónasson tveim framsóknarþingmönnum að bera frv. um þetta efni fram á Alþingi 1937. Var þar gert ráð fyrir, að fastir starfsmenn á varðskipum og varðbátum ríkisins hefðu völd og skyldur lögreglumanna, og skyldi mega beita þessu lögreglulíði í þarfir almennings bæði á sjó og landi. Frumvarp þetta var byggt á miklum kunnugleika á þörf þjóðarinnar fyrir skipulagða og vel æfða lögreglu. En málinu var verr tekið en skyldi. Alþýðuflokkurinn lagði við samstarfsslit um stjórn landsins, ef slíkt mál ætti fram að ganga á vegum þáverandi ríkisstjórnar. Sjálfstæðisflokkurinn var á þessum tíma í harðri andstöðu við ríkisstjórnina. Hann var ekki beðinn um hjálp og lét ekki málið til sín taka. Hefur því ekki verið hreyft síðan. Aðstaða Alþýðuflokksins 1937 var í samræmi við stefnu verkamannaflokkanna í Englandi og Norðurlöndum á þeim tíma. Þeir óttuðust allt, sem minnti á sterkt vald, og alveg sérstaklega öflugan her eða lögreglu. Þegar Hitler og Stalin byrjuðu að rita nýjan þátt í veraldarsögunni, breyttist stefna löghlýðinna verkamanna í þessum löndum. Eftir að stríðinu lauk, hafa allir borgaraflokkarnir í Englandi sameinast um að búa þjóðina undir að geta mætt árásum frá hendi ófriðarþjóða. En af Dönun og Norðmönnum er það að segja, að síðan stríðinu lauk, hafa þessar þjóðir, undir forustu alþýðuflokksleiðtoga, komið upp þjóðverði, samsvarandi því, að Íslendingar hefðu æft með þessum hætti 3000 sjálfboðaliða til aðstoðar hinnu föstu lögreglu í landinu. Sjólögregla á varðskipunum ætti að vera fyrsta skrefið á þeirri braut að tryggja Íslendingum hæfilega vernd gegn erlendum og innlendum lögbrjótum. Ætti þjóðin nú að skilja þessa nauðsyn. Sjálfstæðismenn hafa endur fyrir löngu hreyft þessu máli á Alþingi, en málið náði þá ekki fram að ganga, af því að grunur lék á, að beita ætti varalögreglunni til að bæla verkalýðsstéttina niður út af eðlilegum kaupgjaldságreiningi. Nú mun ekki þurfa að óttast hervirki í þá átt. Framsóknarmenn hafa fyrir rúmum 10 árum stutt ríkisstjórn, sem vildi koma á sjólögreglu. Alþýðuflokkurinn hefur ástæðu til að endurskoða fyrri afstöðu í samræmi við fengna reynslu verkamannaflokka um áhættu varnarleysis. Stjórnarflokkar líta að jafnaði svo á, að lögin eigi að vera í gildi, og jafnaðarmenn í öllum lýðræðislöndum hafa algerlega kastað fyrir borð úreltum hugmyndum um, að verkalýðurinn hafi hagnað af stjórnleysi og uppbotum. Það má þess vegna vænta, að hin réttláta og hagfellda tillaga Pálma Loftssonar frá 1937 verði innan skamms gerð að veruleika.

Þó að ekki reyndist unnt að koma föstu skipulagi á liðsafla varðskipanna á síðustu missirum fyrir stríðið, var landhelgismálunum þokað áleiðis ár frá ári. Var í öllu haldið fast við „plan“ þremminganna um varðbáta sem meginþátt í gæzlunni. Ægir var venjulega við gæzlu meðfram suðurströndinni á vertíðinni, en mest við Vestmannaeyjar til netagæzlu og við björgunarstarf. Ríkið hafði nú Óðin og Sæbjörgu og leigði til viðbótar 2—3 stóra vélbáta. Allir voru bátar þessir vopnaðir og undir stjórn æfðra yfirmanna af varðskipunum. Ekki voru allir yfirmenn gæzlubátanna ánægðir með sitt hlutskipti, er þeir tóku að stýra gæzlubátunum. Höfðu margir þeirra áður haft mannaforráð á Ægi, gufuskípinu Óðni og Þór og notið þar ýmiss konar þæginda, sem ekki var hægt að koma við á vélbátunum. Var auk þess af óviðkomandi mönnum lögð stund á að hvetja þessa menn til að gera meiri kröfur um þægindi í bátunum en unnt var að bæta úr. Varð þetta viðhorf síðar til þess, með fleiri ástæðum, að stigin hafa verið óþörf víxlspor í gæzlumálunum.

