

vil blive benyttet, kan ingen vide, det er noget, som Erfaringen til sin Tid maa vise os. Hvad jeg nærer nogen Betænkkelighed overfor, er, som nævnt, enkelte af de Udgiftsposter, der kalkuleres med. Jeg er bange for, at de ikke helt vil slaa til. Det havde for øvrigt ogsaa været meget ønskeligt og ogsaa mere naturligt, om man havde specificeret de faste aarlige Udgifter, der anslaaes til 9 pCt. af Anskaffessummen, i to Poster, det havde været den eneste rigtige Vej at gaa i Stedet for at holde det hele sammen i een Post; thi Fornyelse og Vedligeholdelse har slet ikke noget med Forrentning og Amortisation at gøre, det er to helt forskellige Ting.

Jeg ved ikke med absolut Sikkerhed, hvor længe den højtærede Minister har tænkt sig, at denne Isbryder kunde holde; men jeg udleder af Lovforslagets § 1, at man har regnet med en Levetid af ca. 30 Aar. Forholdet er som bekendt det, at et almindeligt Dampskib lever en Snes Aar, 20—25 Aar, saaledes at enhver Reder, der vil være paa den rigtige Side, saa vidt gørligt maa anvende en Afskrivningsmetode, der gaar ud paa at afskrive sit Skib i Løbet af dette Tidsrum. Jeg synes, at Staten burde anlægge et lignende Synspunkt; for selv om en Isbryder ikke anvendes tilnærmelsesvis saa meget som et Dampskib, saa gaar der paa den anden Side et større Slid af Isbryderen, naar den bruges; og hertil kommer, at den sandsynligvis allerede om en Snes Aar vil være umoderne og uøkonomisk i Driften. Hvor meget Vedligeholdelsen vil beløbe sig til, kan jeg ikke sige med Bestemthed; men jeg er tilbøjelig til at tro, at det bliver et noget større Beløb, end man anslaar den til i Udgiftsoverslaget. I øvrigt er jeg enig i, at Staten selv tager Del i de samlede Udgifter med 15 000 Kr. aarlig, saaledes som nævnt i Lovforslaget, medens de øvrige Udgifter paalignes de forskellige Havne. Det er rigtigt, at Statens Isbrydertjeneste paa denne Maade finansielt set ligesom hidtil i det hele og store vil komme til at hvile i sig selv, og jeg mener derfor, at der fra Statens Side ikke kan være mindste finansiell Betænkkelighed ved at gaa med til denne Lov. Det er ogsaa sandsynligt, at Staten i visse Tilfælde i enkelte Aar, hvor særlige Forhold gør sig gældende, vil kunne faa Fortjeneste af Isbrydertjenesten og Virksomheden i det hele, idet det i Lovforslagets § 5 hedder, at for den Hjælp, en Statsisbryder yder et Skib, naar det er under saadanne Forhold, hvor Hjælpen maatte faa Karakteren af en Bjærgning, gælder

herom de almindelige Regler i dansk Sølov vedrørende Bjærgelønnen, men dog saaledes, at denne Bjærgeløn udelukkende tilfalder Statskassen, altsaa saaledes at Mandskabet ikke har noget retslig Krav paa Bjærgeløn. Det kan komme til at dreje sig om meget betydelige Beløb i paakommende Tilfælde, hvor Talen er om Bjærgning af store Værdier under vanskelige og farlige Forhold; men jeg ser af Bemærkningerne til Lovforslaget, at Staten vil anvende al Bjærgeløn, der maatte tilflyde Staten som Følge af Isbrydningstjenesten, til yderligere at fremme denne, hvad der tiltaler mig, og hvad jeg synes er fuldkommen rigtigt.

Derimod føler jeg mig ikke tiltalt af en Bestemmelse i Lovforslagets § 4, paa hvilken jeg ser med stor Betænkkelighed. Det hedder i denne Paragrafs sidste Stykke, som jeg med den højtærede Formands Tilfaldelse skal citere: „Skade, der som Følge af Isbryderhjælpen maatte blive tilføjet en Stats-Isbryder af det assisterede Skib eller dette af hin, bæres af det assisterede Skib, medmindre det maa antages, at Skaden er bevirket ved fejlagtig Ordre fra Isbryderen eller ved fejlagtig Manøvrering af denne.“ Dette betyder jo, at al force majeure, al hændelig Skade, for hvilken ingen af Parterne kan gøres ansvarlig, udelukkende og i alle Tilfælde skal bæres af det assisterede Skib, hvad enten det er Skade paa dette eller paa den paagældende Isbryder. Denne Bestemmelse er noget helt usædvanligt. Den er ikke i Overensstemmelse med Sølovens almindelige Regler, hvor i saadanne Tilfælde hver Part bærer sin Skade; den er heller ikke i Overensstemmelse med den oprindelige Lov om Isbryderen, Lov Nr. 251 af 13. Juni 1922, eller med international Praksis. Hvis denne Bestemmelse vedtages, vil det betyde et Brud med Vedtægter og Lovforordninger af meget gammel Dato; og det gør ærede Medlemmer bedst i at gøre sig klart. Jeg kan ikke se rettere end, at det er nødvendigt ogsaa at indhente Skibsfartens Udtalelse om dette, før vi indlæder os paa at indføre en Bestemmelse i Loven som den, jeg her har nævnt. I Bemærkningerne til § 4 hedder det, at Bestemmelsen er indført for at lette Opgørelsen vedrørende de hyppige Smaahavarier, som Isbrydningstjenesten efter sin Natur maa medføre. Det lyder jo meget smukt; men hvem garanterer for, at det kun er Smaahavarier, der bliver Tale om i Forbindelse med hændelig Skade? Jeg antager neppe, at den højtærede Minister vil paatage sig Garanti herfor. Det kan lige saa let være Havari af meget omfattende Betydning eller endog totalt Forlis, der kan komme ind