

að skulda í húsaleigu og verður því húsaleigukrafa hans einnig rannsökuð hér í réttinum.

Það er að vísu svo, að kvittanir þær er kærður hefir afhent við greiðslu húsaleigu fyrir íbúð kæranda eru mjög óskýrar og óheppilega orðaðar, en þó verður það að teljast rétt sérstaklega með tilliti til vottorðsins í réttarskj. nr. 4, sem verður að skoðast sem aðalýfirlýsing, að húsaleiguskuldin hafi verið kr. 225,00 við maímánaðarlok og auk þess verður að telja að kærandi hafi ekki sannað rétt til að flytja úr húsnæðinu á þeim tíma, er hann flutti án þess jafnframt að sjá um greiðslu húsaleigunnar til 1. október næstkomandi.

Af þessum ástæðum verður að taka kröfu kærðs til greina um skuldajöfnuð þannig, að hinn umstefndi reikningur færist sem greiðsla upp í húsaleiguskuld kæranda, sem þá lækkar sem því nemur eða um kr. 219,30, en málskostnaður fellur niður.

Á máli þessu hefir enginn óþarfa dráttur orðið.

Mánudaginn 12. júní 1933.

Nr. 34/1930. **Valdstjórnin** (Sveinbjörn Jónsson)

gegn

Aðalsteini Pálssyni (Guðm. Ólafsson).

Botnvörpuveiðar. — Sýknun.

Dómur lögregluréttar Reykjavíkur 19. marz 1930: Kærður Aðalsteinn Pálsson, greiði 13500 króna sekt til Landhelgisjórðs Íslands og komi 8 mánaða einfalt fangelsi í stað sektarinnar ef hún verður ekki greidd innan viku frá lögbirtingu dóms þessa, svo og allan af máli þessu löglega-leiddan og leiðandi kostnað.

Allur afli og öll veiðarfæri, þar með taldir dragstrengir í b/v R. E. 153 „Belgaum“ frá Reykjavík skulu upptæk og andvirði renna í sama sjóð og sektin.

Dómnum skal fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur hæstaréttar.

Þegar mál þetta var fyrir hæstarétti í marzmánuði 1931, var ágreiningur meðal kunnáttumanna um ýms meginatriði þess. Með úrskurði þessa dóms 9. marz 1931 var því lagt fyrir rannsóknardómarann í málinu að afla álits þriggja dómkvaddra, óvilhallra og sérfróðra manna um stað varðskipsins, er það var á, þegar mælingarnar, sem í máli þessu greinir, voru gerðar. Hinn 1. apríl 1931 dómkvaddi rannsóknardómarinn þrjá menn til að framkvæma umrætt starf, og er greinargerð þeirra dagsett 21. marz 1932. Auk þess hafa margskonar framhaldsrannsóknir farið fram um málið og einstök atriði þess, fyrst yfirheyrsla á fyrrverandi stýrimanni á b/v Belgaum 18. apríl s. á. og yfirheyrslur á yfirmönnum varðskipsins Ægir 29. júlí og 3. sept. s. á. Við prófun þeirra og athugunum á bókum þeirra, sem haldnar höfðu verið á varðskipinu, kom það í ljós, að ýmiskonar ósamræmi var milli skýrslna bókanna um það, er gerzt hafði í sambandi við töku b/v Belgaum 17. marz 1930, og að breytt hafði verið færslu í þeim og inn í þær bætt eftir að dómur var kveðinn upp í málinu í héraði. Í tilefni af þessu krafðist skipaður verjandi kærða hér fyrir dómi í bréfi til dómsmálaráðherra, dags. 9. sept. 1932, að rannsókn á þessum atriðum yrði fyrirskipuð. Með bréfi, dags. 13. s. m. var lögmanni boðið að rannsaka áður nefnd kæruatriði fyrir sjódomi Rvíkur. Hófust þar próf 19. nóv. s. á. og var haldið áfram 21. og 22. s. m. og 3. dez. s. á. og loks 6. þ. m. var eitt vitna þeirra, er prófuð höfðu verið, látið staðfesta með eiði fyrir lögreglu-rétti Reykjavíkur skýrslur, er það áður hafði gefið

í málinu. Auk þessara réttarprófa hefir síðan málið var fyrir hæstarétti í marz 1931, verið aflað álits kunnáttumanna um einstök atriði, er síðan hafa komið fram í málinu.