Eftir að Bretar höfðu hernumið landið vorið 1940, hófst vandasamt tímabil í sögu landhelgismálanna. Erlendir togarar hurfu að vísu að mestu af miðunum, og

íslenzk veiðiskip voru að kalla mátti ein um hituna. Var viðáttan mikil á miðunum, og hinir tiltölulega fáu togarar höfðu fremur litla hvöt til að fiska uppi í landsteinum. Öðru máli var að gegna um ýmsa íslenska vélbáta. Þeir höfðu tekið upp þann háskalega sið að gera sig að dvergtogurum. Þeir voru að sjálfsögðu alls ófærir til að toga á djúpmiðum. Allmörg mið, sem hæfa togbátum, eru hér við land utan landhelgi, en undir mjög mörgum kringumstæðum er mikil freisting fyrir eigendur þeirra að veiða í landhelgi og þá mjög nærri landi, til að bæta litla orku með grunnsævi og landvári. Eru slíkir bátar alloft í hópum uppi við fjörusteina og halda vörð gegn gæzluskipum landsins. Hafa tveir slíkir hópar verið staðnir að ólöglegum veiðum og teknir með aðstoð flugvéla. Voru 9 brotlegir togbátar samtímis teknir á Húnaflóa, en sex fyrir sunnan land. Með tilkomu togbáta og báta, sem stunda dragnótaveiði, gerbreyttist aðstaðan til landhelgismálanna. Þegar ég leitaðist við á árunum 1929—32 að koma á eftirliti með dulskeytum til togara, mátti heita, að öll stétt bátasjómannanna stæði með í því verki. Eigendur togara, eða að minnsta kosti allmargir þeirra, vörðu réttinn til að nota dulmál í skiptum við veiðiskip, en nálega allir bátasjómenn lögðu þungan hug á útgerðarmenn, sem vildu hafa rétt til að veiða í landhelgi. En eftir að fjölmargir vélbátar höfðu eignast áhöld til að toga og beita dragnót, óx fylking þeirra, sem vildu hafa athafnalitla landhelgisgæzlu.

Á stríðsárunum má segja, að hinar venjulegu skyldur gæzluskipa og báta hér við land hafi verið auðveldari en á friðartímum, en í þess stað komu önnur ný og vandasöm störf. Gæzluskiptið og bátarnir urðu að sinna margháttuðum björgunarstörfum og vera sífellt á ferð, oft við erfiða aðstöðu. Tundurdufl voru fljótandi allt í kringum landið og næsta hættuleg. Pálmi Loftsson sá, að Skipaútgerðin varð að geta bægt þeirri hættu frá þjóðinni. Fékk hann kunnáttumenn úr enska flotanum til að kenna nokkrum vöskum og verklagnum sjómönnum að gera allar venjulegar tegundir tundurdufla óvirkar. Hættan af duflum óx eftir því sem stríðið stóð lengur, og á miðjum stríðstímanum lét Skipaútgerðin halda að Kirkjubæjarklaustri sérstakt námskeið fyrir tundurduflaeyðendur. Skipaútgerðin var ein um að bægja þessari hættu frá þjóðinni, enda tókst starfsmönnum hennar að eyðileggja um 2000 tundurdufl hér við land, og var það mikilvæg mannfélagsþjónusta.

Yfirmenn af brezkum herskipum voru byrjaðir að undirbúa hertöku hins litla íslenska gæzlubátaflota, en Pálma Loftssyni tókst að afstýra því. Þjó hann þar að gamalli kynningu. Hann hafði, frá því að hann tók við starfi við landhelgisgæzlu, lagt mikla stund á að beita Ægi sem björgunarskipi. Hér við land eru oft mörg hundruð brezk veiðiskip, en ekkert erlent skip til að annast björgun. Tókst brátt einkennileg og lofsamleg kynning milli Skipaútgerðar ríkisins og félags brezkra skipaeigenda og tryggingarféлага þeirra. Bretar fundu fullvel, að Ægir var harður í horn að taka, þegar skip þeirra veiddu í landhelgi. Þeir fundu auk þess, að hæstiréttur landsins var réttlátur og grundaði dóma sína. Þetta þoldu Bretar vel, þó að smáþjóð ætti í hlut, ef hvarvetna var gætt hófsemi og drengskapar í vandasömum skiptum milli þjóðanna. En Bretar kunnu líka að meta, að hvenær sem björg mátti að verða, sendi Skipaútgerð ríkisins Ægi til að bjarga enskum skipum og skipshöfnum úr margháttuðum voða. Með þessum hætti tókst að koma strandgæzlu á hæsta stig sem unnt er að ná fyrir nálega vopnlausu smáþjóð. Erlend og innlend veiðiskip urðu fyrir því aðhaldi, sem þjóðfélagið hafði ástæður til að kosta. En jafnframt komu Ægir og varðbátarnir til aðstoðar, hvar sem hjálp mátti við koma. Eftir stríðið bar þessi samvinna þann ávöxt, sem lengi mun verða minnzt í sögu strandgæzlunnar. Pálma Loftssyni tókst að ná samkomulagi við brezka togaraeigendur um, að þeir veiddu ekki á stóru tilteknu svæði utan landhelgi, þar sem Vestmannaeyingar lögðu mest net sín og línur á vertíð. Skipaútgerðin lét hinum erlendu útgerðarfélögum í té kort með hinu umrædda veiðisvæði glögglega afmörkuðu, en þau létu þessi skilríki í hendur skipstjórum, sem veiða á Íslandsmiðum. Hefur þessi samvinna um aukna friðun við Vestmannaeyjar og víðar hér við land borið

góðan árangur, en slíkt samstarf myndast hvergi nema þar, sem víðsýnir og þroskaðir menn eiga skipti saman. Síðan Skipaútgerð ríkisins tók við framkvæmdum landhelgisgæzlunnar, hefur vegur Íslands vaxið meira í þeim efnunum en á mjög mörgum öðrum sviðum alþjóðlegra viðskipta.

