

[Westermann.]

være berettigede, hvad alt hidindtil synes at tyde paa, bør Rigsdagen snarest tage Standpunkt til, hvilke Forholdsregler der bør foretages for at forhindre Gentagelse.

Ministeren for Handel, Industri og Søfart (Kjærboel): Jeg takker det ærede Medlem Hr. Westermann for den Lejlighed, han ved den fremsatte Forespørgsel har givet mig til over for dette høje Ting at fremsætte en Redegørelse for Isbrydnings-tjenesten. For 8 Aar siden, i den strenge Vinter 1929, fremsatte det ærede Medlem Hr. Holger Larsen en tilsvarende Forespørgsel til den daværende Trafikminister, det ærede Medlem af det andet høje Ting Hr. Stensballe. Forespørgselen motiveredes med Ønsket om at give Trafikministeren Lejlighed til at redegøre for Situationen og forhaabentlig, som det hed, fremsætte beroligende Udtalelser. Paa det paagældende Tidspunkt befandt man sig endnu midt i Isvanskelighederne, der havde bragt Storebæltsoverfarten til fuldstændigt Sammenbrud. Efter Trafikministerens Redegørelse gav Ordføreren for Forespørgerne Udtryk for, at han i det store og hele ikke var utilfreds med Ministerens Svar, navnlig med Henblik paa, hvad der skulde ske i Fremtiden. Med Hensyn hertil udtalte Trafikministeren sig om Tanken om Tilvejebringelse af en ny Isbryder af samme Type som Isbryderen „Isbjørn“, men noget stærkere og bredere. Den nye Isbryder skulde indgaa i den samlede Istjeneste, saaledes at Statsbanerne fik en Forret til at benytte Isbryderen, naar deres eget Materiel ikke kunde overvinde Vanskelighederne, medens Isbryderen i øvrigt skulde anvendes i den almindelige Trafiks Interesse, en Plan, der senere førtes ud i Livet og betød en meget væsentlig Forbedring af vor Istjeneste. Forhaabentlig vil den nu fremsatte Forespørgsel og de indvundne Erfaringer ligeledes føre til Forbedring af Istjenesten til Gavn saavel for den almindelige Trafik som for Opretholdelsen af Forbindelsen mellem Landsdelene. Jeg skal, idet jeg naturligvis holder mig til Handelsministeriets Istjeneste — min Kollega den højtærede Minister for offentlige Arbejder vil besvare Forespørgselen for Statsbanernes Vedkommende —, først gøre Rede for, hvilket Isbrydningsmateriel der staar til Raadighed, for Ismeldingstjenesten, for Isbrydningsnævnets Stilling og for Ledelsen af Isbrydningstjenesten. Derefter vil jeg gaa over til den aktuelle Situation og derunder gøre Rede for Isforholdenes Udvikling, for Isbrydernes

Udsendelse og for Isbrydernes Bemanding, og endelig vil jeg nævne nogle af de Punkter, som efter det foreliggende i særlig Grad forekommer mig at maatte være Grundlag for Behandling. Handelsministeriet raader over 4 Statsisbrydere, nemlig „Isbjørn“, „Lillebjørn“, „Storebjørn“ og „Stærkodder“. „Isbjørn“ blev bygget i 1923 og maaler 979 Bruttotons, den har et Dybgaaende paa 6,77 m og har 2 500 HK. „Lillebjørn“ byggedes i 1926, den maaler 687 Bruttotons og har et Dybgaaende paa 5,47 m og har 1 560 HK. „Storebjørn“ blev bygget i 1931, den maaler 1 393 Bruttotons og har et Dybgaaende paa 5,80 m og har 5 000 HK.; i Modsætning til de andre Isbrydere er den oliemyret og understøttet med Forskrue.

Endelig overtog Handelsministeriet i 1929 den gamle Isbryder „Stærkodder“, der har en Bruttotonnage paa godt 500, et Dybgaaende paa 3,81 m, og den har 600 H.K. Endvidere foreligger der en Overenskomst med Det forenede Dampskibsselskab om Adgang for Isbrydnings-tjenesten til under visse Omstændigheder at disponere over Selskabets Isbryder „Bryderen“, der er paa 436 Bruttotons, har et Dybgaaende paa 4,28 m og 1 400 H.K. Yderligere kan nævnes, at De danske Statsbaner raader over 3 Isbrydere. „Isbjørn“ blev bygget i Henhold til Lov af 13. Juni 1922, der samtidig foreskrev, at der skal opkræves en Afgift paa Skibe, Tonnageafgift, til Bidrag til Dækning af Udgifterne ved Isbrydnings-tjenesten. „Lillebjørn“ blev bygget i Henhold til Lov af 18. April 1925. En Del af Byggesummen, 500 000 Kr., stillede til Raadighed af Havnebestyrerne. Ved Loven af 1925 blev det endvidere foreskrevet, at der skulde opkræves en Isafgift, en Vareafgift paa ud- og indskibede Varer i danske Havne med en Vanddybde af over 5 m. Tonnageafgiften i Henhold til Loven af 1922 indbringer ca. 150 000 Kr. aarlig. Vareafgiften i Henhold til Loven af 1925 var fastsat til i alt 120 000 Kr. aarlig, men er senere midlertidig nedsat til 108 000 Kr. aarlig. „Stærkodder“ er som nævnt overtaget fra Statsbanerne, og „Storebjørn“ blev bygget i Henhold til Bevillinger paa Finanslovene for Finansaarene 1929—30 og 1930—31. Ifølge Overenskomst mellem Søfartsministeriet og en Række Limfjordshavne angaaende Isbrydnings-tjeneste i Limfjordens vestlige Del udreder de nævnte Havne en særlig aarlig Afgift paa 24 000 Kr. Som bekendt er Isens Forekomst i de danske Farvande meget uregelmæssig og paa Forhaand uberegnelig. Statistikken viser, at der saaledes kun med