

paa en Rejse til Amerika og var herefter bleven interviewet og havde senere talt ved en Generalforsamling. Der omtalte han den danske Søfyrbøder og den danske Sømænd i meget varme Ord og fremhævede, at den danske Sømænd ikke alene udførte det Arbejde, der paahvilede ham, men endog af eget Initiativ udførte andet Arbejde om Bord. Det forenede Dampskibsselskabs Optraeden overfor Sømændene i de senere Aar har været en saadan, at jeg i alt Fald ikke finder nogen Anledning til at dadle det, omend der naturligvis kan være Kaptajner og ogsaa Maskinmestre, som have kunnet fravige de Humanitetskrav, som dette Selskabs Ledere stille. Det samme gælder for Østasiatisk Kompagnis Baade. Det gælder ogsaa private Selskaber som Codan, og det gælder C. K. Hansen, for en stor Del, men ikke for alle. Man kan ikke sige, at de Forhold, jeg her kommer til at omtale, i Almindelighed gælder for den danske Sømænd, men i større eller mindre Grad er naturligvis Livet om Bord i alle Skibe præget af det Regime, som gælder indenfor de daarlige Selskabers Skibe. I Konkurrencen maa den hensynsfulde og humane Skibsreder og den Ledelse, som ønsker Folkene behandlet paa forsvarlig Maade, alligevel i nogen Grad tage Hensyn til, at der er Elementer indenfor Redernes og de ledendes Kredse, som ere ligegyldige for Folkenes Ve og Vel.

Forholdet er i store Træk dette, at der ofres mere Omhu paa den døde Maskine end paa den levende Arbejder. Den døde Maskine skal behandles omhyggeligt, den skal være ren og pudset, den skal have gode Kul — de bedste ere ikke for gode —, og den skal have den dyreste og fineste Olie. Det er ogsaa en Fryd at se ned i en saadan Maskine og se den arbejde. Det er ligefrem et Digt. Men der er ikke nogen Glæde ved at se en Søfyrbøder, naar han efter endt Arbejde er træt, mødig, svedig, saa alle hans Hudporer udstraale en slimet Vædske. Det er ikke noget hyggeligt Syn at se denne Mand f. Eks. en Stormnat bevæge sig over et tømmerlastet Dæk og begive sig ned i Lukafet. Denne Mands Kaar ere i Almindelighed saadanne, at jeg for mit Vedkommende ikke forstaaer, at det er muligt at faa Folk til det Stykke Arbejde for den Lønning, der gives. Men de økonomiske Forhold ere ogsaa i dette Land, om end man fra mange Sider mener, at de ere glimrende, alligevel saa slætte, at der er Tusinder af fattige Folk fra Land og By,

der gaa til dette nøjsommelige Arbejde, til Trods for at de faa en daarlig Løn og daarlig Forplejning.

Kostspørgsmaalet, som jeg nævnedes før, er selvfølgelig et af de vigtigste, det staar i Forbindelse med Lønnen. Om Bord paa et Skib hersker Klassesystemet. Der er første, anden og tredje Klasses Logi, der er første, anden og tredje Klasses Kost, der er første, anden og tredje Klasses Behandling, og der er ogsaa første, anden og tredje Klasses Tillavning og Servering af Maden. Jeg vil meget henstille til Justitsministeren — det er vist ham, jeg skal rette min Henvendelse til; jeg ser ham ikke til Stede i Øjeblikket, men han faar jo Lejlighed til at læse mine Bemærkninger i Rigsdagstidenden — at have sin Opmærksomhed henvendt paa Nødvendigheden af en Kontrol med de Varer, der føres om Bord paa Skibe, naar de skulle gaa ud, og ligeledes med de Varer, der findes om Bord paa Skibe, der komme i Havn. Ogsaa der er der et Eksempel fra England, som man bør tage op herhjemme. Den engelske Sømænd er absolut bedre stillet end nogen dansk, selv Søfyrbødere og Matrosen, men der har ogsaa i England været en Mand, som har formaaet at vække det engelske Samfundes Deltagelse og Opmærksomhed for Sømændene. Til Begrebet „Plimsøller“ knytte mange Mennesker ikke altid Forstaaelsen af, at det er Navnet paa en engelsk Mand, som tog sig af den mishandlede Sømænd. Desuden har den engelske Sømænd haft særlige Repræsentanter i Parlamentet. Hans Sag er bleven talt der gennem mange Aar. Længe før vi fik en Arbejderrepræsentation her, havde de engelske Sømænd en saadan, om end kun i ringe Grad, i det engelske Parlament.

Som et Vidnesbyrd om, at man i England er kominen videre frem end herhjemme, skal jeg nævne, at ethvert Stykke Brød, ethvert Pund Sukker, Kød eller Smør, der kommer om Bord i et engelsk Skib, bliver kontrolleret af Regeringsinspektøren, og saafremt der er den mindste Fejl, saafremt Kødet f. Eks. er ukontrolleret eller harsk, eller der er noget i Vejen med Grynene eller Sukkeret, saafremt det er forfalsket og blandet med Kalk eller Grus eller Sand, hvad det ofte kan være herhjemme og i andre Lande, bliver det forbudt at bringe Varerne om Bord, man taaler ikke noget saadant. Og naar et engelsk Skib kommer tilbage til en engelsk Havn, maa det ufravigelig aflevere alt, hvad det har af Konserves og andre Føde-