

[Aage Fogh.]

teret det sagligt, har der været fuld enighed om, at man burde søge frem til en ændring.

Det er irrationelt, hvad vi har i øjeblikket, og det er også en urimelig form, hvorunder disse penge opkræves. Vi burde gøre det rationelle, synes jeg, at opkræve de penge, vi skal have, så nær ved kilden som muligt. Det giver den største sikkerhed, de mindste omkostninger og ingen mulighed for omgælder, sådan som vi kender det i dag.

(Kort bemærkning).

Oluf Pedersen: Udtalelsen fra det ærede medlem hr. Aage Fogh om statsfinansieringen er jo på linje med det, jeg har fremhævet her under finanslovdebatten uden tilslutning, men også uden protest fra anden side. Jeg håber, at udtalelsen fra det ærede medlem hr. Aage Fogh om hans tilslutning må betragtes som en svale, der bebuder en ny indstilling over for dette problem, at den er udtryk for, at man forstår, at det er pinende galt med statsfinansiering, at det er en beklagelig fejltagelse, der må resultere i, at det bliver dyrere at bygge: vi får højere rente og mindre byggeri. Dertil kommer den fare, som statsfinansieringen rummer for hele den danske valutastilling. Jeg synes, det skal siges her, fordi jeg tror, at det ærede medlems udtalelse i virkeligheden er udtryk for, at man nu er ved at forstå det.

Lad mig så føje til, da jeg nu har ordet, at jeg også med hensyn til restaurationskatten er enig med det ærede medlem.

M. Larsen: Indledningsvis vil jeg gerne rette en tak til den højtærede boligminister for bevillingen til Koldinghus. Vi er glade for den og håber, at der følger flere bevillinger efter.

Dernæst vil jeg gerne gøre et par bemærkninger angående statens isbrydningstjeneste.

Det er i almindelighed sådan, at når en vinter nærmer sig og frosten sætter ind, gør Danmark sin isbryderflåde klar til at rykke ud og tage kampen op mod elementerne. Hvis frosten bliver langvarig og isen binder vandene i vore hjemlige have, kommer der store og mange krav om isbryderassistance til havnene. Staten råder over 5 isbrydere, hvoraf den ene er stationeret i

de vestlige Limfjordshavne. De andre 4 isbrydere har så ca. 50 havne at betjene, og det kan da undertiden være vanskeligt nok at balancere mellem havnenes krav om hjælp og berettigelsen heraf. Kritikken kan derfor undertiden komme lidt højt op, ja, unødigt højt op.

Spørgsmålet bliver herefter: skal der anskaffes flere isbrydere og mere isbrydningsmateriel? Det spørgsmål rejses hver vinter. Vil man se på den isbryderflåde, vi har, og om der er materiel nok, så må jeg straks sige, at det er der ikke, men skulle vi have materiel nok til at betjene alle havne, når de ønsker det, skulle vi have mindst 20 isbrydere til, og da anskaffelsessummen for en isbryder af Elbjørns størrelse ligger omkring 14-15 mill. kr., vil det være en meget betragtelig engangsgift at komme af med.

Inden for isbrydningsrådet er vi af den formening, at statens isbrydere først og fremmest skal holde gennemsejlingsfarvandede åbne og farbare og dernæst hjælpe i fjorde og bugter efter evne. Men jeg vil gerne bemærke her, at havnene også har deres opgave. Enhver større eller middelstor havn må sørge for at holde lokal isbryderkraft, så den er i stand til i hvert fald i den første tid af en frostperiode at holde en sejlbredde åben fra havnen og ud til gennemsejlingsfarvandet eller sådan omtrent da. Det skal også indrømmes, at de allerfleste middelstore og store havne har en sådan lokal isbryderkraft til rådighed, men ismasserne kan blive så store, at de må kræve assistance fra statens isbrydningstjeneste. Det er da også interessant at se, hvad isbrydningstjenesten koster. Den koster i gennemsnit ca. 2½ mill. kr. om året, og vi må hævde, at det er billigt. Af det nævnte beløb betaler havnene og skibsfarten i forening ca. 400 000 kr. eller ca. 15 pct. Jeg har imidlertid en anelse om, at der spekuleres på, at havnene og skibsfarten skal betale hele beløbet, de 2½ mill. kr., og jeg kan forsikre for, at dette krav, hvis det fremsættes, vil blive mødt med et bestemt nej fra samtlige havne og formentlig ligeledes fra skibsfarten.

Af isbrydernes samlede arbejdstimetal går der formentlig ca. 3 fjerdedele eller 75 pct. til at holde gennemsejlingsfarvandede åbne. Her tænker jeg på Kattegat, hvor der