

at i det hele den Økonomi, der skulde iagttages, er bleven samvittighedsfuldt iagttaget. Naar jeg da spørger om Motivet til at forlade en Ordning, hvis gode Navn og Ry er bekræftet gennem 20 Aars Erfaring, for at gaa over til noget, som er kastet bort for 20 Aar siden, finder jeg den Forklaring i Motiverne, at det er af økonomiske Hensyn, og det ligger ogsaa i Motiverne, at det er for at systematisere. Jeg er bange for, at det bliver en alt for teoretisk Systematisering. Og med Hensyn til Besparelsen tror jeg, at der foreligger en Misforstaaelse. Man vil kunne spare enkelte Stillinger, enkelte højere Lønninger, men man vil sikkert snart komme til at erkende, at den ny Styrelse, der indføres, ikke kan kontrollere Udgifterne, saaledes som de hidtil ere blevne kontrollerede. Man maa vel erindre, at det er et stort Virkefelt, Søfartschefen har under sig. Jeg tager, hvad der ligger lige for, det daglige, ugentlige, maanedlige og aarlige Eftersyn. Det ugentlige og maanedlige Eftersyn foregaar paa Udgangsstederne for Færger og Skibe, det daglige foregaar paa selve Rejserne, naar Skibsinspektøren eller Søfartschefen gaar med for at se, om alt er i Orden, og saa det aarlige Eftersyn, som foregaar mellem Foraars- og Efteraarsmaanederne, og hvorunder 7 af de 32 Skibe trækkes ud af Driften. Disse Eftersyn skulle være sagkyndige, og der skal kontrolleres ikke alene om, hvorvidt Maskinen er i Orden, men ogsaa, hvorledes hele Skibet, hvorledes hele Inventarieret er. Endvidere skal der føres Kontrol med Depoterne i Kjøbenhavn og Korsør, som indeholde alle de Fornødenhedsgenstande, Skibet trænger til, med Kompasser, Skibslus og i mangfoldige andre Retninger. Det er et omfattende Arbejde, og et Arbejde, der kræver saa meget mere Tid, som det foregaar paa mange forskellige Steder, og et Arbejde, der lægger Beslag paa Skibsinspektøren og Søfartschefen, der jo desuden have meget andet at gøre. Søfartschefen maa med til alle Forhandlinger om Forandringer i Routerne og om Nyanskaffelser. Jeg skal ikke gaa i Enkeltheder, jeg skal kun sige, at det Arbejde, der er præsteret, er overordentlig omfangsrigt, og at de ny Anskaffelser, de to Færger, der ere under Arbejde, udføres under stor Medvirkning fra de søkyndiges Side. — Alt det skal nu afskaffes, og hvad vil Resultatet blive? Den ny Embedsmand, der nu indføres i Stedet for de to, der afskaffes, nemlig Søfartsinspektøren, bliver et raadgivende Medlem under Tra-

fikledelsen, medens der sættes en Embedsmand, der betegnes som Skibsingeniør, til at være den egentlige Kontrollør, atter under Direktørens Ledelse. Naar man nu tænker Sagen igennem, hvad vil da Resultatet blive? Det vil blive det, at hver Gang der er en Fejl at rette i en Maskine, gaar Indberetningen ad forskellige Veje til Overmaskiningen og bedømmes af denne. Er der en Fejl ved noget, der vedrører selve Skibet, gaar det derimod til Konsulenten, den søkyndige, Søfartsinspektøren. Altsaa, der have vi straks Splittelsen ovenfra, og den gaar hele Vejen nedad til Skibet. Kaptajnen har under sig Maskinfolkene og de saakaldte Dæksfolk, det vil sige de Folk, der nærmest høre til Sømandsstanden, Styrmand, Bedstemænd o. s. v. Han skal for en Del af sin Besætnings Vedkommende henvende sig til eet Kontor, for en anden Dels Vedkommende til et andet Kontor. Man lægger Spiren til en Splittelse, der desværre allerede gærer. Det er en velbekendt Sag for enhver, der omgaas meget med Folk af Koffardimarinens, at der stadig er en Jalousi oppe hos de maskinkyndige i Skibet, en Bestræbelse efter at erhverve sig Ligeberettigelse med Kaptajnen, saaledes at de oven i Købet tvivle om, at Kaptajnen har at befale dem noget som helst vedrørende Maskinen, skønt det er en Kendsgerning, at naar der skal stoppes, naar der skal gaas frem eller bakkes, maa de gøre det paa Chefens, paa Kaptajnens Befaling. — Dette er kun antydningvis de Indvendinger, jeg har mod dette Forslag: Det splitter i Stedet for at samle, det vanskeliggør, og det fordyrer. Og hvordan er da det Materiale, der skal behandles paa den Maade? Det er et Materiale, der for Øjeblikket andrager en Sum af $11\frac{1}{4}$ Mill. Kr., og som med Tilføjelse af de to Færger, der ere under Bygning, og som andrage $2\frac{1}{2}$ Mill. Kr., bliver i alt $13\frac{3}{4}$ Mill. Kr. Det er et Materiale, der kræver en aarlig Omkostning af $2\frac{1}{4}$ Mill. Kr. Af disse $2\frac{1}{4}$ Mill. Kr. gaa 740,000 Kr., altsaa omtrent $\frac{3}{4}$ Mill. Kr., til det aarlige Eftersyn, Reparationer o. s. v., medens der gaa omtrent $\frac{3}{4}$ Mill. Kr. til Kulforbrug. Kontrollen med Besparelser paa dette Beløb kan ikke føres paa en grundig og solid Maade, uden at Regnskaberne fra de enkelte Skibe gaa igennem et enkelt Kontor, hvor de ledende ere søkyndige. Det er min Opfattelse. Det er umuligt, at en Kontormand, der kun er maskindygtig — og da Ansvaret for Maskinernes Reparation osv.