

Maskinerne. Jeg erkender, at det ikke er begrundet i den planmæssige Fart, men Færgerne og Skibene have i Sommer saa godt som aldrig været fri for Ekstrature, men have maattet paatage sig Tur paa Tur udenfor det almindelige Arbejde, som de ellers skulle gøre.

Der har slet ikke været Tale om at give Søfolkene Natpenge og Milepenge osv., saaledes som Jernbanepersonalet har faaet. Det finder jeg uretfærdigt. Thi jeg tillader mig at hævde, at Arbejdet paa Søen er betydeligt mere enerverende ligé fra Kaptajnens til Fyrbøderens og Matrosens, og jeg tillader mig ogsaa at tro, at det udfordrer betydelig mere, lad mig sige, Uddannelse; thi paa Jernbanerne har man kun at lade Toget fare videre frem ad den givne Vej, hvilket ikke gælder for Skibenes Vedkommende. Jeg skulde derfor meget ønske, at de 12,000 Kr., som ere opførte paa Finansloven til Fordeling mellem Førere og Mandskab paa Skibene, maa blive fordelte paa den Maade, at ogsaa Maskinpersonalet og Matroserne faa deres Del deri, uden at det bliver afhængigt af Isforholdene. Og det tror jeg ogsaa, den højtærede Minister er enig med mig i, da det er sikkert og vist, at Farten under Isforhold ikke er en Tiendedel saa farlig som Farten under Taage. Taage er og bliver, som man ved, Sømandens værste Fjende, og den kommer, som enhver ved, som en Tyv om Natten, uden at man i Forvejen ved, at denne Risiko er til Stede. Jeg formener ogsaa, at man bør yde disse Mennesker en Erstatning for det ekstraordinære Arbejde, de have hele Aaret igennem, specielt om Sommeren i Form af Ekstrature, saaledes at det kunde blive en Erstatning for det, de have mistet i Sammenligning med deres Kolleger paa Landjorden. Det er noget, jeg neppe behøver at nævne, at naar der er Tale om Taageforhold, er det givet og sikkert, at hvis enhver Kaptajn kun havde at tage Hensyn til sig selv og de internationale Søfartsregler, som ere givne for at skaffe Sikkerhed for Farten vilde der sikkert over hele Verden finde betydelig færre Søulykker Sted, end der gør nu. Forholdet er jo sikkert det, at medens ellers et Selskab, selv om det har aldrig saa mange Redere, dog kun har een korresponderende Reder, er der for Statens 31 Færger og Skibe mange korresponderende Redere, som hver for sig giver Ordre. Dette bevirker ogsaa Usikkerhed. Hvis Kaptajnen, som sagt, ikke havde nødig at tage Hensyn til dem og heller ikke til

Publikum, som nu om Stunder ikke blot vil føres frem paa Time, men endogsaa paa Minutter, saa vilde der finde færre Ulykker Sted, idet saa blot de internationale Søfartsregler vilde blive fulgte og det mere fuldt ud, end Tilfældet er for Øjeblikket. Ansvarer ligger jo paa Kaptajnen, men det vil under en Kalamitet ogsaa blive overført paa de andre Officerer og Mandskabet, hvad der efter min Mening under slige Forhold vilde være uretfærdigt, da Ansvarer burde lægges der, hvorfra Foranledningen kommer. Man bør nemlig have fuld Sikkerhed for, at der er en saa stor Styrke paa vore Færger og Skibe, at Mandskabet til enhver Tid er i Stand til at være aarvaagent og paapasseligt.

Jeg skal endnu omtale et uheldigt Forhold vedrørende Maskinvæsenet om Bord. Naar et Rør eller lignende gaar itu, haves der Forpligtelse til ikke at lade det gøre i Stand paa det Sted, hvor Skibet ligger. Det skal laves i Jernbanens egne Værksteder. Dertil er der nu ikke noget at sige, for saa vidt disse Værksteder ere i Stand til at besørge disse Reparationer. Der er jo Jernbaneværksteder i Aarhus, Nyborg og vistnok ogsaa i København. Jeg skal imidlertid her fremdrage et Tilfælde, der skete forleden Dag. Det er ret illustrende. Paa et Kielerskib i Korsør var der gaaet et Damprør itu. Skibet kunde derfor ikke afgaa, og dets Passagerere bleve da bragte om Bord paa et andet Kielerskib, som afgik med dem. Dampprøret sendtes til Nyborg, men herfra kom det tilbage med den Besked, at det ikke kunde repareres der. Det gik saa til Aarhus, hvor det blev repareret, eller hvor der blev lavet et nyt. Men da det kom tilbage, havde det en usynlig Revne, der var hamret sammen, da Røret kom til Korsør, og det blev saa sat ind i Skibet uden først at være prøvet med Hensyn til Tryk i Jernbaneværkstedet. Da det blev sat ind i Kielerskibet, var der heldigvis kun et lille Tryk paa Maskinen, men Røret kunde ikke en Gang taale dette lille Tryk; det sprang. Nu beder jeg Dem betænke, hvilken Ulykke der kunde være sket, hvis Skibet var gaaet ud, og Røret først var sprunget, naar den stærkere Spænding var kommet op. Det havde absolut været farligt for hver Mand i Rummet og vilde sikkert have voldt Ulykker. Dette Forhold maa vi se at komme bort fra. Der maa gives Lov til at lade de Ting reparere i Byen, hvor Skibet ligger, som det er muligt at reparere der, og som kræve hurtig