

give et saa stort Overskud, at det mere end dækkede Understudet ogsaa for Telegrafvæsenet. Jeg vilde altsaa finde det meget urmeligt, om man nu gik til en Forsøgelse af Bredtagterne for derved at dække den Underbalance, der formelt findes paa § 6.

Finantsministeren (Strup): Jeg maa ligeoverfor det ærede Medlem ganske bestemt fastholde Rigtigheden af mine Udtalelser. Det ærede Medlem har indhentet Oplysninger paa Steder, som han anser for at være ganske paalidelige. Jeg skal selvfølgelig ikke indlade mig paa nogen Kritik i saa Henseende, men jeg skal kun udtale, at jeg vistnok er fuldt berettiget til at tillægge de officielle, der foreligger for mig, mere Vægt end de private Oplysninger, som det ærede Medlem har været istand til at indhente. Da dette er et Spørgsmaal, der staar i en temmelig løs Forbindelse med Finantsloven, og da det allerede har krævet endel af det ærede Things Tid og lagt Beslag paa dets Opmærksomhed, mere end jeg havde troet, at Spørgsmaalet i og for sig fortjente, havde jeg ment at kunne undlade at gaa tilbunds i Sagen; jeg havde ment, at der nok vilde findes Leilighed til nærmere Forklaringer om Uoverensstemmelser i Betragtningen paa andet Sted end her i Salen; men det ærede Medlems gjentagne Udtalelser derom nødsage mig til at trætte det ærede Thing med en udsørligere Redejørelse af dette i og for sig ikke meget vigtige Spørgsmaal, end jeg havde troet det nødvendigt og passende at forde Things Opmærksomhed for. Forholdet er da det, at, medens man omtrent den hele Verden over er fuldstændig enig om, paa hvilken Maade man skal beregne Skibenes Brutto-Tonnage, Brutto-Rumfang, og man endog saa den hele Verden over er næsten enig om, hvorledes man skal beregne Fradrag for Følkerum og deslige mindre betydelige Rum, og man i den Grad er enig derom, at man fuldt ud respekterer hinandens Maaling, hvad dette angaar — er der derimod en meget stor Uoverensstemmelse mellem de Regler, der følges ved Udmaalingen af Dampskibenes Netto-Tonnage, det vil sige, hvor stort et Fradrag i Bruttoudmaalingen man vil tilstede Dampskibene paa Grund af det Rum, som Drivkraften i Dampskibet optager. Drivkraften i Dampskibet optager jo ikke blot det Rum, som selve Maskinen, Kjedlerne og Ageleierne indtager, men tillige det langt mindre bestemte Rum, som medgaaer til Kulforsyningen. Den saakaldte engelske Regel, som har været brugt siden 1854, tror jeg, har været almindelig fulgt her. Den gaar ud paa, at man fradrager for Bevægkraften i et Dampskib, naar det er et Skrueskib, $1\frac{3}{4}$ Gange det Rum, som Maskinen, Kjedlerne og Ageleiet indtager, og at man i Hjulskibe fradrager $1\frac{1}{2}$ Gang dette Rumfang, og forsaavidt, indtil denne Grænse, er den nu gjæl-

dende danske Regel nægtig den samme. Men efter den engelske Regel tilføder man endvidere Skrueskibe, i hvilke Maskine og Kulrum udgjør mellem 13 og 20 Procent af Skibets Bruttoomfang, at der fradrages for Bevægkraft 32 Procent af hele Skibets Rumfang. Det er altsaa en Undtagelse fra Reglen og en Undtagelse, som naturligvis benyttes af Skibsbyggerier og Rheedere saaledes, at de sørge for, at Skibets Maskiner og Kulrum kommer til at ligge indenfor den af mig anførte Grænse, thi saa nyde de godt af det Beneficium, at der sker dette store Fradrag. For Hjulskibenes Vedkommende ligger Grænsen mellem 20 og 30 Procent, og, naar de holde sig indenfor denne Grænse, faae de et Fradrag af 37 Procent af hele Skibets Rumfang. Det er disse lidet forstaaelige Undtagelser fra Reglen, der have bevirket, at Dampskibe, som ere byggede særlig med Hensyn til disse Regler, have haat saa betydelige Fordele frem for de Dampskibe, som ikke have været byggede efter disse Regler, men frem for Alt overfor Seilskibe. Der har ofte ogsaa her i Thinget været gjort opmærksom paa den uheldige Stilling, som Seilskibene have i Konkurrencen med de store Dampskibe, navnlig ved Kulstragterne. Det vil vistnok erindres, at der gjentagne Gange, og sidst for 3 Aar siden, her i Thinget Lød høie Klager over den Forurettelse, der foregik med Seilskibene ved den Maade, hvorpaa Seilskibenes Drægtighed blev beregnet. Man har da taget dette Spørgsmaal under nøie Overveelse, og man har ikke blot ved at ophæve den lidet forsvarlige Undtagelse i de engelske Udmaalingsregler, som jeg nu har gjort Rede for, og gaa over til, hvad der kaldes Donausystemet for Maalingen af Dampskibe, søgt at raade Bod paa denne vitterlige Uligged i Besætningen baade af Skib og Ladning mellem Seilskibe og Dampskibe, men ogsaa ved samtidig at foretage en Forandring i Maaden, hvorpaa de store Dampskibes Rum oven over Dækket blev beregnet. Ved begge disse Foranstaltninger er det lykkedes at udjævne Forholdet mellem Dampskibe og Seilskibe, om end ikke fuldstændig, saa dog i den Grad, at efter den Tid ere disse Klager, og det er retmæssige Klager, over Seilskibenes Forurettelse overfor Dampskibene forstummede her, idetmindste ere de ikke komne til mig. Altsaa jeg gjentager, at den Regel, vi nu følge, og som er den, der paa en international Kongres om dette Spørgsmaal blev stemplet som den rigtigste, kun afviger fra den engelske Maaling ved, at der ikke tilstedes disse lidet forstaaelige og lidet forsvarlige Undtagelser, der ere Beneficiær for de Skibsrederier og Byggerier, der vide at benytte sig af dem, for derved at faae deres Skibes Drægtighed stemplet for et langt ringere Beløb, end der tilkommer dem. Det er det, som Finantsministeriet har forsynet sig ved i 1878, at det har ubeløst de store Dampskibe fra den