

Dansk Dampskibsrederiforening.**Bilag 1.**

København, d. 24. Februar 1922.

I Slutningen af forrige Aarhundrede havde København intet Isbrydermateriel, der i haarde Vintre var i Stand til at yde virkelig effektivt Arbejde, og Følgen heraf var da ogsaa, at Havnen fuldstændig kunde afspærres ad Søvejen. Da saaledes Øresund en Vinter blev fuldstændig lukket for Gennemsejling i ca. 2 Maaneder, satte de interesserede Parter sig i Bevægelse for at faa bygget en Isbryder, der under vanskelige Isforhold vilde være i Stand til at holde Københavns Havn tilgængelig, og Resultatet blev, at Isbryderen „Sleipner“ blev bygget i Aaret 1896.

I Aarene derefter og lige indtil i Aar indtraf imidlertid ingen Isvinter af nogen Betydning, og „Sleipner“ blev derfor solgt til Udlandet, idet man desværre fejlagtig skønnede, at der ikke vilde blive Brug for den. I Stedet lod Havnevæsenet Isbryderen „Vædderen“ bygge, der var et betydeligt mindre Skib, baade hvad Maskinkraft og Størrelse angaar, end „Sleipner“. Nu er der igen indtraadt en Isvinter, og Historien har gentaget sig. „Vædderen“ er langt fra tilstrækkelig til at holde Københavns Havn tilgængelig; den kan lige holde selve Havneløbet og Sundet farbart, men dermed har den ogsaa nok at gøre, saaledes at der ikke er nogen Mulighed for at faa den anvendt til at holde Farvandet i Kattegat aabent. Det har i denne Vinter vist sig, at et meget stort Antal Skibe er frosset fast i Kattegat, og et mindst ligesaa stort Antal har overhovedet afholdt sig fra at sejle af Frygt for at sidde fast i dette Farvand. Det vilde derfor have været i højeste Grad ønskeligt, om Staten som saadan havde raadet over en stor Isbryder, væsentligst til at assistere Skibene i Farvandet mellem Helsingør og Skagen.

Da man jo ogsaa i Fremtiden kan risikere lignende Isvintre som den i Aar, og Erfaringen har vist, at manglende Isbrydermateriel koster Landet urimelig mange Penge og giver de danske Havne et daarligt Ry i Udlandet, skal Dansk Dampskibsrederiforening herved tillade sig at henstille til det høje Ministerium at tage under Overvejelse, om der ikke maatte være Anledning til, at Staten gik i Gang med enten ved Køb fra Udlandet eller ved selv at bygge, at erhverve en til Formaalet passende Isbryder.

Selve Anskaffelsen af en saadan Isbryder er efter Foreningens Formening ubetinget en Statsopgave, men til Betaling af Omkostningerne ved Driften samt Amortisation og Forrentning af den til Bryderen anvendte Kapital, kunde man tænke sig, at der i 2 à 3 Vintermaaneder hvert Aar blev lagt en Afgift paa samtlige Varer og Skibe, der maatte indkomme til dansk Havn. Hvis Isbryderen blev økonomisk administreret og f. Eks. dens Besætning blev taget blandt Marinens faste Stab af Officerer og Mandskab og den under Oplægning havde Plads i Flaadens Leje, hvor den uden Udgifter kunde blive passet og tilset af Marinens faste Personale, vilde de Afgifter, der skulde opkræves, formentlig ikke blive ret store og vilde ikke komme til at forringe de danske Havnes Konkurrenceedygtighed; og da Afgifterne selvfølgelig ogsaa skulde opkræves af udenlandske Skibe, vilde man opnaa, at ogsaa Udlandet kom til at yde sit Tilskud til Isbryderen. Selve Administrationen af Isbryderen burde vel lægges ind under Handelsministeriet, men man vilde dog anse det for meget ønskeligt, om de interesserede Erhvervsorganisationer — for Skibsfarten Dansk Dampskibsrederiforening — fik Lejlighed til at øve Indflydelse paa denne Administration.

Ærbødigst

*Dansk Dampskibsrederiforening***A. N. Petersen,**

Næst-Formand.

Til Handelsministeriet.

E. Maegaard.