

Sp.

565. Tillaga til þingsályktunar

[196. mál]

um smíði varðskips.

Flm.: Bjarni Benediktsson.

Alþingi ályktar að veita ríkisstjórninni heimild til þess að hefja undirbúning að smíði nýs varðskips. Jafnframt er heimilað að verja fé úr Landhelgissjóði Íslands til byrjunarframkvæmda við smíði skipsins.

Greinargerð.

Svo sem nánar er rakið í bréfi forstjóra landhelgisgæzlunnar, dags. 16. þ. m., sem er fylgiskjal með þessu þingskjali, ber brýna nauðsyn til þess, að hið fyrsta verði fengið nýtt, hraðskreitt varðskip til landhelgisgæzlunnar í stað Ægis, sem nú er í æ ríkara mæli starfræktur til fiskirannsóknna, auk þess sem Ægir fullnægir ekki lengur þeim kröfum, sem gera verður um ganghraða helztu gæzluskipanna.

Fylgiskjal.

ÍSLENZKA LANDHELGISGÆZLAN

Reykjavík, 16. marz 1956.

Eins og hæstvirtu ráðuneyti er kunnugt, óskaði atvinnumálaráðuneytið eftir því í ársbyrjun 1953, að varðskipið Ægir yrði gert hæft til almennra fiski- og hafrannsóknna, þannig, að það sem fyrst gæti tekið þátt í síldarrannsóknunum hér við land.

Þar eð Ægir var þá orðinn 24 ára gamall og hafði ekki til að bera þann ganghraða, sem nú er krafizt af stóru varðskipi hér við land, þótt hann að öðru leyti væri gott og traust skip, þá gat landhelgisgæzlan fallizt á þessa beiðni atvinnumálaráðuneytisins, enda gerðu allir aðilar sér ljóst, að í staðinn fyrir Ægi yrði landhelgisgæzlan að fá annað stórt varðskip.

Síðan þetta samkomulag var gert, hefur Ægir verið á hverju sumri við síldarleit og hafrannsóknir, og hefur úthaldstími skipsins til þessara verka aukizt jafnt og þétt. Þannig verður í ár að gera ráð fyrir allt að 7 mánuðum til rannsóknarstarfa, og verður skipið þess vegna að hætta gæzlustörfum 1—2 mánuðum áður en vetrarvertíð lýkur, sem er mjög bagalegt. Á næsta ári má gera ráð fyrir enn

meiri notkun skipsins til rannsókna, en það þýðir, að not skipsins til almennrar landhelgisgæzlu og björgunarstarfsemi verða æ minni ár frá ári.

Frá sjónarmiði landhelgisgæzlunnar er því mjög tímabært að hefja nú þegar undirbúning að útvegum á stóru, hraðskreiðu varðskipi, og því til áréttingar vil ég enn fremur leyfa mér að benda á eftirfarandi atriði:

1) Landhelgisgæzlan hefur nú yfir að ráða 5 varðskipum, 2 stórum og 3 litlum, og á eitt lítið í smíðum, sem væntanlega verður tilbúið seint á þessu ári. Fjöldi varðskipanna verður þá jafn og áður, er Ægis missir við, en þar eð stærri skipunum fækkar, rýrnar afkastageta flotans sem heildar mjög mikið.

Sömuleiðis er rétt að benda á, að sum varðskipanna, eins og t. d. Sæbjörg, eru orðin bæði gömul og á ýmsan hátt óhentug og úrelt, miðað við þær kröfur, sem nú eru gerðar til þeirrar þjónustu, sem þau eru í.

2) Um fjölda ára hefur á hverju ári þurft að leigja tvö eða fleiri skip til þess að annast nauðsynlegustu gæzlustörf á vetrarvertíðinni, og stöðugt berast óskir um meiri gæzlu, t. d. nú síðast frá Breiðafirði. Sýnir það bezt, að varðskipin eru of fá. Hinn nýkeypti flugbátur hefur að vísu bætt mjög aðstöðuna við sjálfa landhelgisgæzluna, en eins og skiljanlegt er, vantar mikið á, að hann geti algerlega komið í stað skipa.

3) Reynsla undanfarinna ára hefur leitt í ljós, að samanborið við gömlu landhelgislinuna, þá er gæzla nýju fiskveiðilandhelginnar yfirleitt umfangsmeiri og gerir oft kröfur til stærri varðskipa. Er það sérstaklega áberandi við Suðvesturland, þar sem takmörkin eru víða langt undan landi. Lítil varðskip njóta sín því yfirleitt verr við sjálfa landhelgisgæzluna en áður. Stórir nýtizku togarar geta víða beinlínis verið að veiðum innan takmarkanna í svo slæmu veðri, að lítil skip geta lítið sem ekkert aðhafzt. Verði fiskveiðitakmörkin færð nokkuð út frá því, sem nú er, mun þetta atriði verða enn meira áberandi. Sem dæmi má benda á, að á undanförnum árum hafa tvö stærri varðskipin, Þór og Ægir, til samans tekið rúmlega 4 af hverjum 5 skipum, sem staðin hafa verið að ólöglegum veiðum.