Verk hinna þriggja dómkvöddu manna laut að því að ákveða stað varðskipsins kl. 12,23, kl. 12,29 og kl. 12,32 þann 17. marz 1930 síðd. eftir þeim skýrslum varðskipsforingjans, er þá lágu fyrir. Og þetta hafa hinir dómkvöddu menn gert, eftir því sem þeim þykir sennilegast. Áreiðanleik þeirra skýrslna hafa hinir dómkvöddu menn yfirleitt ekki metið, enda verður ekki séð, að neitt hafi fyrir þeim legið um það atriði annað en þá var fram komið fyrir dómi í málinu. Það, hversu mikið byggja megi á greinargerð hinna þriggja dómkvöddu manna um úrslit málsins, fer því eftir því, hversu mikið megi byggja á skýrslum varðskipsyfirmannanna, þeim, er fyrir dómkvöddu mönnunum lágu, og þeir hafa lagt til grundvallar við rannsóknir sínar. Ef ekki þykir byggjandi á nefndum skýrslum varðskipsyfirmannanna, þá getur ekki heldur greinargerð dómkvöddu mannanna haft neina úrslitapýðingu í málinu. Verður þá að athuga skýrslu varðskipsforingjans frá 17. marz 1930, er fram kom í lögreglurétti Reykjavíkur 18. s. m., með samanburði við bækur skipsins og önnur gögn, sem fram hafa komið.

Um atburði þá, er gerzt höfðu 17. marz 1930 í sambandi við töku b/v Belgaum R.E. 153, voru haldnar fjórar bækur, sem venjulegt er að halda á íslenskum varðskipum við slík tækifæri: „Rissbók“ svo kölluð, athuganabók, „kladdi“, eða uppkast að leiðarbók, og leiðarbók. Auk þess hafa kladdi að vélardagbók og vélardagbók skýrslur

um gang vélar o. fl. Fyrstu fjórar bækurnar halda skipherra og stýrimenn, en hinar tvær vélstjórar.

Í áðurnefndri skýrslu skipherrans segir, að kl. 11,40 árdegis þann 17. marz 1930 hafi varðskipið haft tal af báti, sem hafi verið að koma úr róðri vestan fyrir Öndverðarnes. „Rissbók“ og athuganabók segja ekkert um þetta, en „kladdanum“ ber hér saman við skýrslu skipherrans. Leiðarbókin hefir og upphaflega haft samhljóða skýrslu að geyma, en tölunni 11,40 hefir, að því er virðist í maí 1930, verið breytt í 11,48. Samkvæmt vélarbókunum var vélin í fullum gang kl. 11,40, var stöðvuð kl. 11,44, sett á ferð aftur á bak kl. 11,46 og síðan stöðvuð kl. 11,47. Virðist sem yfirmenn skipsins hafi tekið eftir þessu ósamræmi milli sinna bóka og vélarbókanna, og að síðan hafi einhver þeirra breytt tölunni 11,40 í 11,48 í leiðarbók — en ekki í kladdanum — til betra samræmis við vélarbækurnar.

Næst segir í skýrslu skipherrans, að kl. 11,55 hafi varðskipið „farið framhjá Öndverðarnesi“, og að samtímis hafi sést togari, „sem virtist hafa N.A.-læga stefnu og miðaðist í m/v V.N.V. stefnu frá varðskipinu“. „Rissbókin“ segir ekkert um þetta, en athuganabókin segir, að kl. 11,55 hafi Ægir verið á vesturleið fyrir Öndverðarnes, og „sást þá togari, sem auðsjáanlega var í landhelgi“. Kladdi og leiðarbók segja aðeins, að kl. 11,55 hafi togari sést V.N.V. af Öndverðarnesi. Eftir vélarbókunum var skipið kyrrt frá kl. 11,47 til kl. 11,58 og hefði skipið eftir því átt að hafa verið kyrrt kl. 11,55, og hefði því ekki getað verið að fara framhjá Öndverðarnesi kl. 11,55, eins og skipherrann segir í skýrslu sinni. Skipherrann virðist síðar hafa veitt þessu ósamræmi milli skýrslu sinnar og vélarbóka