Strandgæzla, sem beitti aðallega vélbátum, hafði marga kosti, eins og fyrr er fram tekið, en því varð ekki neitað, að bátarnir gátu ekki elt og náð hraðskreiðum skipum, sem lögðu á flóttu. Pálma Loftssyni lék hugur á að fá nýja tegund báta, sem sameinuðu alla þá kosti, sem mestu skipta við gæzluna. Það voru hraðbátar, tiltölulega ódýrir í rekstri, en svo skjóttir í förum, að þeir gátu komizt fram úr hraðskreiðustu veiðiskipum og tekið þau, ef um brot var að ræða. Gera mátti ráð fyrir, eins og líka kom á daginn, að auðvelt væri að fá slíka báta keypta í Englandi eftir stríðið. Var þá líka fullkunnugt, að nálega allar nábuþjóðir Íslendinga voru byrjaðar að nota hraðbáta til gæzlu og með góðum árangri. Ríkisstjórnin taldi skynsamlegt að gera tilraun með hraðbáta til gæzlu hér við land og gaf Pálma Loftssyni fyrirmæli um að kaupa þrjá slíka báta í Englandi. Enska flotamálastjórnin veitti í þessu efni velviljaða aðstoð og seldi Íslendingum bátana þrjá fyrir ca. eina milljón króna. Sigldu Bretar bátunum til Reykjavíkur. Voru þetta hin prýðilegustu skip, 150 smálestir að stærð, gátu gengið mjög hægt, en líka helmingi hraðar en venjulegir vélbátar, sem notaðir eru hér við fiskveiðar. Efnið var hið vandaðasta, sem haft er í hraðskreið léttiskip og björgunarbáta. Að sjálfsgöðu þurfti að gera smábreytingar á bátunum í samræmi við hið nýja starfssvið, en það voru algerir smámunir. Nú voru settir menn af varðskipunum og varðbátunum á hraðbátana, og voru dómar þeirra misjafnir. Sögðu sumir, að ekki væri lifandi í bátunum, þegar þeir tækju sprettinn, en aðrir og það þeir, sem vildu best strandgæzlunni, sögðu, að því lík skip hefðu hér aldrei sézt, ef tilgangurinn væri að verja landhelgina. Voru farnar stuttar reynsluferðir á hraðbátunum. Í einni slíkri ferð tók hraðbáturinn íslenzkan togara að veiðum uppi við fjörusteina við Öndverðarnes. Er það vitað, að hvorki venjulegt varðskip né vélbátur hefði náð togara þar um hábjartan dag, eins og landslagi er háttað og allri aðstöðu. Þá var það og mál manna, að ef einn af hraðbátunum væri á ferli í Faxaflóa, kæmi engum skipstjóra á togbát til hugar að toga í landhelgi milli Garðskaga og Snæfellsness. En nú vildi svo til, að mikill fjöldi íslenzku vélbátanna hafði tekið að veiða með eins konar botnvörpu, og þeir áttu oft ekki annars úrkosta, eftir því sem kunnugir menn töldu, en að treysta meira en góðu hófi gegndi á landgrunnið. Er skemmst af því að segja, að skyndilega magnast mikill mótþróa gegn hraðbátunum. Þeir áttu að vera heilsuspillandi fyrir skipshafnirnar, valtir í sjó og gerðin allt of veik. Menn, sem unnu við skipaskoðun landsins, sögðu, að bátarnir fullnægðu ekki öllum kröfum íslenzkra laga og reglugerða um öryggi á sjó. Farmannasambandið beitti sér fyrir eindregnum mótmælum gegn notkun hraðbáta til gæzlu. Neitun skipaefirlitsins að gefa bátunum haffærisskírteini skar úr þessu deilumáli. Skipaútgerðin gat ekki látið varðbát starfa, sem ekki hafði réttindi íslenzkra skipa, þó að flotamálastjórn mesta sjóveldis teldi bátana úrvalsskip um alla gerð. Ríkisstjórnin svignaði undan mótblæstrinum og bað Pálma Loftsson að freista að fá Breta til að taka við bátunum gegn fullri endurgreiðslu. Þetta tókst, og íslenzkar skipshafnir sigldu bátunum til Englands á 36 klukkutímum.

