

[Ministeren for handel, industri og søfart.]

stort og kostbart materiel, at vi ville være i stand til at imødegå enhver situation, selv de strengeste isvintre, der med mange års mellemrum indtræder, vil ikke være økonomisk forsvarligt og overkommeligt. Vor målsætning må være, at vi under middelsvære isvintre kan opretholde vore søværts forbindelser til udlandet og mellem landsdelene nogenlunde normalt, og at vi under hårde isvintre, som heldigvis kun indtræder med års mellemrum, kan opretholde de livsvigtige forbindelser, således at i særdeleshed eskporten af vore landbrugsvarer og nødvendig import af vore råvarer kan opretholdes.

De havne, som det under virkelig alvorlige isforhold særlig drejer sig om — bortset fra Store-Bæltstrafikken, den er et kapital for sig og henhører under statsbanerne — er København, Aarhus og Aalborg. Til dette formål råder vi over een stor isbryder, „Storebjørn“, som er fra 1937, men stadig fuldt effektiv, en mindre isbryder, „Elbjørn“, fra 1953, fortrinlig egnet til begrænsede opgaver, men for lille til de store, samt en større og en mindre isbryder af ældre dato, „Isbjørn“ og „Lillebjørn“, fra henholdsvis 1923 og 1926, der er vel anvendelige til opgaver af ikke for svær karakter, men ikke tilstrækkeligt effektive til under virkelig alvorlige isforhold at holde hovedhavnene åbne. Selvom disse isbrydere, således som de har gjort i år, arbejder dag og nat, kan de ikke under isforhold som dem, vi lige har oplevet, holde de store havne åbne for sejlads. Dertil kommer, at isen her i landet er af en vanskelig karakter. Jeg var fornylig i Sverige og havde der anledning til at drøfte problemet med de svenske myndigheder, og det viser sig, at kun få farvande er så besværlige som vore.

Handelsministeriet havde for et par år siden lejlighed til at drøfte spørgsmålet med Sammenslutningen af danske Provins-havne, der anbefalede anskaffelse af en stor ny isbryder. Istjenesten og handelsministeriet er enige i ønskeligheden heraf, men en isbryder af den størrelse, vi har brug for, vil i dag koste ca. 16 mill. kr. — ikke 10 mill. kr., som det ærede medlem mente — og det er jo mange penge. Jeg tror ikke, finansministeren vil lægge pengene på bordet, i

hvert fald ikke uden at vi samtidig ser på afgifterne.

Tholstrup: Jeg takker for det imødekom-mende svar, men da jeg forstår, at der også skal spørges andetsteds, må jeg stille det tillægsspørgsmål til den højtærede handelsminister, om ikke ministeren vil gøre sit til at overbevise finansministeren om, at det er nødvendigt at bevilge en isbryder, selv om den kommer til at koste det nævnte beløb.

Jeg har spurgt et firma, som beskæftiger sig med skibssalg, og fik dér oplyst, at de finske isbrydere, der nylig er leveret til Rusland, har kostet omkring 10 mill. kr. stykket. Det er muligt, at dette tal er for-kerkt, men det kan godt betale sig for det danske samfund at ofre selv et større beløb. Enhver, som importerer eller eksporterer varer, må indrette sit lager således, at han kan tage spidsbelastningen i en vinter af strengeste art; ingen kan nøjes med at indrette sig efter en middelsvår vinter, heller ikke isbrydertjenesten; også den må være indrettet på den strengeste vinter.

Jeg vil altså gerne spørge, om ikke den højtærede handelsminister vil gøre sin indflydelse gældende, således at vi kan få dette gennemført.

Ministeren for handel, industri og søfart (Lis Groes): Som jeg sagde før, arbejder vi med problemet i ministeriet; det har vi gjort også før denne dato, og vi har taget spørgsmålet om afgifterne op til behandling for derigennem muligvis at finde en ordning, hvorefter det vil være økonomisk forsvarligt at anskaffe en ny isbryder.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af **A. Lyngge** til ministeren for Grønland:

„Hvilke forhandlinger har ministeren ført om en eventuel udvidelse af flyvetjenesten i Grønland, og hvilke resultater er opnået?“

A. Lyngge: Under finanslovdebatten den 9. december 1955 (sp. 1885) udtalte den højtærede minister for Grønland: