

egne Veje, og han tilføjer, at han tror, at der ikke kan være nogen som helst Tvivl om, at den af ham foreslaaede Ordning er den eneste rigtige. Men Troen paa, at der ingen Tvivl er derom, falder rigtignok bort to Linier efter, idet den højtærede Minister dér siger: Men man kan ganske vist ogsaa om denne Sag sige meget pro et contra. Tvivlen maa altsaa være til Stede, ogsaa hos Ministeren, og det er saamænd intet Under, thi hvad er det, den højtærede Minister siger om Søfartsafdelingen? Han siger: Søfarten henhører for Tiden „dels under Trafikafdelingen, dels under Maskinafdelingen, idet Trafikdirektøren med Bistand af en Søfartsinspektør hersker over Dækspersonalet, medens Maskindirektøren med Bistand af en Maskiningeniør hersker under Dækket, tager Bestemmelse om Skroget og Maskinernes Reparation, skønt Kaptajnen ifølge Søloven har Ansvaret for Skibets Sødygtighed“. Det er ganske vildledende, hvad den højtærede Minister her siger. Der staar ganske vist i Sølovens § 26, at Skipperen, før Rejsen tiltrædes, har at paase, at Skibet er i sødygtig Stand, men det betyder selvfølgelig — hvad ogsaa fremgaar af det hele — i tjenstfærdig Stand. Kaptajnen skal selvfølgelig paase, at Skroget er helt, at Maskinerne kan gaa, at Roret er bevægeligt, at Redningsapparater og Kompas er i Orden og den Slags Ting, men han bærer aldeles ikke Ansvaret for de Ting, som Ministeren nævner, før han siger disse Ord: „skønt Kaptajnen ifølge Søloven har Ansvaret for Skibets Sødygtighed“. Han bærer slet ikke Ansvaret for, at Skroget og Maskinerne i teknisk Forstand er tilstrækkelig stærkt byggede og i forsvarlig Stand — paa ingen Maade. Det paahviler i Henhold til Sølovens § 80 Maskinmesteren at føre Tilsyn med Dampkedler og Maskiner. Og den højtærede Minister synes helt at have glemt eller overset Loven af 13. Februar 1903 om Tilsyn med Dampfartøjer m. m. Efter denne Lovs §§ 11—28 er Tilsynet underlagt et særligt Syn, som bærer det fulde Ansvar for, hvad det afgør, og dette har Kaptajnen ganske naturligt ikke noget som helst at gøre med. Det vilde ogsaa være ganske urimeligt at lægge et saadant Ansvar paa en Mand, der som Kaptajnen kun til Fordommelse har Styrmandseksamen. Derfor er dette Syn ogsaa sammensat saaledes, at de 50 pCt. er maskinkyndige, 25 pCt. er skibskyndige, og særlig søkyndige er 25 pCt. Nu er i denne Lovs § 29 Statsbanernes Skibe undtagne fra dette

Syn, idet det paahviler Statsbanerne selv at tilvejebringe dette Syn. Men dette Syn, som Statsbanerne altsaa selv maa tilvejebringe, maa jo have det fulde Ansvar for, hvad der er under Dækket — det har Skipperen nemlig aldeles ikke —, og det maa derfor have en lignende teknisk Karakter eller Indflydelse som det Syn, den nævnte Lov af 1903 anordner. Men deraf følger ogsaa, at hvis Søfartsvæsenet skal henlægges under Trafikvæsenet — og det skal jeg ikke have noget som helst imod; jeg ser nok, at Kommissionen har foreslaaet, at det skal være under Maskinvæsenet, men det forstaar jeg mig ikke paa —, maa Førstemanden under Afdelingschefen for Trafikvæsenet nødvendigvis være en Tekniker, eller hvis man skal have to Mænd, en Søfartsinspektør og en Skibsingeniør, maa disse være ganske sideordnede. Det maa de være, alene fordi Sikkerhedsmomentet her spiller en saa overvejende Rolle, men de maa ogsaa være det, naar man kaster Blikket paa Budgettet; thi der viser det sig jo, at Dækkets Budget ikke løber op til 1 Mill. Kr., hvorimod Maskinafdelingens Budget er over det dobbelte.

Ogsaa paa andre vigtige Punkter mangler der i Ministerens Redegørelse Bevis for, at det her foreslaaede System virkelig er simpelt, og dette Bevis kan heller ikke føres. Det maa nemlig blive mere kombineret, end det nuværende System er, netop fordi man deler Statsbanvæsenet, som jeg før sagde, paa langs og paa tværs. Se nu f. Eks. Afdelingscheferne. De er Generaldirektørens Medhjælpere, og Ministeren antyder, at de kun maa gøre sig gældende ude i Distrikterne som Generaldirektørens Medhjælpere. Men det ærede Medlem for Fredensborgkredsen (Moesgaard-Kjeldsen) syntes i Gaar at være klar over det Virvar, som derved vil opstaa, og han udtalte derfor ogsaa, at naar Afdelingscheferne kom ud i Distrikterne — og det kommer de straks, saa snart de forlader deres Kontor —, maatte de nødvendigvis være Distriktschefernes overordnede — og det har det ærede Medlem naturligvis ganske Ret i — paa de Omraader, de har med at gøre, og derved bliver der i Virkeligheden i de Sager, som ligger under Distriktschefen, to overordnede; det kan ikke undgaas. Jeg nævnede før, og det er ogsaa anført af andre, at Distriktschefen skal være Personalets foresatte, og her opstaar nu det Spørgsmaal, om det er heldigt at have Personalet i een Del af Landet henlagt under een Distrikts-