

[Tholstrup.]

det danske samfund et utal af millioner kroner. Tabet kan ikke gøres op, men jeg vil nævne et par enkelte tal til belysning.

I Aarhus har 600 havnearbejdere gået ledige i 3—4 uger og mistet formodentlig 1/2 mill. kr. i indtægt. Det Forenede Dampskibs-Selskabs rutebåd „Kronprins Frederik“ har fået skader for 200 000 kr. alene ved, at skibspladerne i forstavnene har været udsat for ispresset så stærkt, at man kan tælle spanterne, og dette skib er endda af særlig stærk konstruktion. Hundreder af andre skibe har også fået skader. Hele den danske skibsfart har været lammet i mange uger. De store provinshavne har været lukket op til en hel måned, og det koster umådelige summer i omlægning af fragt og standsning af produktion. Flere fabrikker har måttet afskedige deres folk.

Til den tid, havnene har været direkte lukket, skal også lægges den tid, der tabes, ved at skibe fra fjerne havne ikke tør modtage gods til danske havne i lang tid før og efter den totale lukning af frygt for at komme til at sidde fast, ikke at kunne få udlosset, så de ikke er i stand til at klare efterfølgende opgaver i rette tid; hertil kommer tidstabet ved bagefter at skulle gå på værft for at få skaderne udbedret. Til tabet skal også regnes den ekstra investering og forrentning af lagre og lageranlæg, som importfirmaer — og i nogen grad også eksportfirmaer — nødvendigvis må have, fordi de ved, at de kan risikere mange ugers afspærring.

Hvis man tænkte sig, at vi slet ingen isbrydere havde, ville vi være nødt til at ofre flere hundrede millioner kroner på dette punkt; nu kan det vel tælles i enkelte hundrede millioner. Men hvis vi skal klare os med den nuværende isbryderflåde, vil det blive nødvendigt at investere mange gange det beløb, som et par nye isbrydere vil koste, og det kan ikke undgå at få virkning på varepriserne i uheldig retning.

En af grundene til, at sidepladerne på selv store skibe bliver trykket ind, er den, at den rende, som isbryderne bryder, i mange tilfælde er for smal; de nye skibe bygges bredere og bredere. „Storebjørn“, som er den største af statsisbryderne, bortset fra „Holger Danske“, der er bundet i Store-Bælt, er ikke engang 50 fod bred,

medens vi har flere store skibe, der kommer op over 70 fod. De nye store russiske og finske isbrydere er derfor også bygget på mellem 70 og 80 fods bredde, og jeg håber, at den højtærede minister vil give mig ret i, at det bliver nødvendigt med en isbryder af en sådan størrelse. De danske farvande nødvendiggør imidlertid, at man indhenter erfaringer om, hvorledes man bygger isbrydere til de amerikanske indsøer, hvor man har kunnet klare sig med en dybgang på under 20 fod, medens de russiske isbrydere med samme isbryderevne stikker over 30 fod.

Får vi en særlig stor isbryder, som formentlig vil koste 10 mill. kr., vil vi kunne sikre de store skibes sejlads til de største danske havne, og får vi yderligere en mellemstor isbryder, vil vi kunne sikre sejladsen også for de mellemstore havne.

Ministeren for handel, industri og søfart (Lis Groes): Jeg er i den lykkelige situation, at jeg ganske uforbeholdt kan takke det ærede medlem hr. Tholstrup for hans spørgsmål til mig om, hvorvidt en stor ny isbryder er påkrævet til sikring af Danmarks import og eksport over de store havne.

Spørgsmålet giver mig en kærkommen lejlighed til at give udtryk for anerkendelse af den indsats, som vore isbrydere og deres besætninger, fra kaptajn til yngste mand ombord, har gjort i denne vinter. Det er et hårdt og krævende arbejde, der udføres af isbryderne ved dag og ved nat, og arbejdet har været særlig vanskeligt og krævende i år på grund af de hastigt skiftende situationer, og fordi det planmæssige arbejde gang på gang har måttet afbrydes af hensyn til redningsaktioner for nødstedte skibe og mennesker. Min anerkendelse og tak gælder også istjenestens ledelse; også den har arbejdet i døgn drift og under det nervepres, som de vanskelige forhold har bevirket.

Det spørgsmål, det ærede medlem har stillet til mig, kan jeg besvare med et klart ja. Jeg ved mig herved i fuld overensstemmelse med istjenestens ledelse. Spørgsmålet er så stort og kompliceret, at en udtømmende belysning ikke er mulig i de minutter, der står til rådighed for mig i dag, men jeg vil forsøge med nogle få ord at belyse det centrale i spørgsmålet.

At holde istjenesten forsynet med et så