

kan Bjærgning i Sølovens Forstand dog neppe anses for udelukket, f. Eks. i Tilfælde, hvor Hjælp ikke kan nægtes, men kun er mulig ved at udsætte Isbryderen selv for anden og større Risiko end den, Isbrydertjenesten ordentligvis medfører". Medens jeg paa den ene Side finder det ganske naturligt, at Staten ikke skal optræde som Bjærg og have Penge for at hjælpe de Fartøjer, paa hvilke man særlig har tænkt her, vil jeg paa den anden Side meget nødig have, at det her skal slaas fast, at der aldrig skal være Tale om Bjærgeløn ved Bjærgninger, hvor Statens Isbryder ikke har været udsat for Fare. Maa jeg som Eksempel nævne det Tilfælde, at et fremmed Fartøj, der er paa Gennemsejling fra fremmed Havn til fremmed Havn, kommer i en Nødsituation i Kattegat, maaske i svensk Farvand, og at Statens Isbryder af en eller anden Grund hjælper det uden at udsætte Isbryderen for Fare eller anden Risiko end den, Bjærgningsmateriel i Almindelighed bliver udsat for ved Udførelse af Bjærgning. I et saadant Tilfælde vilde jeg finde det ganske urimeligt, om Staten ikke skulde tage den Bjærgeløn, paa hvilken den maatte have berettiget Krav.

Ministeren har i det andet høje Ting antydnet, at en Isbryder, hvis Lovforslaget faar en forholdsvis hurtig Gang igennem Tinget, rimeligvis vil kunne være færdig til 1. Februar. I Betragtning af denne Oplysning vil man ikke fra mit Partis Side forlange Udvalg nedsat, hvis man ikke gør det fra anden Side. Mit Parti er — idet jeg peger paa de Henstillinger, jeg har gjort — rede til at stemme for Lovforslaget, saaledes som det foreligger.

Nina Bang: Jeg føler mig næsten til Mode, som om jeg ved dette Lovforslag hilser paa en gammel Bekendt. Det er ikke længe siden, jeg ved Behandlingen af Forslaget om Frigivelse af baandlagte Summer for visse forliste Skibe henlede den højtærede Handelsministers Opmærksomhed paa, at der ved Tilbageholdelse af en Del af disse Summer, i Lighed med hvad der sker ved Brandassuranceselskaber, naar den ingen Huse bygges, kunde skaffes Midler til en Isbryder. En Tilbageholdelse af 5 pCt. mod de 15 eller 25 pCt., som Brandassuranceselskaberne tilbageholder, vilde have skaffet Kapital til Bygning af en Isbryder. Imidlertid er

jo denne Sag afgjort, og der foreligger en ny Situation.

Jeg er naturligvis paa det rene med, at en Isbryder maa der skaffes, og jeg kan da kun med Tilfredshed se, at den samme Opfattelse, som jeg gjorde gældende i dette høje Ting: at Skibsfarten er pligtig at skaffe Vej for sine Skibe, ogsaa findes udtrykt i dette Lovforslag, idet det jo i Virkeligheden gaar ud paa et Udlæg af Kapital fra Statens Side, medens Udgifterne til Drift, Forrentning og Amortisation paahviler Skibsfarten. Naar vi i dette Tilfælde har en saadan Opfattelse, ligger det i, at Samfundet jo tillader Rederne frit at sætte deres Fragter, og at Rederne har benyttet sig hensynsløst af denne Ret under Krigen til stor Berigelse af Selskaberne, og overfor det nævnte Forhold maa vi formene, at det da ogsaa er Skibsfartens Pligt at sørge for at ryddeliggøre Vejene for sine Skibe, ligesom Privatbanerne maa sørge for Snepløve.

Det er ogsaa interessant at se, at Skibsfarten, endskønt den nu erklærer, at Anskaffelsen af en Isbryder ubetinget er en Statsopgave, tidligere har ment noget andet. Jeg tilstaar, at jeg kender ikke rigtig Faderskabet til Isbryderen „Sleipner“, der blev bygget i 1896, men i den Skrivelse fra Dampskibsrederforeningen, som findes i Bilaget til Lovforslaget, hedder det, at „de interesserede Parter“ havde bygget den, og jeg maa formode, at der med de „interesserede Parter“ menes Skibsfarten. Men „Sleipner“s Skæbne giver os et lille Spejlbillede af, hvor vel rejst Samfundet er ved den kapitalistiske Let-sindighed, hvor denne ikke bliver holdt i Tøjlerne, for da de „interesserede Parter“ saa, at de følgende Vintre ikke blev til Isbrydning, solgte de Isbryderen til Udlandet. Med dette for Øje vilde jeg ogsaa tro, at det bedste var at lade Handelsministeriet forvalte Isbryderen.

Om Isbryderens Virkefelt hedder det i Dampskibsrederforeningens Skrivelse, at det væsentligst vil være at assistere Skibe i Farvandet mellem Helsingør og Skagen, og det vil vel ogsaa være det, der hovedsagelig bliver Virkefeltet. I Bemærkningerne til Lovforslaget nævnes imidlertid ogsaa de større Provinshavne som Aarhus, Aalborg, Frederikshavn og Helsingør. At Aalborg nævnes, forekommer mig lidt mærkeligt, for det kan vel ikke være Meningen, at Isbryderen skulde løbe ind i Limfjorden og ryddeliggøre Farvandet til Aalborg. Det er mig desuden bekendt, at