

godt og heldigt besatte i den forløbne Tid. Den højtærede Minister omtalte Kielskibene, og det synes af Udtalelserne at fremgaa, at han agter i Fremtiden kun at lade to Kaptajner fra Marinen faa Posten som Førere af disse Skibe, medens en civil Skibsfører skal overtage den tredje Post. Det er sikkert en ret heldig Foranstaltning. Naar man har ment i forrige Tider, at det vilde være en særlig god Øvelse for Marinens Officerer at have disse 3 Aars Søfart mellem Korsør og Kiel, er man vist nu kommen bort derfra; thi det at køre frem og tilbage med Korsør—Kiel-Skibene er ikke en saadan Uddannelse, at den har nogen særlig Betydning for Marinens Officerer, saa det kan være meget naturligt, at de civile Skibsførere beholde disse Pladser. Det er ganske vist herved en Skibsfører, der kommer ind i Stedet for en Søofficer, men til Gengæld har Marinen erobret to Pladser i Søfartsforvaltningen og begge overordnede Pladser. Ganske vist udtalte den højtærede Minister, at Kaptajn Hammer kom ikke fra Marinen, idet han definitivt var udtraadt førend hans Udnævnelse til Søfartschef. (*Indenrigsministeren*: Det sagde jeg ikke. Det var Tegner!). Naa, det var Tegner, der definitivt var udtraadt. Men det var vel den Gang, Sekondløjtnant Tegner var fuldt forvisset om, og da det var afgjort, at han skulde være Skibsinpektør. (*Indenrigsministeren*: Nej!). Det vilde dog ellers have været ret utroligt, at en Sekondløjtnant vilde afbryde al Karriere i Flaaden, hvis han ikke havde været sikker paa, at den anden Plan gik i Orden! Den ny Skibsinpektør skal have taget Skibsførereksamen, udtalte den højtærede Minister, men han har gjort det, har det været overflødig Ulejlighed, for efter Sønæringsloven giver Afgangseksamen som Søofficer samme Ret som Styrmandseksamen til at blive Skibsfører, naar de paagældende i øvrigt have gjort deres Togter og ere fuldmyndige, altsaa 25 Aar. Den højtærede Minister mente, at jeg havde maattet bekræfte, at der var ingen af Skibsførerne, der ikke mindst gik i det halvtredsindstyvende Aar. Nej, det har jeg ikke indrømmet. Men jeg har sagt, at de Skibsførere, som der efter almindelig Mening først kunde være Tale om til at avancere til Skibsinpektør, vare Førerne paa Korsør—Nyborg-Farten og paa Øresunds-Farten, og jeg nævnte, at der her var tre, som i Aar fylde 50 Aar; men jeg har ikke undersøgt Alderen for Førerne ved samtlige Overfartssteder. Jeg maa fastholde, at Skibsinpektør Elm-

quist ikke er forbigaaet, da Kaptajn Jespersen blev udnævnt til Søfartschef. Jeg skal henvise den ærede Minister ogsaa til Oplysningerne i Hof- og Statskalenderen, hvor Kaptajn Jespersens Anciennitet er angiven fra den 1ste Marts 1872 og Kaptajn Elmquists fra den 1ste April 1874, saa dette stemmer fuldstændig med de Tal, jeg fremkom med; idet jeg yderligere gjorde gældende, at Skibsinpektør Elmquists Anciennitet fra 1874 stammer ikke fra Statsbanerne, men fra Tjeneste under Postvæsenet. Kaptajn Jespersen har fra 1872 ikke blot været Skibsfører, men ogsaa haft Chefsposten ved Lillebæltsoverfarten, saa at der ikke kan være Tale om andet, end at Kaptajn Jespersen havde Anciennitet forud for Inspektør Elmquist, og hans Udnævnelse til Søfartschef var saaledes ikke nogen Forbigaaelse af Inspektør Elmquist.

Den højtærede Minister lagde baade i Gaar og i Dag meget stærk Vægt paa, at Skibsinpektøren skal „til enhver Tid være disponibel“ og stadig kunne rejse med kort Varsel. Jeg vil i den Anledning henlede den højtærede Ministers Opmærksomhed paa en Sag, og det er den, at den nu afgaaende Skibsinpektør tillige har været Leder af Isbaadstransporten over Storebælt fra Sjællandssiden, for hvilket han oppebar et Honorar af 750 Kr. aarlig. I Anmærkningerne til Finansloven findes Lønnen til Skibsinpektøren og Honorar som Leder af Isbaadstransporten samlet. Men dette betyder ikke, at den ny Skibsinpektør ogsaa skal overdrages Posten som Leder af Isbaadstransporten og oppebære dette Honorar; det betyder kun, at det var den afgaaende Skibsinpektør, der forenede disse to Bestillinger, og at Forholdet altsaa var saaledes, da Finanslovsforslaget udarbejdedes. Det er nemlig saa, at disse to Bestillinger og disse to Lønninger, som her staa opførte ved hinanden paa Finansloven, ikke ere ægtefødte Søsken, men kun sammenbragte Børn. Forholdet er det, at da vi fik Færgesforbindelsen ved Storebælt — til at begynde med kun de to Færger, „Korsør“ og „Nyborg“ — bleve de to Færgeskaptajner, Elmquist og Weidemann udnævnte hver for sig til at have Ledelsen af Isbaadstransporten over Storebælt og oppebar derfor det nævnte Honorar. Det er i og for sig en ret behagelig Biforretning, idet de i de fleste Aar kun behøve at hæve deres Honorar, da det jo kun er yderst sjældent, at vi maa gaa til Isbaadstransport. Det var meget praktisk, at man ved Færgesfartens Etablering overdrog disse Bestillin-