

ere om Bord. De ere under stadig Oplæring, stadigt Tilsyn og lære derfor i meget kortere Tid end de unge Mennesker i Kofardimarinen. Disse have ikke nogen til at vejlede dem, men maa selv sørge for at samle Guldkornene op, og det tager meget længere Tid, end naar de stadig vejledes til at opfatte og lære, hvad der er nødvendigt for dem i deres Erhverv. Altsaa disse Anker kan jeg ikke forstaa, og jeg tror, de skyldes en lidt mangelfuld Kundskab hos Andragerne til Uddannelsesmaaden i Orlogsmarinen. Den ærede sidste Taler udtalte, at der i dette Andragende ikke fremkom noget til Forklejnelse af Orlogsmarinen, jeg maa tværtimod sige, at baade Motivering og selve Andragendet peger paa et Ønske om, at Lovgivningsmagten vil sørge for, at Søofficererne faa en endnu omhyggeligere Uddannelse end den nuværende, før de faa Lov til at paa-tage sig Skibsførerposter, og hvis dette ikke er en Underkendelse af den nuværende Uddannelses Tilstrækkelighed, ved jeg ikke, hvad det er. Den ærede sidste Taler har derfor næppe Ret i sin Paastand. Uddannelsen er sikkert nok forskellig i de to Mariner, men den er langt intensivere i Orlogsmarinen end i den anden.

Hvis nu endda de ærede Andragere havde kunnet føre virkelige Beviser for, at de Skibe, Orlogsmarinens Mænd have ført i en Række af Aar, vare førte mere eller mindre daarlig, slet, utilfredsstillende, saa havde det set anderledes ud, men det have de ikke kunnet gøre. Der er faktisk ikke forefaldet om Bord i Skibe, førte af Søofficerer, nogen nævneværdig Skade eller Ulykke — saa vidt jeg mindes da. (*K. M. Klausen*: De grønlandske Skibe!) Det skal jeg komme til. Der er fra den Tid, jeg var ung Officer, altsaa i 30 Aar, forefaldet 2 Tilfælde, der her kunde være Tale om at anføre. Der er af Marinens Fartøjer sat en lille Kanonbaad til, en af de gamle, saakaldte Blikdaaser. Jeg var til Stede paa Nordkysten af Sjælland, hvor det foregik, og kan bevidne, at der absolut intet kunde bebrejdes den Mand, der førte Skibet. Man kunde snarere rette Bebrejdelse mod dem, der havde givet ham den Opgave at løse, som han havde. Det var nemlig en lille Baad med en ringe Dampkraft, som havde to store Transportbaade paa Slæb. Den var ankreret op i Taage og laa under Kysten for senere at gaa videre. Jeg var selv om Bord i et andet Skib, der var der, saa jeg kunde se det hele. I Løbet af 5 Minutter kom der en voldsom Nordenvind op med stort Hav, som satte ind, saadan

som det altid sætter ind paa Kysten med Nordenvind. Det hele stod paa i 5—10 Minutter. De 2 Baade, som laa i Halen paa den lille Blikbaad, tog Magten fra den, Maskinkraften var absolut utilstrækkelig, Skruen slog i den svære Søgang op over Vandet og havde altsaa ingen Kraft, og paa et Øjeblik var Baaden trukken paa Land. Der skete for øvrigt ingen Ulykker derved, kun selve Skuden blev slaaet i Stykker, men Transportbaadene fejlede intet, og alt, hvad der var om Bord i den af Heste og Mennesker, blev reddet. Den Mand, der havde den Kommando, var, som sagt, fuldstændig sagesløs. Det er den eneste Ulykke, jeg ved, der er passeret for Orlogsmarinen i de sidste 30 Aar. Saa er der de Skibe, som man kan kalde private eller Regeringsskibe, hvad man vil, og som have været førte af Søofficerer. Det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds (K. M. Klausen) alluderede jo til dem, nemlig de grønlandske Handelskibe. Af dem er „Hvidbjørnen“ gaaet under paa Grønlands Kyst. De nærmere Detailler der ere jo undersøgte, og det skal jeg ikke komme ind paa, men det er i hvert Tilfælde kun det ene Tilfælde, hvor der kan være Tale om, at det er gaaet galt for Søofficererne. Tager man derimod den statistiske Oversigt over Søulykker for sig, som er omdelt her i Tinget til Medlemmerne, vil man se, at Antallet af Søulykker, der ere tilstødte danske Skibe, det vil sige Koffardiskibe, er for 1894 i alt 94, hvoraf 17 Dampskibe, i 1895 i alt 103, hvoraf 25 Dampskibe, i 1896 er Tallet 113, hvoraf 32 Dampskibe, og Opgørelsen omfatter baade større og mindre Søulykker og Søskader. Jeg tror da, at man kan have Lov til at sige, at der ingen Grund er til at anke over den Maade, hvorpaa Orlogsmarinens Folk har ført Skibe, hvad enten det har været Orlogsskibe eller private Skibe. I dette Andragende beskrives altsaa eller betvivles i alle Tilfælde, at Søofficerernes Uddannelse er tilstrækkelig, og deres Duelighed angribes, men dette synes mig ikke at være den rette Maade at tage Sagen paa, naar de Foreninger, der have indgivet Andragendet, gaa ud fra, hvad de maa, at der her ifølge Loven er en Ligeberettigelse, et Konkurrenceforhold. Det forekommer mig, at den rette Fremgangsmaade vilde have været, at de havde henvendt sig til de Herrer Redere og sagt til dem: Lad os faa, hvad I have, tag alt det Hensyn, I kunne, til os, og lad være at tage Hensyn til de andre. Det kunde til Nød gøres. Havde man virkelig