

man ment at burde fremsætte nærværende Lovforslag, der hviler paa den Forudsætning, at Statens finansielle Andel i Opgavens

Løsning gennem Indførelsen af den foreslaaede Isafgift begrænses til Kapitaludlæg med passende Forrentning og Amortisation.

### Bemærkninger til Lovforslagets enkelte Paragraffer.

#### Til § 1.

Ved Fastsættelse af den mest hensigtsmæssige Størrelse og Type af en Isbryder til Brug i danske Farvande vil der være at tage Hensyn til efternævnte Forhold.

Den paagældende Isbryder maa kunne anvendes i de vigtigste danske Færdselsruter og i de største Provinshavne, herunder navnlig Aarhus, Aalborg, Frederikshavn og Helsingør og derhos være indrettet til at arbejde saavel i Fastis som i Isskruninger.

De nævnte Krav begrænser Skibets Dybgang, Skruens Dimensioner og Maskinens Hestekraft.

For at gøre Isbryderen anvendelig under alle Forhold vil det anbefale sig at give Linierne i Forskibet speciel Form samt kun at forsyne Skibet med enkelt Skrue agter, saaledes at det paa forskelligt Trim kan arbejde saavel i Fastis som i Skruninger.

Isforholdene i de danske Farvande er sædvanligvis af den Beskaffenhed, at de under varierende Vind- og Strømforhold hurtigt skifter Karakter. Følgelig vil det almindeligvis ikke være muligt at holde nogen fast Rende aaben i Isen, og det bliver derfor en Isbryders Arbejde at bringe Skib for Skib fri af Isen og ud i aabent Vand eller til Havn. Idet den af en Isbryder tilvejebragte Rende i Isen paa Grund af Ismassernes Bevægelse almindeligvis kun vil være passabel for Koffardskibe, naar disse følger umiddelbart i Isbryderens Kølvand, og da en Isbryder paa denne Maade saaledes kun vil kunne assistere meget faa Skibe ad Gangen, vil det være af væsentlig Betydning, at den paagældende Isbryder besidder stor Manøvreevne. Man bør følgelig tilstræbe at gøre Isbryderen saa kort og tillige saa kraftig som mulig.

En Isbryder, der opfylder de ovenomhandlede Fordringer med Hensyn til Størrelse og Maskinens Styrke maa — efter de Erfaringer, der er indhøstet med Hensyn til Brydning af Is i danske Farvande — anses for at være den til Formålet bedst egnede Type.

Paa Grundlag af et af Handelsministeriet i Overensstemmelse med ovenstaaende udarbejdet Projekt (se Bilag 5) i Forbindelse med dertil hørende Specifikationer og Kontraktforslag, har man indhentet Tilbud fra en Række danske Skibsværfter paa Bygning af en saadan Isbryder. Ifølge de modtagne Tilbud vil det være muligt at faa den paagældende Isbryder bygget paa dansk Værft i en Byggetid af ca. 9 Maaneder og for en samlet Byggepris af ikke over 1,535,000 Kr.

Udover de indkaldte Tilbud paa Bygning af den projekterede Isbryder har enkelte af de fornævnte Skibsværfter indgivet Tilbud paa Bygning af en Isbryder af tilsvarende Dimensioner som den projekterede, men forsynet med Dieselmotor i Stedet for Dampmaskine. Ifølge de modtagne Tilbud vil en saadan Isbryder kunne bygges paa dansk Værft i Løbet af 9 Maaneder og for en Pris af 1,800,000 Kr. Da man imidlertid savner Erfaring for, hvorvidt Anvendelse af Dieselmotor i en Isbryder teknisk set er forsvarligt og praktisk, og da Bygning af en motordreven Isbryder i nogen Grad maa betegnes som et Eksperiment, har man — til Trods for, at Gennemførelsen af den saaledes foreslaaede Plan vilde betyde et nyt Virkefelt for Dansk Skibsmotorindustri — ikke ment at burde stille Forslag om Bygning af en saadan Isbryder.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Tilvejebringelsen af en Isbryder ved Køb fra Udlandet bemærkes, at der for Ministeriet har foreligget enkelte Tilbud om Køb af delvis færdigbyggede eller fuldt færdige Isbrydere; ingen af disse synes imidlertid at besidde saadanne Egenskaber, at de med samme Nyttetvirkning som den projekterede Isbryder kan anvendes i danske Farvande. Naar hertil kommer, at Salgssummen i hvert enkelt Tilfælde overstiger det Beløb, der vilde medgaa til paa dansk Værft at bygge den efter danske Forhold mest hensigtsmæssige Isbryder, synes ingen af de hidtil modtagne Tilbud at kunne være af Interesse.