Mótstaðan gegn hraðbátunum var fyrst og fremst frá eigendum veiðiskipa, einkum bátaeigendum, sem óttuðust öflugna landhelgisgæzlu, og í öðru lagi frá mönnum úr stétt skipstjóra og stýrimanna. Töldu þeir óhentugt fyrir stétt þeirra, að hér væru bátar við gæzlu í stað stórskipa með rúmgóðum yfirmannaibúðum með öllum nútímaþægindum. Í félagi farmannanna voru aðalforkólfarnir annars vegar menn, sem vildu hafa rúmgóð híbýli á skipum, og yfirmenn togbátanna. Báðir þessir aðilar töldu sig hafa ástæðu til að vinna eindregið gegn notkun hraðbátanna. Móti áróðri þessara aðila átti að sjálfsgöðu að koma dómur almennings og glöggskyggni þjóðfulltrúanna. En þeirra áhrifa gætti lítið, þegar mest lá á. Andstaða kunnáttumannanna úr sjómannastétt var skiljanleg, en ekki afsakanleg nema

frá þröngu, persónulegu sjónarmiði. Í því líkum efnum átti eingöngu að spyrja um hag og sæmd landsins. Íslensk skipaskoðun átti að vita, að henni var með öllu ófært, ef hún vildi halda virðingu sinni, að telja sig þess umkomna að fordæma vönduðustu smáskip brezka flotans. Þessum mönnum átti að vera ljóst, að bak við skipasmíðar Breta lá mesta reynsla, sem nokkur þjóð álfunnar hefur í þeim efnum, en við Íslendingar erum á þeim vettvangi bæði yngsti og minnsti bróðirinn. Mótmæli skipaeigenda og þeirra þjónustumanna í farmannasambandinu átti að virða til eindreginna meðmæla með hraðbátunum. Þjóðfélagið getur ekki talið neina þá menn dómbæra um landhelgismál, sem hafa hagsmuni af ólöglegum veiðum.

Ríkisstjórnin vildi ekki láta við svo búið standa, heldur freista að fá heppi-legri skip en hraðbátana frá Bretum. Sendi stjórnin nefnd sjófróðra manna til Englands í leit eftir álitlegu varðskipi. Bretar greiddu för þessarar nefndar, svo sem þeirra var von og vísa, og fengu sendimenn að sjá mikinn fjölda smáskipa, sem komið gat til mála að selja. En þá kom í ljós, að ekki var um neina fleytu að ræða, sem virtist uppfylla kröfur nefndarinnar. Komu sendimenn heim við svo búið. Nú þótti þeim, sem vildu fá gæzluskip með góðum yfirmannaíbúðum, og þeim, sem vildu, að gæzluskip væru mjög auðkennd og sýnileg langar leiðir, málið komið á heppilegan grundvöll. Affluttu þeir mjög vopnuðu varðbátana, en heimtuðu stórskip, smíðuð eftir þeirra kröfum.

En hugur fólksins, sem stundar veiði með landróðrabátum, stefndi í aðra átt. Konur við Faxaflóa, sem höfðu safnað stofnfénu í Sæbjörgu, héldu enn áfram fjársöfnun til þessa björgunarskips, sem var fyrir löngu orðið virkur liður í gæzlunni, samhliða björgunarstarfinu. Baturinn hafði frá upphafi verið óhentugur til siglinga hér við land, en var nú orðinn mjög slitinn, en vélvana frá upphafi. Settu eigendur Sæbjargar bátinn nú í höfuðaðgerð til bátasmiðs í Reykjavík. Þurfti margt endurnýjunar við, svo að viðgerðin mun kosta um 1400 þús. kr. Hefði fyrir þá upphæð mátt kaupa fjóra ágæta hraðbáta. Til að létta bátinn var afráðið að kaupa tilbúna frá Englandi yfirbyggingu úr alumínium. En þegar til kom, gekk sjór inn í yfirbygginguna, þar sem samskeyti í málminum voru óþétt. Urðu úr þessu deilur milli yfirmanna á Sæbjörgu og eigenda bátsins, og töldu þeir, sem áttu að nota bátinn, að hann væri lítt hæfur til sjóferða. Mun nú helzt í ráði að smíða á Sæbjörgu nýja yfirbyggingu. Konur við Faxaflóa munu enn ætla að leggja fram í endurbygginguna 600 þús. kr., og er frammistaða þeirra hin stórmannlegasta. Hefðu þær átt skilið að hafa sér við hlið ráðunauta með meiri þekkingu á sjómennsku og siglingum hér við land, en raun ber vitni um.

