

[Korsgaard.]

er sket; ikke nogen Sinde mere skal kunne gentage sig; idet jeg altsaa nærer det Haab, at man i hvert Fald under saadanne Forhold vil give den paagældende Kaptajn samme Ret, som andre Kaptajner har over deres Skibe, ikke mindst under vanskelige Forhold.

Forinden jeg gaar over til det, jeg vil kalde den mere tekniske Del af mine Bemærkninger, vilde jeg endnu sige lidt om den Maade, hvorpaa man planlægger Driften paa Store Bælts Overfarten, idet jeg ikke kan tilbageholde den Bemærkning, at jeg synes, at Dispositionerne her ofte er meget besynderlige. Jeg har allerede omtalt, at jeg selv har gjort en Tur over Store Bælt paa 19 Timer, altsaa en Tur, som jo er for intet at regne mod den Tur, den ærede Forespørger har gjort. Jeg holdt mig den Dag parat — fordi det var meget vigtigt for mig at komme til København fra Nyborg saa tidligt som muligt — til at gaa med Isbryderfærgen „Jylland“, som kom ind Kl. 11. Jeg tænkte, at den vilde afgaa nogenlunde snart igen. Det kom den imidlertid ikke til, idet den først gik Kl. 16. Man kan sige, at det under almindelige Forhold er ligegyldigt, enten man sejler Kl. 16 eller Kl. 11; men under Isforhold maa jeg dog mene, at det er ganske besynderligt, at det skulde være nødvendigt at høste saa mange Erfaringer, som man har høstet, for at begribe, at man helst skal sejle saa tidligt paa Dagen som muligt og i alle Tilfælde ikke om Natten. Det synes jeg, man har været meget længe om at lære fra Driftsledelsens Side. Det har ogsaa forbavset mig, saaledes som Færgetransporten i den allersneste Tid har været, at man virkelig har anset det for at være en god Plan at sende et Skib fra Korsør paa samme Tid, som man sender et andet fra Nyborg. Thi det vil jo sige, at med lidt Uheld vil den Rende, som det ene Fartøj har skabt, være fuldstændig skruet sammen, naar det andet Fartøj kommer og skal benytte den. Denne Fremgangsmaade forstaar jeg saa meget mindre, som der jo bagved Planerne om en Gang at faa en virkelig god Isbryder ligger den Tanke, at saa skulde de nuværende til Transport af Vognmateriel velegnede Færger gaa i den paagældende Isbryders Køl vand. Men naar man hævder dette, er det mig ubegribeligt, at det ikke skulde være muligt at fremskaffe Skibe, mindre eller større, som kunde benytte de Render, som de to Isbrydere, der nu sejler, har dannet, ved at gaa lige efter dem. Men, som sagt, det forekommer mig, at Opfattelsen hidtil har været den: Hver maa

klare sig, som den kan bedst. Det kan man imidlertid ikke kalde *Plan*; det maa snarere kaldes *Planløshed*. Jeg maa hævde, at ogsaa paa dette Punkt er man efter mine Begreber ikke fra Ledelsens Side optraadt med den Forstand, som man kunde ønske.

Jeg gaar derefter over til at omtale det, som jeg vil kalde det mere tekniske, og jeg vil da dele disse Problemer i de større og de mindre. Først vil jeg stille det Spørgsmaal: Kan man med Rette kritisere, at man ikke havde en meget større og stærkere Isbryder i Store Bælt, end man havde ved denne Isvinters Begyndelse? Selv vil jeg svare, at det kan man ikke med videre Føje. Og Begrundelsen herfor er naturligvis den, at vi ikke i mange Aar har haft en Isvinter, der var saa svær, at man ikke har kunnet klare sig med Skruéfærger som Isbrydere, altsaa med de almindelige Færger „Christian IX“ og „Odin“. Da man fra tidligere Tid havde Erfaring for at kunne klare sig med disse, skulde man dog turde haabe, at den nye Færge „Korsør“ ikke paa dette Punkt var daarligere end de andre, som vi havde. Om nu Erfaringerne har vist, at det har slaaet til, skal jeg lade staa hen. Trods dette, at Færgen „Korsør“ har mange flere Hestekræfter end de to Færger „Odin“ og „Christian IX“, har jeg det Indtryk, at den ingenlunde har klaret sig bedre, end de to Færger har gjort ved tidligere Lejligheder. Ud fra den Antagelse, at man ikke kunde vente værre Isforhold, end at de Færger, man havde, kunde klare sig, synes det mig forstaaeligt, at man har været tilbageholdende overfor at sætte mange Penge i en ny Isbryder — nu ligger Sagen jo helt anderledes, men hertil kommer jeg tilbage senere. Jeg kan altsaa ikke se, at der paa dette Punkt er begaaet nogen stor Synd fra Ledelsens Side, i hvert Fald ikke en større Synd, end at man med Rimelighed vil kunne tilgive den; at man kan være bagklog nu, efter at vi har set, at det paagældende Materiel er for svagt, hører til de Ting, jeg ikke synes, man behøver at opholde sig meget ved.

Hvad jeg derimod synes man kunde forlange, er, at det Isbrydermateriel, man har, efter Omstændighederne var i virkelig Orden og forsynet med de Ting, som det er i høj Grad ønskeligt for de paagældende Skibe at have, og som ikke koster særdeles store Beløb. Har man nu ikke forsynet sig paa dette Omraade? Jeg mener, at Svaret her maa blive et afgjort: Jo, det har man. Jeg mener saaledes, at det er meget uheldigt, at de paagældende Skibe ikke var forsynet med Radio. Herfra at