eftirtækt. Þann 24. maí 1930 markar hann, eftir ágizkun, stað varðskipsins, er það hitti bátinn kl. 11,40 (eða 11,48), allöngu innanvert við Öndverðarnes, og sama dag markar hann, einnig eftir ágizkun, stað varðskipsins kl. 11,55 nokkru fyrir innan nesið, og hefir hann þar með, að því er virðist, horfið frá því atriði í skýrslu sinni að varðskipið hafi þá (kl. 11,55) „farið fyrir Öndverðanes“.

Þá segir skipherrann næst í skýrslu sinni, að kl. 11,58 hafi togarinn snúið til vinstri „og hélt beint út frá landin eftir það á undan varðskipinu“. Sá eini skilningur verður lagður í skýrslu skipherrans, að varðskipið hafi verið á ferð kl. 11,58, eins og kl. 11,55. „Rissbók“ og athuganabók segja að kl. 11,58 hafi togarinn „beygt meir út“, en athuganabókin bætir því við að þá hafi verið haldið í áttina til togarans. „Kladdi“ og leiðarbók geta einskis atburðar við kl. 11,58. En, að líkindum til samræmis við vélarbækurnar, hefir þessari klausu verið síðar, að því er virðist í maí 1930, bætt inn í meginmál leiðarbókarinnar, en ekki „kladdann“. „11,59 haldið af stað“. Með þessu virðist gefið í skyn, að varðskipið hafi einmitt haldið kyrru fyrir til kl. 11,58, eins og vélarbækurnar segja, eða kl. 11,59. Og er þessi síðastnefnda færsla í leiðarbókina í fullu ósamræmi við oftnefnda skýrslu skipherrans.

Eftir skýrslu skipherrans var varðskipið komið að togaranum kl. 12,19 síðdegis. Hún verður, eins og fyrr segir, ekki skilin öðruvísi en svo, að varðskipið hafi siglt eftir togaranum frá kl. 11,55 árdegis til kl. 12,19 síðdegis, eða í 24 mínútur. Það virðist mega byggja á því, að varðskipið hafi að meðaltali ekki farið minna en 12,5 sjómíli á klukkutíma, og hefði samkvæmt því átt að vera ná-

lægt 5 sjómílum undan landi, er það nam staðar hjá togaranum. Hinsvegar segja vélarbækurnar, að vélin hafi verið stöðvuð kl. 12,16 og eftir þeim ætti þá útsiglingartími varðskipsins að hafa verið, frá kl. 11,58, er vélin á, samkvæmt þeim, að hafa verið sett í gang, og til kl. 12,16 eða 18 mínútur. En þá hefði varðskipið, með sama hraða sem áður segir, hafa átt að vera rúmar 3 sjómílur undan Öndverðarnesi, er það staðnæmdist við togarann. Ef farið er eftir frumskýrslu skipherrans, hefði varðskipið átt að vera nálægt 2 sjómílur utan við landhelgilínu, en eftir vélarbókum rétt utan við hana, er það nam staðar hjá togaranum.

Skipherrann hefir gert þá athugasemd viðvikjandi útsiglingartíma varðskipsins, að tímamörk þau, sem skýrsla hans greinir, hafi verið sett eftir armbandsúri eins stýrimannanna, en það hafi verið, 4—5 mínútum eftir varðúri skipsins. Jafnframt er þó að ráða af umsögn skipherrans um þetta, að klukkumismunur þessi hafi ekki skipt máli um útsiglingartíma varðskipsins, því að farið hafi verið eftir sömu klukku allan tímann frá því kl. 11,55 og til kl. 1,30 er töku togarans er talið lokið til hlitar. Einn stýrimanna varðskipsins hefir að visu borið það fyrir rétti, að hann hafi eftir kl. 12,14, er togarinn nam staðar farið ofan í stjórnklefa til að gæta á varðúrið, sem þá hafi verið 12,19. En af þessu verður ekki ráðið neitt um það, að tímaákvörðanir eftir kl. 12,14 eftir úri stýrimanns, hafi verið teknar eftir annari klukku en hans úri eftir það til kl. 1,30, enda ólíklegt, að slík aðferð, sem mundi hafa ruglað öllum tímaákvörðunum, þar sem þó fullrar nákvæmni var þörf, hafi verið höfð.