Um nokkur undanfarin ár hafa Vestfirðingar safnað 300 þús. kr. í björgunarbát fyrir Vestfirði. Er sá bátur nú í smíðum í Danmörku, undir eftirliti Skipaútgærðar ríkisins. Talið er, að hann muni kosta 1200 þús. kr., eða allmiklu minna en síðasta viðgerð Sæbjargar. Er báturinn búinn út til björgunar, gæzlustarfa og hafrannsóknna. Þann bát ætla Vestfirðingar að sjálfsögðu að nota bæði við björgun og gæzlu, því að hvort tveggja er jafnnaútsynlegt. Stendur sjómönnum á landróðrabátunum hinn mesti stuggur af framferði sumra togbátanna. Kæra þeir til Skipaútgærðar ríkisins, að einstakir togbátar sitji um að toga inni á fjörðunum, ef varðbáturinn sé í nokkurri fjarlægð. Hafa þeir uppi njósnir til stuðnings rán-yrkju sinni. Telja vestfirzkir landróðramenn, að einn einasti togbátur geti valdið ótrúlegum skaða með því að láta greipar sópa um afla og veiðarfæri eina nótt í þröngum firði. Virðast togbátarnir rífa upp botngróðurinn og fæla hurtu allan fisk af stórum svæðum. Er sízt að furða, að Vestfirðingar fórna miklu til að hafa hentugan bát, sem sinnir þeirra þörfum framir öllu öðru. Ber öll framgangna Vestfirðinganna í þessu máli vott um, að þeir fylgja eindregið stefnu þeirri, sem tekin var í landhelgismálunum, þegar Óðinn var seldur og Þór tekinn frá gæzlustörfum.

Fyrir nokkrum árum hófu Norðlendingar fjársöfnun til kaupa á björgunar- og gæzlubát og hafa safnað allmiklu fé. Er almennur áhugi norðanlands fyrir því að

hafa einn eða helzt fleiri báta til gæzlu og björgunar við hinn víðlenda fjórðung. Berast stöðugt kvartanir frá landróðrabátunum, ef gæzlubáturinn verður að skáka sér frá. En mjög hefur það tafið fyrir og spillt fjársöfnun Norðlendinga í þessu skyni, að ýmsir menn með vantandi yfirlitsgáfu hafa haldið því fram, að ekki væri hægt að sameina gæzlu og björgun. Þá hefur áróðurinn fyrir stórskipum, með þægi-
legum yfirmannaibúðum, stöðugt orðið til hindrunar eðlilegri þróun í landhelgis-
málunum. Samt er enginn vafi á, að innan skamms hefur landið á að skipa fjór-
um varð- og gæzlubátum: Óðni, Sæbjörgu, Vestfjarða- og Norðurlandsbátum. Óðinn
var byggður eftir að nefnd hinna þriggja sjófróðu manna lagði grundvöll að skipu-
lagi landhelgisgæzlu með vopnuðum bátum, en hinir bátarnir þrír spretta af heil-
brigðum og einlægum áhuga fólksins á sjávarbakkanum, sem vill gera allt, sem í
þess valdi stendur, til að draga úr áhættu sjómanna og jafnframt vinna móti
eyðingu fiskimiðanna við strendur landsins.

Sú nýjung að vopna báta til gæzlu hér við land á sér alllangan aðdraganda,
og varð sú þróun veigamikill þáttur í skilnaðarbaráttunni. Meðan dönsk herskip
voru ein um hituna að gæta landhelginna, töldu foringjar herskipanna, að hér
væri um aldanskt mál að ræða. Urðu íslenzkir dómara að hafa réttarhöld öll um
íslensk landhelgismál á dönsku. Þessi siður var svo rótgróinn, að sumir sýslu-
menn héldu fast við þessa venju í mörg ár eftir 1918, þegar Ísland var viðurkennt
sjálfstætt ríki. Þegar ríkisstjórnin leigði gamla Þór til gæzlu norðanlands um sild-
veiðitímann, meðfram til að veita Vestmannaeyingum réttmætan og nauðsynlegan
stuðning, töldu dönsku varðskipsforingjarnir, að Þór ætti að vera undir þeirra
yfirstjórn, en því var neitað af Íslands hálfu. Þegar ég tók við umsjón landhelgis-
málanna 1927, var gengið svo frá þessu máli, að gæzlan var í tvennu lagi, íslensk og
dönsk, en báðir aðilar lutu yfirstjórn þess ráðherra, sem fór með landhelgismálin.
Var látið við svo búið sitja um stund. En eftir að ríkisstjórn og Alþingi höfðu
ákveðið að hafa eitt stórskip og nokkra vélbáta við landhelgisgæzluna, var óhjá-
kvæmilegt að vopna gæzlubátana og að yfirmenn þeirra væru einkennisklæddir.
Forstjóri Skipaútgerðar ríkisins lagði þá til við ríkisstjórnina, að hún heimilaði
honum að vopna bátana, en því bréfi var ekki svarað. Þá ritaði forstjórinn til
flotamálastjórnarinnar í Danmörku og fór fram á að fá keyptar tvær litlar fall-
byssur vegna varðbátanna. En þessari málaleitun var tekið mjög kuldalega í fyrstu,
eins og Íslendingar væru með þessum hætti að taka sér of mikinn rétt. Forstjórinn
skrifaði þá annað bréf og sagði hafa borið fram þessa málaleitun við flotamála-
stjórnina vegna eldri samskipta við Dani um gæzlumálin, en ef með þyrfti, gæti
hann fengið þau vopn, er hann hefði beðið um, annars staðar en í Danmörku.
Þegar flotamálastjórnin sá, að Íslendingum var alvara og að þeir kunnu fótum
sínun forráð, greiddu þeir vel úr málinu og seldu Skipaútgerðinni þau vopn, sem
um var beðið. Hins vegar áttu dönsku varðskipsforingjarnir erfitt með að sætta sig
við, hversu framkvæmd þessara mála hvarf smátt og smátt yfir á íslenskar hendur.
Í fyrstu vildu foringjar Dana, að forstöðumaður íslenzku strandgæzlunnar kæmi út
á skip til þeirra í kurteisheimsókn, eins og væri hann þeirra undirmaður, enda
voru þeir vanir því líkri tilláttssemi frá hálfu ýmissa þjóðarleiðtoga, sem litu á Dan-
mörku sem annað föðurland. En Pálmi Loftsson taldi slíkar heimsóknir ekki í
sínun verkahring. Kom þar nokkrum missirum fyrir strið, að dönsku varðskips-
foringjarnir litu á sig, meðan þeir störfuðu hér, sem trúnaðarmenn íslenzka ríkis-
ins. Unnu þeir síðustu árin, sem friður hélzt, í fullkominni einingu með íslenzku
varðskipunum undir yfirstjórn Skipaútgerðar ríkisins. Menn hafa ekki veitt því
eftirtekt, eins og málefni standa til, að undir hinni öruggu og sterku handleiðslu
Pálma Loftssonar forstjóra tók íslenzka þjóðin, án samninga eða harðra átaka,
alla landhelgisgæzlu hér við land úr höndum Dana og byggði nýtt skipulag, sem
hentar þjóðinni og hún er fær um að standa undir fjárhagslega. Þegar Ísland stofn-
setti þjóðveldið 17. júní 1944, mundu fáir menn eftir landhelgismálinu, því að fram
úr því máli hafði verið ráðið til fulls áður en til skilnaðar kom. Pálmi Loftsson

