

Det ærede Medlem anførte først og fremmest, at vi stod paa et underligt gammeldags, overmaade gammeldags Standpunkt, idet vi endnu ikke havde Redningsbaade med Motor, kun en eneste under Bygning, medens ingen var sat i Vandet. Dette kan jo lyde underligt, naar man erindrer, at saa mange Fiskere har Motorbaade, hvad det ærede Medlem ogsaa stærkt understregede. Men det kan ikke nægtes, at overalt, hvor der findes et Redningsvæsen, har det været anset som meget tvivlsomt, om det var praktisk at gaa over til Motordrift i Redningsbaade, i hvert Tilfælde i de Baade, som ikke har en Havn som deres Udgangspunkt; man er derfor i de forskellige Lande kun langsomt og prøvende gaaet over til Anvendelse af Motordrift i Redningsbaade. Jeg kan efter Oplysninger, som findes i en tysk Fremstilling — altsaa ikke indhentede fra det danske Redningsvæsen, paa hvilket det ærede Medlem ser med saa megen Mistillid — oplyse, at England, der har 283 Stationer for Redningsbaade og et betydeligt større Antal Baade, i alt kun har 23, der er forsynede med Motor, og det skønt man begyndte med Motordrift i England i Aaret 1906, og skønt en stor Del af det engelske Redningsvæsen virker under Forhold, der er meget afvigende fra de danske, knyttet til Havne og i Farvande, hvor man ikke har Sandkyst, men Klippekystr.

For Tysklands Vedkommende skal jeg anføre, at Motorer i Redningsbaade først er søgt anvendte fra 1911. Det er altsaa knap 2 Aar siden, at man i Tyskland byggede de første af disse, og der findes indtil dette Øjeblik blandt det ret betydelige Antal Redningsbaade kun 10 med Motor. Frankrig har i alt 3, Holland 4; en Række andre Lande har slet ingen. Det eneste Land, hvor Motorredningsbaade i større Stil efter de mig bekendte Oplysninger anvendes, er de nordamerikanske Fristater, hvor der findes et betydeligt Antal; men her er Redningsvæsenet for en stor Del knyttet til Søer inde i Landet, og Forholdene er af en helt anden Karakter end ved Kyster som vore.

Naar Forholdet er saaledes i andre Lande, er det jo Udtryk for, at det ikke er saa lige en Sag at fastslaa, at Redningsbaade med Motor ubetinget er de bedste. Vanskeligheden er jo den, at disse Baade maa og skal være betydeligt tungere end de andre, de er som oftest betydeligt større og i alle Tilfælde betydeligt kostbarere. Den enkelte Baad, man her har

besluttet at anskaffe, og som er under Bygning, er en Baad, der med alt, hvad dertil hører, vil koste 37,000 Kr., medens de sædvanlige Baade fremstilles for henved 9,000 Kr.; der er altsaa et betydeligt Misforhold mellem Anskaffelsesomkostningerne. Dermed skal ikke være sagt, at vi ikke kan gaa videre ad den Vej, som nu er betraadt ved Bevillingen af den første Motorredningsbaad; det vil være naturligt her nøje at prøve de Erfaringer, man har høstet andre Steder, og som nu vil blive gjort med denne Baad i Danmark, og det vil være rimeligt at søge Bevilling til Motorredningsbaade de Steder, hvor man har Havne at knytte dem til.

Dernæst klagede det ærede Medlem meget stærkt over den nuværende danske Redningsbaads-Type, han talte om Luftballast og meget andet. Jeg maa tilstaa, at jeg paa dette Punkt ikke paa nogen Maade kan maale mig med det ærede Medlem i Sagkundskab, og jeg tror heller ikke, at det vilde føre os vidt her i Tinget at diskutere Spørgsmaalet om Luftballast og Vandballast og give os til at fremvise Billeder og Tegninger og komme med Beskrivelser af, hvorledes Redningsbaade i den Henseende skal være indrettede. Den Type, vi anvender, er en Type, som er Resultatet af langvarige og omfattende Prøvelser og mangfoldige Erfaringer. Det er muligt, at den har sine Mangler, og det er muligt, at disse Mangler kan afhjælpes; men saadan helt lige til vil Sagen jo neppe være. Det ærede Medlem omtalte en anden Type, der har været prøvet, en Prøve-redningsbaad i Vorupør, om hvilken han sagde, at den havde haft en trist Skæbne. Ja, det maa man erkende, naar man ser den omfattende Fremstilling af denne Baads hidtidige Tilværelse; Fremstillingen indeholdes i en mægtig Pakke Dokumenter af denne Tykkelse, som beskriver, hvorledes det i Tidens Løb er gaaet den paagældende Baad. Det ærede Medlems Opfattelse var, saa vidt jeg forstod ham, at den Ulykke, der havde ramt Baaden, skyldtes forstokket Opfattelse hos Redningsmandskabet og dettes Ledelse. Man kan imidlertid ikke helt afvise den Mulighed, at der ogsaa har været visse Skrøbeligheder ved Baaden, Skrøbeligheder, som kan have bidraget til dens triste Skæbne. Mit Indtryk er, efter at jeg har set Beretningen om, hvad der er foregaaet, at der findes saadanne Skrøbeligheder. Baaden blev bygget som Følge af et Andragende af 1902; Bevillingen blev givet i 1904—05, en Bevilling paa 6,000—7,000 Kr., som siden ved Lejlighed blev lidt