Samkvæmt framansögðu ber skýrslum frá hendi

varðskipsforingjans og bókum varðskipsins svo illa saman um tímamörk og annað, er útsiglingartíma varðskipsins snertir, að ekki verður af þeim fengin nokkur áreiðanleg víska um það, hversu lengi varðskipið hefir siglt frá því, að það hóf eftirför sína eftir togaranum og þar til það nam staðar hjá honum. Verður af þessum ástæðum ekki ráðið af siglingartímanum um stað varðskipsins, er mælingarnar voru gerðar.

Þá kemur að hornamælingum varðskipsins.

Í oftnefndri skýrslu sinni frá 17. marz 1930 gefur skipherrann upp þessar hornamælingar:

I. Mæling kl. 12,23:

Öndverðarnesviti
> 23° 21'

Bárðarkista
> 34° 32'

Dritvíkurtangi

Dýpi telur skipherrann 325 metra.

Þessa athugun telur skipherrann gefa stað varðskipsins um 0,2 sjómilur innan við landhelgilínu. Þessa staðarákvörðun telur forstöðumaður stýrimannaskólans þar á móti svo óglögga, að vafi leiki á um miðin, og hefir sett stað skipsins 0,46 sjóm. fyrir utan eða 0,12 sjóm. fyrir innan landhelgilínu eftir því, hvaða mið eru notuð. Og öðrum kunnáttumönnum, sem athugað hafa mælingar þessar, ber ekki heldur saman.

II. Mæling kl. 12,29:

Öndverðarnesviti
> 29° 08'

Öndverðarneshólar
> 29° 12'

Dritvíkurtangi

Telur skipherrann þessa athugun sýna stað varðs-
skipsins rétt utan við landhelgilínu, og hefir for-
stöðumaður stýrimannaskólans sett hann 0,08
sjóm. utan við línuna.

III. Mæling kl. 12,32:

Öndverðarnesviti

> 28° 20'

830 metra hóllinn s. við Bárðarkistu

> 30° 22'

Dritvíkurtangi

Þessa mælingu telur skipherrann einnig sýna
stað varðs skipsins lítið eitt utan við landhelgilínu.
En forstöðumaður stýrimannaskólans hefir sett
þennan stað 0,86 sjóm. fyrir utan landhelgi.

Aðrir kunnáttumenn hafa ekki heldur getað orð-
ið sammála um staði þá, er þessar mælingar, II. og
III., sýni, sérstaklega ekki sú síðasta.

„Rissbók“, athuganabók og leiðarbók ber um
gráðutal hornanna saman við skýrslu skipherra, en
í „kladda“ stendur annað gráðutal við síðara horn-
ið í öllum mælingunum, þannig:

Mæling I.

Bárðarkista

> 31° 32', eða 3° munur

Dritvíkurtangi

Mæling II.

Öndverðarneshólar

> 29° 02', eða 10' munur

Dritvíkurtangi

Mæling III.

830 metra hóllinn

> 30° 32', eða 10' munur

Dritvíkurtangi

Forstöðumaður stýrimannaskólans hefir einnig

markað stað varðskipsins á kortið samkv. gráðutali „kladdans“. Kemur þá staður varðskipsins kl. 12,23 um 5,00 sjóm. frá Öndverðarnessta, og svarar það, eins og áður segir, til þess, að varðskipið hefði siglt út þaðan 24 mínútur með 12,5 sjóm. hraða. Hinir staðirnir verða annar mjög við landhelgilínu, en hinn um 600 metra fyrir utan þann fyrra. Og verður ekkert samræmi innbyrðis milli þeirra neinna.