hafði ekki aðeins stofnsett gegnhugsað gæzlu- og björgunarkerfi, heldur líka unnið með þeim hætti, að viðurkenning annarra þjóða á gæzluskipulaginu var fengin með því að láta verkin tala.

Eftir að stríðinu lauk 1945, hugðu margir lítt reyndir menn, að hér hefði safn-azt sá auður, sem aldrei gæti þrotið, hversu sem með væri farið. Byrjuðu þessir menn að fjölyrða um landhelgismálið og lofuðu miklu. Höfðu þeir stór orð um, að nauðsyn bæri til að stækka landhelgina til stórra muna. Er það að visu mikil nauðsyn, en gagnslítill þó, ef landsmenn sjálfir eyða mið sín án fyrirhyggju um komandi daga. Ekki var hægt að sjá, að þessum mönnum væri ljóst, hversu erfiðlega okkur stærri þjóðum hefur gengið að færa landhelgina út yfir hina viðurkenndu alþjóðalínu. Máttu þeir þó vita um reynslu Norðmanna og Breta, sem verða að þola öðrum þjóðum að fiska á hafhlutum, sem þeir friða fyrir sínum eigin löndum. Jafnframt heimtuðu þessir menn, að íslenska ríkið hætti að nota vopnaða báta við gæzluna, heldur eingöngu stórskip. Allt annað átti að vera ósamboðið hinu nýstofnaða lýðveldi. Sýnilegt var, að þessir menn höfðu enga hugmynd um sögu og þróun landhelgismálsins. Þeir vissu ekki, að þegar dómsmálaráðherra sjálfstæðismanna tók við gæzlumálunum vorið 1932, átti landið þrjú stór og vel búin gæzluskip, en að þjóðin hafði ekki efni á að hafa svo dýran stórskipaflota og varð vegna fátæktar þjóðarinnar að láta meir en hálfan flotann liggja í höfn. Fór hinu sama fram 1934, eftir að dómsmálaráðherrann var úr flokki framsóknarmanna. Eftir margra ára hafnarlegur mikils hluta flotans tók þing og stjórn þá ákvörðun, sem oft hefur verið vikið að. Ríkið taldi sér ekki fært að hafa nema eitt gæzlu- og björgunarskip og nokkra vopnaða báta til gæzlunnar. Bar þar ekki eingöngu til dýrleiki stóru varðskipanna, heldur hitt, að þau eru allra skipa verst fallin til að annast gæzlu, þar sem fjölmennur hringur áhugamanna á sjó og landi varar stöðugt við komu þeirra. Hefur nú um hrið ekki linnt fundarályktunum frá ýmsum samkomum, þar sem mannaforráðin eru í höndum manna, sem annaðhvort hafa hag af því, að landhelgin sé ekki lokuð óboðnum gestum, eða mönnum, sem vilja hafa létt lífsuppleði af tilgangslitlu flökti meðfram ströndum landsins, við svokallaða gæzlu landhelginnar.

