

samme, som de fem Baade, der gaa nu, og vilde kunne bringe Godset rettidigt frem til Markederne; men selv de nuværende Baade, som altsaa hyppigt ere for *smaa* af Hensyn til Godsmængden, ere faktisk *altfor store* til Havnen, saaledes som den er.

I vor Skrivelse til Landbrugsministeriet, der — som jeg nævnte — findes i Folketingsudvalgets Betænkning, have vi fremhævet, hvorledes vi ikke have skyet nogen Umage og Udgift for med de givne uheldige Havneforhold at bringe Baade i Fart, der ere tilstrækkelig hurtige og have tilstrækkelig stor Kapacitet.

Vi have omtalt det kolossale Kulforbrug, man tvinges ind paa, fordi de Former, der vilde være naturlige for Skibe med den Bæreevne og Fart, som „J. C. la Cour“ f. Eks., ikke kunne følges af Hensyn til den ringe Vanddybde og daarlige Plads. Et Skib som dette, der brænder ca. 70 Tons Kul, hvor det burde brænde ca. 45 Tons, sejler praktisk talt uden nogen Nettofortjeneste.

Af andre Ulemper, som den manglende Vanddybde medfører, skal jeg anføre de mange Forsinkelser af Skibe. I 1908 var der saaledes 23 Forsinkelser paa Grund af manglende Vanddybde.

Endvidere foraarsager Manglen paa Vand mange Havarier; baade „J. C. la Cour“ og „Primula“ have maattet undergaa store Bundreparationer, fordi de have taget Grunden under de uheldige Besejlingsforhold. „J. C. la Cour“ fik alene i eet Aar Reparationer af denne Aarsag for ca. 75,000 Kr.

Vi løbe i det hele taget under en Risiko, som Folk i Almindelighed ikke gøre sig nogen Forestilling om, og det er kun paa Grund af vore Skibsføreres store Dygtighed og mangeaarige Erfaring og en til det yderste anspændt Agtpaaagivenhed af hele Personalet, der hittil har friet os for store Tab og *Eksporten* for betydelige Ulemper.

Jeg har nævnt Faren for at tage Grunden, hvilken enhver let kan se; jeg skal dernæst eksempelvis nævne en anden Ulempe og Risiko, som ikke saa let falder i Øjnene. Jeg tænker her paa den idelige Tømning og Fyldning af Bundtankene for at bringe Skibet paa saa fordelagtigt et Dybgaende som muligt. Man maa nemlig ikke tro, at man uden videre kan laste sit Skib og saa gaa med det, nej, man maa afpasse, at man netop faar Skibet til at ligge paa lige Køl, lige dybt For og Agter, thi ellers er der ikke Vand nok til, at Skibet kan flyde. Kommer man saa ud i Søen, kan Skibet ikke ligge saaledes; der fordres da baade for Stryngens og Sødgytighedens Skyld, at Skibet ligger paa Hælen, og man maa manøvrere med de samme Bundtanke igen. Sker der her en lille Fejltagelse, kan Lasten let beskadiges, og ikke nok hermed, men Bundtankene ville kunne blive ødelagte. Manøvreres der fejl med Ventiler og Haner af en Styrmand eller Maskinmester, der i Forvejen har en Mængde at passe baade med Hovedmaskinen og Hjælpe-maskineriet, Frysning af Laster, elektrisk Lys, Spil, Varmeledning etc., kan Vandet komme ind i Lasterne, og glemmer man at aabne for Luftens Adgang til Bundtankene — naar Pumperne til disse ere i Gang —, kunne Tankene ødelægges. Ved en Ladnings Beskadigelse, som — jeg kan heldigvis sige undtagelsesvis — fandt Sted, og som gav mig Anledning til at undersøge Sagen nøjere, fandt jeg, at man havde manøvreret med Tømning og Fyldning af Tankene indtil 20 Gange i Døgnet.

Dette var lidt om de Ulemper, som den manglende Dybde i Havnen og Indløbet medføre. Jeg skal dernæst omtale Ulemperne ved de daarlige Pladsforhold i Havnen.

Der er nemlig ikke Plads til — saaledes som det fejlagtigt er paastaet i Folketinget —, at hverken „Primula“, „N. J. Fjord“ eller „J. C. la Cour“ kunne svaje rundt, uden at de først skulle have Stævnen op i Forhavnen, og der medgaar lang Tid hertil. Der er noget nedslaaende i, at man ødsler Kul for at vinde nogle Minutter, for at ikke Forbindelsen med Toget skal glippe; og naar man saa kommer ind i Havnen, skal man ligge og spille endnu flere Minutter for at svaje rundt, idet man ikke kan komme langs Kajen, forinden en saadan Svajning er foretaget. Forceringen af „J. C. la Cour“s Maskine fra 91 til 93 Omdrejninger under hele Rejsen vil bringe Skibet ca. 14 Minutter før til Esbjerg og koste ca. 8 Tons Kul. Hvis dette gjordes hver Rejse, vilde det medføre en Udgift af 15,000 Kr. om Aaret. Hurtig som Svajningen skal gaa, løbes der ogsaa her betydelig Risiko. Kommer man f. Eks. med Ebbe og skal hale sit Agterskib op imod Vandet, vil Sprængningen af en Trosse meget let medføre, at Skibet lider betydeligt Havari.