Þar sem nú kunnáttumenn eru í verulegum at-riðum ósammála um staðarákvarðanir varðskipsins og bækur þess greina mismunandi gráðutal á hinum mældu hornum, þá verður staður varðskipsins, er mælingarnar voru gerðar, ekki heldur ákveðinn eftir þeim með nauðsynlegri nákvæmni. En með því að forsendur brestur til þess að ákvarða stað varðskipsins, þá verður tilsvareandi óvissa um það, hversu nærri landi togarinn hafi verið kl. 11,55, þegar hann sást fyrst, eftir skýrslu skipherrans, frá varðskipinu. Verður því að telja sannanir skorta fyrir því, að togarinn hafi þá verið að veiðum í landhelgi. Ber því að sýkna hinn kærða skipstjóra af kærú valdstjórnarinnar í máli þessu og fella niður ákvæði hins áfrýjaða dóms um málskostnað og upptöku afla og veiðarfæra togarans Belgaum R.E. 153.

Samkvæmt þessu verður að leggja á ríkissjóð greiðslu alls sakarkostnaðar, bæði í héraði og fyrir hæstarétti, þar með talin málflutningslaun skipaðs sækjanda og verjanda fyrir hæstarétti, 500 krónur til hvors.

Dráttur sá, er orðið hefir á máli þessu, þykir nægilega réttlættur með greinargerð þeirri um

gang þess frá 9. marz 1931, sem í upphafi dóms þessa stendur.

Því dæmist rétt vera:

Kærði, Aðalsteinn Pálsson, á að vera sýkn af kærum valdstjórnarinnar í máli þessu. Ákvæði hins áfrýjaða dóms um upptöku afla og veiðarfæra, þar með dragstrengja, togarans Belgaum R.E. 153 skulu niður falla. Allur kostnaður sakarinnar bæði í héraði og fyrir hæstarétti, greiðist úr rikissjóði, þar með talin málflutningslaun skipaðs sækjanda og verjanda fyrir hæstarétti, hæstaréttarmálaflutningsmannanna Sveinbjarnar Jónssonar og Guðmundar Ólafssonar, kr. 500.00 til hvors.

Forsendur hin áfrýjaða dóms hljóða svo:

Mál þetta er höfðað af valdstjórnarinnar hálfu gegn Aðalsteini Pálssyni, skipstjóra á e/s „Belgaum“ R. E. 153 fyrir brot gegn ákvæðum laga nr. 5 frá 18. maí 1920.

Málavextir eru þeir sem nú skal greina:

Mánudaginn 17. marz 1930 var varðskipið „Ægir“ á leið vestur með Öndverðarnesi. Um kl. 11,40 árdegis var haft tal af bát, sem var að koma úr róðri vestan fyrir nesið. Bátsverjar sögðu, að 3 togarar hefðu verið fyrr um daginn út af Svörtuloftum, sögðu þeir að einn þeirra, grár togari frá Reykjavík, hefði verið talsvert nær en hinir, mennirnir voru þá spurðir, hvort hann mundi hafa verið í landhelgi, sögðust þeir ekki vita það, en hann hefði verið á að giska á níræðu dýpi, eða á þeim slóðum, sem þeir væru vanir að vera með lóðir sínar. Að samtalinu loknu var haldið áfram vestur með landinu.

Kl. 11,55 árdegis var farið fram hjá Öndverðarnesi; samtímis sást togari, sem virtist hafa NA.-læga stefnu, og

miðaðist í m/v VNV frá varðskipinu. Kl. 11,58 snéri togarinn til vinstri og hélt eftir það beint út frá landinu, á undan varðskipinu.

Kl. 12,02 síð. var stöðvunarmerki dregið upp og samtímis skotið púðurskoti.

Kl. 12,04 var skotið öðru púðurskoti.

Kl. 12,07 var skotið kúlu stb.-megin við togarann.

Kl. 12,13 var skotið annari kúlu bb.-megin og framan við togarann; hafði togarinn breytt lítilsháttar um stefnu og hélt nú meira til vesturs, og virtist nema staðar kl. 12,14 síðd.

