

[Westermann.]

udtalte — det staa i Folketingstidenden for 1929—30 Sp. 790 — under Finanslovens første Behandling vedrørende den Udvidelse, der skulde finde Sted af hele Isbryder-tjenesten for at undgaa de Ulemper, der havde været i Vinteren 1928—29, at det for Handelsministeriets — dengang Søfartsministeriets — Vedkommende drejede sig om,

„at der til Statens Isbrydningsvæsen anskaffedes en ny Isbryder, større og kraftigere end „Isbjørn“, saaledes at det herefter gøres til Pligt for Statens Isbrydningsvæsen til enhver Tid at sikre Færgeoverførelsen paa den af Overfarterne, som Statsbanerne under indtrædende vanskelige Forhold maatte ønske betrygget mod Standsning som Følge af Isen.“

Og videre — paa Sp. 791 —:

„Paa denne Maade faar man utvivlsomt det mest mulige ud af det kostbare Materiale, samtidig med at Statsbanerne — mod sund forretningsmæssig Afregning — faar en absolut Præferencestilling med Hensyn til Støtte paa den af Færgeruterne, som Statsbanerne selv maatte anse for den vigtigste.“

Det synes altsaa af disse Udtalelser, dels af den tidligere Trafikminister, dels af den nuværende højtærede Statsminister som Søfartsminister, at være udtalt tilstrækkelig tydeligt, at denne Isbryder „Storebjørn“, som blev anskaffet i Aarene 1930—31, fortrinsvis havde som Opgave at sikre Forbindelsen over Store Bælt. Der kan altsaa ikke være nogen Tvivl om, at den højtærede Trafikminister, saaledes som Forholdene laa, allerede Fredag den 29. Januar og Lørdag den 30. Januar burde have krævet denne Isbryder til Assistance — og at den burde have været klargjort paa dette Tidspunkt, det er et Spørgsmaal, jeg senere skal komme tilbage til, naar jeg skal svare den højtærede Handelsminister. Men allerede paa det Tidspunkt burde den højtærede Trafikminister have krævet, at den var blevet sat ind i Overensstemmelse med den Aftale, som findes mellem Søfartsministeriet og Trafikministeriet, dateret den 4. Februar 1931.

Nu oplyste den højtærede Trafikminister her, hvad der er nyt i hvert Fald for mig, at Statsbanerne havde rettet Henvendelse til Søfartsministeriet allerede Søndag den 31. Januar om Formiddagen. Her synes altsaa at være kommet et Forhold ind, som er ganske ejendommeligt, idet den ubetingede Ret, som Statsbanerne har til at kræve

„Storebjørn“ indsat ved Færgeoverfarten, ikke er blevet respekteret af Handelsministeriet. Den 31. Januar om Eftermiddagen afgik „Storebjørn“ til Aarhusbugten paa Trods af, at der har foreligget en Henvendelse fra Trafikministeriet om at støtte Færgeoverfarten ved Store Bælt. Jeg skal senere komme tilbage til, at i Isbryderloven af 1922 er det udtrykkelig nævnt, at hele Ansvar for Isbryderne henhører under Handelsministeren, der træffer alle Afgørelser vedrørende deres Anvendelse og Drift.

Efter det, som den højtærede Handelsminister her oplyste, synes der altsaa her at være Tale om, at den Maade, hvorpaa Handelsministeren har ordnet Isbrydertjenesten nu og afgivet Bestemmelsesretten over Isbryderne til Kaptajn Grue, har medført saadanne Forhold, at Kaptajn Grue ikke har respekteret den Aftale, der findes mellem Trafikministeriet og Søfartsministeriet om en ubetinget øjeblikkelig Afgivelse af „Storebjørn“ til Storebæltsoverfarten.

Den højtærede Trafikminister talte derefter om, at „Storebjørn“ ikke egnede sig til denne Overfart, dels paa Grund af Dybgaendet, dels paa Grund af Skibets Bredde. Dertil er at sige, at denne Isbryder „Storebjørn“ udtrykkelig er bygget med Henblik paa Færgeoverfarten over Store Bælt; Dybgaendet er væsentlig mindre, en hel Meter mindre end „Isbjørn“s og meget nær „Lillebjørn“s, netop af Hensyn til, at den skulde kunne anløbe adskillige Havne, som det har vist sig, at „Isbjørn“ ikke kunde anløbe. Kravet med Hensyn til Bredden er netop stillet fra Statsbanernes Side, fordi det har vist sig, at „Isbjørn“ og „Lillebjørn“ var for smalle til at kunne føre Færgerne igennem; der skulde netop bredere Isbryder til for at kunne slæbe Færgerne igennem.

Om Mandagen, altsaa den 1. Februar, rettedes derefter paa ny fra Trafikministeriet en Henvendelse, og jeg forstaa, at det da har behaget Kaptajn Grue at tiltræde, at „Storebjørn“ afgaves, i øvrigt, maa jeg sige, paa et overordentlig uheldigt Tidspunkt. Saa vidt jeg har ladet mig fortælle: kun en Time, før Damperen, der skulde afgaa fra Aarhus, skulde hjælpes ud derfra ved Isbryder, afgik den til Store Bælt, i øvrigt med det beklagelige Resultat, at den grundstødte paa Refsnæs.

Jeg kan ikke se andet, end at den Tilbageholdenhed, som den højtærede Trafikminister her taler om, har været fuldkommen urimelig; under Hensyntagen til de Vanskeligheder, der havde taarnet sig op