4) Á undanförnum árum hefur stórum, hraðskreiðum togurum fjölgað mjög á Íslandsmiðum, og enn eru t. d. Bretar og Þjóðverjar með fjölda slíkra skipa í smíðum. Ekkert íslensku varðskipanna, að Þór einum undanteknum, hefur í fullu tré við þessa togara, hvað gang snertir, enda sýnir reynslan það greinilega. Hefur Þór á undanförnum árum tekið helming allra skipa staðsettra að ólöglegum veiðum og aldrei misst neinn grunaðan togara, sem þráfaldlega kemur fyrir hin varðskipin. Er dæmi þess, að eitt hinna varðskipanna hafi séð 8 erlenda togara að veiðum innan takmarkanna í einum hóp — og ekki náð einum einasta. Enn fremur er líka áberandi, hve erlendir togarar tilkynna löndum sínum fljótt um ferðir Þórs, ef þeir verða hans varir.

5) Eins og kunnugt er, hefur mjög góður árangur náðst af notkun flugvéla til landhelgisgæzlunnar, — og þótt hann að sumu leyti hafi orðið eins góður og frekast verður á kosið, t. d. er gæzluflugvélin einsömum tók togara og færði til hafnar fyrir skemmstu, þá má ekki vanmeta þann stuðning, sem fluggæzlunni er að gangmiklum varðskipum. T. d. hafa flestir þeirra togara, sem gæzluflugvélar hafa staðsett innan fiskveiðitakmarkanna, verið teknir með beinni aðstoð og vegna yfirburða Þórs. Önnur íslensk varðskip hefðu ekki getað gert það vegna gangleysis. Sömuleiðis má heldur ekki gleyma því, að enn sem komið er kemur fluggæzlan að litlum sem engum notum í þoku, illviðrum eða á dimmum nóttum.

6) Eins og áður er getið, hefur landhelgisgæzlan aðeins eitt stórt varðskip, er Ægir hverfur til hafrannsóknanna, en samkvæmt gamalli reynslu er það of lítið. Sem kunnugt er, er eitt af aðalverkefnum varðskipanna alls konar björgunarstarfi, og þegar um erfiðari eða stærri þvilík verk er að ræða, koma ekki önnur en stærri varðskipin til greina. En flestum björgunum á sjó er þannig háttáð, að þær ber brátt að, og verða því björgunarskipin að vera reiðubúin til þess að sinna þeim

hvenær sem er og eins fljótt og auðið er. Þetta þýðir, að landhelgisgæzlan verður helzt alltaf að hafa stórt varðskip tiltækt, ef vel á að vera. Hins vegar er það augljóst, að slíkt er ekki hægt með einu skipi, þar eð aðeins nauðsynlegasta eftirlit og vélahreinsanir krefjast um tveggja mánaða stöðvunar í höfn á ári — og enn meira, ef eitthvert sérstakt óhapp ber að höndum.

Um sjálfa landhelgisgæzluna er einnig hið sama að segja, — áratugareynsla hefur sýnt, að stórt, hraðskreitt varðskip þarf helzt alltaf að vera tiltækt, — minni varðskip og flugvélar njóta sín fyrst með slíkum bakhjalli.

Hingað til hafa Þór og Ægir verið látnir skipta þessum störfum á milli sín eftir aðstæðum, enda þótt Ægir hafi ekki komið að fullum notum vegna lítils gangs, en nú dregur að því, að það verður ekki hægt lengur, eins og að framan er sagt.

Af þeim ástæðum, sem að framan greinir, hefur á undanförunum árum verið athugað allýtarlega, hvort fánleg væru nokkur skip úr herflotum nágrannaþjóða okkar, er gætu komið í stað Ægis, er til kæmi, og að öðru leyti hentuðu hinni almennu gæzlustarísemi okkar bæði hvað sjóhæfni og útgerðarkostnað snerti.

Um árangurinn af þessum athugunum er það skemmst að segja, að ég tel vafasamt, að nokkur slík heppileg skip séu til meðal almennra tegunda af herskipum. Þau eru yfirleitt annaðhvort of stór eða mannfrek og því of dýr í rekstri eða of sérhæf til einnar eða annarrar tegundar sjóhernaðar, sem gerir þau óheppileg sem almenn varðskip hér í Norðurhöfum án mjög kostnaðarsamra breytinga.

Að þessum atriðum athuguðum tel ég því heppilegast fyrir landhelgisgæzluna að láta byggja nýtt varðskip í stað Ægis.

Vil ég þess vegna leyfa mér að leggja til við hæstvirt ráðuneyti, að það hlutist til um, að landhelgisgæzlunni verði heimilað að hefja nú þegar undirbúning að smíði á hraðskreiðu varðskipi á stærð við varðskipið Þór.

Pétur Sigurðsson.