Kl. 12,19 var komið að togaranum R. E. 153 „Belgaum“ frá Reykjavík. Var hann með Bb. vörpu úti og var byrjaður að hala inn vörpustrengina. Stb. vörpuhlerarnir hengu í gálgum og var að sjá sem sú varpa lægi laus á þilfarinu, enda kom það í ljós síðar, þá komið var um borð í togarann.

Kl. 12,23 síðd. var gerð eftirfarandi staðarákvörðun hjá togaranum, þar sem hann var að hala inn vörpuna:

Öndverðanesviti

> 23° 21'

Bárðarkista

> 34° 32'

Dritvíkurtangi

Einnig var N-kanturinn á Enni $\neq$ með Öndverðanesvitnum. Dýpi mælt 325 m. Þessi athugun gefur stað varðsupsins sem var þá rétt hjá togaranum, um 0,2 sm. innan landhelgislinunnar, en þá var togarinn búinn að halda út frá landinu, frá því hann sneri við kl. 11,58 árd. eða í 16 mínútur.

Kl. 12,29 var aftur gerð staðarákvörðun til samanburðar, enda þótt skipið hefði rekið út á við fyrir ANA-kalda.

Öndverðanesviti

> 29° 08'

Öndverðaneshólar

> 29° 12'

Dritvíkurtangi

Bátur var sendur um borð í togarann eftir skipstjóranum. Meðan báturinn var á leiðinni til varðsupsins aftur, var enn gerð eftirfarandi staðarákvörðun:

Öndverðanesviti

> 28° 20'

830 m. hóllinn S. við Bárðarkistu

> 30° 22'

Dritvikurtangi

Báðar síðari athuganirnar sýna stað varðskipsins rétt utan við landhelgislínu, kemur það til af því, að skipið hafði rekið á tímabilinu, eins og áður er getið.

Kærður hefir nú neitað því að þessi skýrsla skipherrans sé rétt, hann telur sig alls ekki hafa verið að veiðum í landhelgi og kveðst hafa verið að enda við að kasta þegar hann heyrði fyrri skotið, og þá haft stefnu í NA. Hann hefir jafnframt játað það, að hann hafi séð reykingu af tveimur skotum varðskipsins áður en hann heyrði þetta umrædda skot, en hann hafi þrátt fyrir það haldið áfram að slaka út því hann hafi talið sig fyrir utan landhelgi. Eftir að hann hafði slakað út 350 faðma, kveðst hann hafa togað í nokkrar mínútur og að því búnu byrjað að draga inn samtímis eða rétt á eftir að hann heyrði seinna skotið. Kærður telur sig hafa haft stefnuna í NA. eins og fyrr segir þegar hann heyrði fyrri skotið og var að enda við að kasta, en að því búnu segist hann hafa snúið skipi sínu á bakborða til vesturs og þá farið að draga inn vörpuna aftur og hafi þetta tekið sig um 9 mínútur, en meðan hann dró inn 150—200 seinustu faðmana, kveðst hann hafa snúið skipinu enn þá meira á bakborða til SA. Hann telur sig því frekar hafa nálgast land en fjarlægst þennan tíma. Áður en kærður byrjaði að kasta kveðst hann hafa tekið þessar miðanir: Purkhóll bar undir Hólahóla og Svörtuloftavitinn miðaðist eftir kompás í SA. t. S. $\frac{1}{4}$ S. og hann kveðst hafa gert miðanir þegar hann heyrði skotið og byrjaði að draga inn vörpuna og voru þau mið þannig: Svörtuloftavitann bar saman yfir eitt við Bárðarkistu og Purkhóll jaðraði norðurkant á Hólahólum, en samtímis kveðst hann hafa tekið kopásmiðun af Öndverðanesvita og var vitinn í ASA og Dritvikurtangi miðaðist í S. $\frac{1}{2}$ A. Miðanirnar þær tvær fyrrnefndu kveðst hann hafa gert einn, en kompásmiðanirnar kveður hann Þórarinn Gunnlaugsson, sem gengdi stýrimannstörfum um borð, hafa gert með sér. Þegar fyrrnefndar tvær landmiðanir eru settar lauslega út á kortinu, virðast þær gefa stað

skipsins utan við línu, en þessar miðanir er ekki unnt að setja út með neinni verulegri nákvæmni og kærður er einn til frásagnar um þær, svo þær geta ekki haft áhrif á niðurstöðu þessa máls.