Að lokum kom þar, að áróðurinn móti nýtilegri landhelgisgæzlu tók að bera ávöxt. Forráðamenn gæzlumálanna virtust vera búnir að gleyma, að þingið hafði heimilað sölu Óðins til Svíþjóðar og Þórs innanlands af því, að vopnaðir bátar voru þeztu og ódýrustu gæzlutækin. Það var búin að senda hraðbátana úr landi með þeim óskörulega dóm, að íslenskir sjómenn gætu ekki hafzt við í þessum bátum, þó að allar aðrar menntaþjóðir heimsins noti þá daglega. Ríkisstjórnin var búin að reyna að finna hentugt gæzluskip í enska flotanum og fann ekki neitt. Nú kom stöðug eggjan móti bátum til gæzlu frá þeim mönnum, sem höfðu hag af varnarvana landhelgi. Stjórnin lét þá undan og fól Pálma Loftssyni að semja erlendis um gæzluskip, sem væri stærra og hraðskreiðara en Ægir. Eftir undangengið útboð samdi ríkisstjórnin við danskt firma um gæzluskip, sem á að kosta 5 milljónir kr. og eyðir í árlegan rekstur 2,2 milljónum, en það jafngildir útgerðarkostnaði þriggja báta af sömu stærð og Óðinn eða Sæbjörg.

Þegar kaup hins nýja skips voru ákveðin, var nýbúið að undirbúa fjárlög, þar sem rekstrarstyrkur til landhelgisgæzlu er skorinn niður vegna getuleysis ríkissjóðs og það svo mjög, að heilir landshlutar hljóta að fara á mis við alla landhelgisgæzlu, ef ekki verður úr bætt. Fjárlögin eru auk þess með tugum milljóna tekjuhalla í byrjun þings. Ríkið hefur ekkert fé til að greiða upp í byggingarkostnað varðskipsins og ekki mikið annað en tekjuhalla upp í reksturinn. Þingið getur vafalaust reynt að veita ríkisstjórninni lánsheimild til að greiða skipið. Hitt er óvíst, hve auðvelt reynist að afla þvilliks lánsfjár erlendis, allra helst þegar augljóst er, að þessar 5 milljónir, sem verður að fá að láni, ef lán fæst, fæða af sér meir en tveggja milljóna aukinn tekjuhalla ár hvert.

Ástand landhelgismálanna er nú með þeim hætti, að fjölmennur hópur bátaeigenda á afkomuvonir augnabliksins undir því að geta veitt í landhelgi, þegar henta

þykir, þar sem ungfiskurinn á að dafna. Svo mikil brögð eru að þessum landhelgisbrotum, að sektir fyrir óleyfilegar veiðar báta í landhelgi og greiðsla fyrir upp-tækan afla og veiðarfæri er ein milljón króna. Þegar togbátar nást í landhelgi, bregða eigendurnir sér til Reykjavíkur, hitta þingmann kjördæmisins og biðja hann um samfylgd upp í stjórnarráð. Þar segja bátseigandi og þingmaður sömu sögu-na, og hana oft með sannindum, að fjárhagur eigandans sé svo bágborinn, að ef greiða eigi sektina, blasi ekkert við nema gjaldþrotið. Hefur allri greiðslu síðan verið slegið á frest um óákveðinn tíma, þar til stjórnin mun nú fella meiri hluta sektardómsins niður með náðun, en innheimta sjötta hluta sektarfjárins.

Ef ríkisstjórnin heldur áfram skipakaupum sínum, verður útgerðarkostnaður tveggja stórskipa 4 milljónir kr. á ári. Þá vantar engu að síður fjóra báta, sem fólkið við sjóinn krefst, með miklum rétti, að fá til staðbundinna nota þar, sem gefendur stunda atvinnu sína. Útgerðarkostnaður þessara fjögurra báta verður allt að 3 milljónum króna. Auk þess má gera ráð fyrir, að þörf almennings geri óhjákvæmi-legt að hafa einn bát til vara, ekki sízt vegna björgunarmálanna.

Eftir reynslu fyrri ára er fullvíst, að innan skamms koma upp sömu vandkvæði og áður varðandi útgerðarkostnað stórskipa. Sýnir fjárlagafrv. stjórnarinnar glögg-lega, hvert stefnir í þessu efni. Fólkið, sem á lífsafkomu sína undir því, að landhelgin sé varin, heimtar vopnaða báta, ekki færri en fjóra eða fimm, og það því fremur, sem margir þeirra eru keyptir fyrir samskot úr verstöðvunum. Ef stór-skipin eru tvö, verður endurtekin gamla sagan. Öðru skipinu verður lagt inn á höfn, en hinu haldið úti eins og nú. Mistökin, sem nú er verið að fremja, stafa af því, að nokkrir af forráðamönnum landsins hafa látið vera að kynna sér þróun gæzlumál-anna á undangengnum 20 árum. Þjóðin hefur alla þá stund verið tvískipt um allar landhelgisáðgerðir. Tiltölulega fáir menn, eigendur stórskipa og síðar til viðbótar allmargir eigendur togbáta, hafa af eiginhagsmunahvöt óskað eftir ófullkominni gæzlu. Á fyrri árum var dulmáli beitt til að stjórna nokkrum hluta fiskiflotans inn í landhelgina til vítaverðra og óþjóðlegra athafna. Erlendir landhelgisbrjótar unnu þá í félagi við íslenzka borgara. Þegar vandað var um þetta óhæfilega ástand, var því haldið fram á þingi og í blöðum, að hér væri allt í lagi. Meiri hluti Alþingis lét blekkjast af þessum falsrökum, og misnotkun loftskættanna hélt áfram, þar til óyggjandi sannanir voru lagðar fram um viðtækt njósnarkerfi, sem tryggði erlend-um og innlendum brotamönnum þjóðhættulegan gróða af landhelgisveiðum. Síðan vex hættan við það, að fjöldi íslenzkra báta fær eins konar botnvörpu til að veiða á grunnsævi. Þá var landhelginni orðið hætt. Sektir fjölmargra slíkra báta, sem ekki hafa verið innheimtar, sýna, í hvert óefni komið er. Sökum taltækja á öllum meiri háttar veiðifleytum er óhugsandi fyrir fá en stór skip að skapa togbátunum og tog-urum nokkurt verulegt aðhald. Eins og fáeinir brotlegir togaraeigendur sannfærðu ótortryggna alþingismenn áður fyrr um sakleysi dulmálsskættanna, þannig er ósýni-legt samband milli nokkurs hluta báta- og skipaeigenda um að leika á Alþingi og ríkisstjórn og lokka þá til að eyða fjárhagsorku þjóðarinnar í kaup og útgerð margra skipa, sem eru mjög dýr í stofnkostnaði og rekstri, en hættulítil fyrir landhelgis-veiðimennina af ástæðum, sem fyrr eru teknar fram. Móti eyðingu ungfisksins í landhelginni stendur sá hluti þjóðarinnar, sem lifir af landróðrabátunum, og allir þjóðhollir menn, sem vilja ekki þurrka íslensk fiskimið með háskalegri rányrkju. Framtíð alls fólks við sjávarsiðuna og raunar allra landsmanna er komin undir því, að kröfu fólksins um marga vopnaða báta við gæzlu og björgun verði fram-fylgt. Næsta meginatriði er, að framkvæmd gæzlumálanna verði jafnan í höndum manna, sem eru þrautreyndir íslenskir sjómenn, einlægir og dyggir í starfinu og ófánlegir til að ganga í lið með þeim hluta þjóðarinnar, sem stundar rányrkju á hafinu uppi í landsteinum. Þær tilraunir, sem hafa verið gerðar til að tortryggja þá starfsmenn gæzlumálanna, sem jafnan hafa staðið örugglegast á verði um friðun landhelginna, munu aldrei lánast. Þjóðina vantar ekki reynslulausa viðvaninga með gullsnúrum til fegurðarauka til að halda uppi veizlulífi til vegsemdar íslenzk-

um fiskimiðun, meðan verið er að tæma þau með lögbrjótaveiðum. Það er eftirtektarvert, að fjögur síðustu árin, sem dönsk herskip voru hér við gæzlu, tóku þau engan bát eða skip að landhelgisveiðum. Skorti þó ekki, að þar voru til forustu menn í miklum tilhaldsklæðum. En á hinn bóginn hefur vélbáturinn Óðinn tekið í tugatali skip og báta við ólöglegar veiðar hér við land. Er þessi staðreynd fróðleg fyrir þá, sem halda, að gæzlustarfið eigi að vera skrautsýning til að gleðja fagurkera tilhaldslífsins.

Það er ánægjulegt fyrir okkur Svein Ólafsson í Firði að sjá dóm reynslunnar staðfesta skoðun okkar frá 1923. Hér á landi verður að sameina gæzlu landhelginna og björgun skipa og manna. Hér á að hafa eitt skip af líkri gerð og Ægi til að annast sérstök, erfið verk og þá einkum björgun skipa. Samhliða því þarf landið að eiga til gæzlu- og björgunarstarfa ekki minna en 4—6 báta, þannig að einn eða jafnvel tveir bátar séu til vara. Þeir eiga að geta komið til skjalanna utan við björgunarkerfið, til að skapa landhelgisbrjótum ótta og öryggisleysi. Flugvélar koma til greina, bæði við gæzlu og björgun, en þær geta ekki leyst verkefnið til hlítar, nema í samvinnu við gæzlubátana. Hin langa, dimma íslenska vetrarnótt útilokar, að flugvélar geti á þeim tíma náð til skipa að ólöglegum veiðum. Undir flestum kringumstæðum munu eigendur brotlegra skipa og báta vefengja mælingar og staðarákvarðanir, sem teknar eru úr lofti af vél, sem er á hraðflugi. Hefur þetta komið glögglega í ljós við þá reynslu, sem fengin er. Eitt stórt skip, nokkrir vopnaðir bátar og einhver stuðningur flugvéla mynda í framtíðinni gæzlu- og björgunarhring íslenskrar landhelgisgæzlu. Ef þessi floti verður jafnan undir forustu íslenskra og þrautreyndra sjómanna, má gera ráð fyrir, að unnt verði að verja íslenska landhelgi á viðunanlegan hátt og tryggja þjóðinni aflasæl fiskimið við strendur landsins um langa ókomna framtíð.