Þórarinn Gunnlaugsson, sem gengdi stýrimannsstörfum á togaranum hefir kannast við það, að hann hafi gert frammannefndar kompásmiðanir á nefndum stað og stundu og hann hefir sýnt í réttinum til sönnunarmerkis um það miða, þar sem á eru ritaðar þessar kompsmiðanir, og kveðst hann hafa ritað þetta niður alveg samstundis og hann gerði miðanirnar. Þetta vitni og kærður í þessu máli hafa báðir verið látnir setja þessar miðanir út í sitt kortið hvor, og hefir það gefið stað togarans um 0,2 úr sjómílu innan landhelgislinunnar. Vitnið hefir og sett þessar miðanir út í annað kort, sem hefir nokkuð minni mælikvarða, og hafa þá miðanirnar sýnt stað skipsins á landhelgislinunni

Auk þessa hafa tveir af skipsmönnum talið sig hafa tekið landmiðanir meðan verið var að draga inn vörpuna og segja þeir að þær hafi verið þannig: Öndverðanesviti yfir há Ólafsvíkur-Enni og nyrðri jökulhúfan á Smáhóla, sem eru sunnan við Öndverðaneshólana. En framburður þessara vitna hefir að öðru leyti verið svo ósamhljóða að ekki hefir þótt rétt að láta þau staðfesta framburð sinni með eiði. Það sem aðallega verður að byggja á við staðarákvörðun togarans er því skýrsla skipherrans og þær staðarárækvörðanir sem þar eru tilgreindar og ekki hefir verið hnekkkt, heldur eru þvert á móti studdar af þeim staðarákvörðunum kærðs sjálfs og stýrimanns hans, sem einna mest virðist vera á að byggja, þar sem hér er um að ræða kompásmiðanir en ekki landmiðanir, þær eru ritaðar niður um leið og þær eru gerðar og staðhæft er að þær séu gerðar með nákvæmni.

Nú ber að visu að líta á það, að 0,2 úr sm. er ekki meiri fjarlægð en það, að ekki er fullkomlega útilokað, eftir því sem sumir mælingarfróðir menn telja að skakkað geti til eða frá, en þá ber á það að líta í hvaða stefnu kærður sigldi áður en þessar staðarárækvörðanir voru gerðar.

Í skýrslu skipherrans er talið að sést hafi til togarans kl. 11,55 árdegis og þá hafi hann stýrt í NA stefnu, en kl. 11,58 hafi hann snúið til vinstri og eftir það haldið

út frá landinu undan varðskipinu. Kl. 12,02 mínútur er síðan dregið upp stöðvunarkerki og skotið púðurskoti og kl. 12,04 skotið öðru púðurskoti, en kl. 12,07 mínútur fyrst skotið kúluskotinu. Nú er það upplýst með framburði kærðs sjálfs, að hann heyrði aðeins kúluskotin, en sá reykinn af púðurskotunum og hann kveðst hafa verið að enda við að kasta þegar hann heyrði fyrsta skotið, en það var kl. 12,07.

Með því að það er skýrt tekið fram í skýrslu skipherrans og staðfest með framburði 1. og 2. stýrimanns, sem kærður hefir tekið jafngildan sem eiðfestur væri, þótt hann mótmæli honum, að togarinn stýrði frá landi eftir kl. 11,58 árd. verður að telja það sannað í málinu að svo hafi verið.

En eins og fyrr er um getið kveðst kærður, og stýrimaður hans hefir staðfest þann framburð, hafa verið að enda við að kasta er hann heyrði fyrra skotið, en verið að kasta þegar hann sá reykinn úr púðurskotunum. Hann kveðst hafa togað í nokkrar mínútur og hafa byrjað að draga inn samtímis eða rétt á eftir og hann heyrði seinna skotið.

Því er haldið fram í málinu af kærðum sjálfum, að skip hans fari með um 8 mílna hraða þegar hann kastar, um 3 mílna hraða þegar hann togar og sé næstum því kyrrt þegar það dregur inn veiðarfærin aftur. En aðrir skipsmenn, sem spurðir hafa verið um þetta telja að skip hans fari nokkuð hraðara. Ef gengið er út frá því, að framburður kærðs sjálfs og stýrimannsins um þessi atriði sé réttur, og að framburður yfirmanna skipsins um það hvert skipið hafi stefnt eftir kl. 11,58 árd. er, eins og að gera verður að áliti réttarins tekin sem næg sönnun um það atriði, verður ekki hjá því komist að telja það sannað að togarinn hafi frá kl. 11,58 árd. til um kl. 12,07 mínútur siglt frá landi með um 8 mílna hraða á klukkustund og frá því um kl. 12,07 mínútur til allt að 12,13 mínútur með um 3 mílna hraða. Samkvæmt þessu verður því að telja það nægilega sannað, að kærður hafi verið að veiðum með botnvörpu í islenzkri landhelgi rétt áður en varðskipið Ægir kom þar að honum kl. 12,19 e. h. 17. þ. m. og með því brotið gegn ákvæðum 1. greinar laga nr. 5 frá 18. maí 1920.

Kærður hefir með dómi sýslumannsins í Stykkishólmi kveðnum upp 18. febrúar 1922, verið dæmdur í 4000 króna sekt fyrir að hafa veiðarfærin í ólagi, sömuleiðis hefir hann verið dæmdur af bæjarfógetanum á Siglufirði 13. september 1926 í 5000 króna sekt fyrir að hafa veiðarfærin í ólagi.

Í þessu máli hefir skipherrann á varðskipinu sent dóm-aranum útdrátt úr dagbók E/s „Þór“ frá 20. marz 1924, þar sem fært er til bókar að togarinn „Kári Sölmundarson“ hafi verið staðinn að veiðum í landhelgi þann dag undan Þykkvabæ, en kærður í þessu máli var þá skipstjóri á þeim togara.

Kærður kveðst að visu muna eftir því að „Þór“ hafi farið fram hjá e/s „Kára Sölmundarsyni“ um þessar slóðir þennan dag, því kallað hafi verið á sig um borð í „Þór“ hálfum mánuði seinna til að tala um það við sig, að hann mundi hafa verið í landhelgi. En hann kveðst hafa neit-að því, fært fram gagnsannanir og „Þór“ hafi ekki þótt sínar mælingar svo áreiðanlegar, að skipherrann hafi viljað kæra.

Þótt þetta atriði kunni að skipta nokkru máli fyrir niðurstöðu þessa aðalmáls, sem liggur fyrir réttinum, er refsingin verður ákveðin, virðist dómaranum þó að það ekki skipta svo verulegu atriði að fært þætti að tefja aðal-málið, að mjög miklum mun til þess að rannsaka til hlítar ofan nefnda kæru frá 1924.

Með tilliti til hinna fyrri brota kærðs, þykir refsing sú er hann hefir tilunnið samkvæmt 3. grein laganna sbr. og 1. gr. laga nr. 4 frá 1924 og að gengi íslenzkrar krónu er í dag þannig, að 1 króna íslenzk jafngildir 81,83 aukum gulls, samkvæmt upplýsingum frá Landsbanka Íslands, hæfilega ákveðin 13500 króna sekt til Landhelgissjóðs Íslands og komi 8 mánaða einfalt fangelsi í stað sektarinnar ef hún verður ekki greidd innan viku frá lögbirtingu dóms þessa. Allur afli og öll veiðarfæri, þar með taldir dragstrengir í b/v R. E. 153 „Belgaum“ frá Reykjavík skulu upptæk og andvirði renna í sama sjóð og sektin.

Loks greiði kærður af máli þessu allan leiddan og leið-andi kostnað.

Á máli þessu hefir enginn óþarfur dráttur orðið.