

uforholdsmæssige Fordel, som de havde ved Udmaalingen efter den engelske Regel med dens uforstaaelige Undtagelser. Foruden Donaureglen, som vi følge, og den engelske Regel, som endnu følges i England er der den saakaldte tydske Regel. Efter den fradrages kun det Rumfang, som Maskinen, Rjederne og Kulrummet indtager. Dette skulde synes at være den i og for sig rigtigste Regel, at man fradrager nøjagtig det Rum, som i Skibet finder Benyttelse til Drivkraften; men det maa vel erindres, at det fuldstændig beror paa Rejsens Længde, hvorvidt Kulrummet alene benyttes til de Kul, der medgaa til at faae Skibet frem, eller ogsaa benyttes til Lastrum for Kul, som forhandles. Altsaa, hvor tilsyneladende korrekt den tydske Regel end er, maa det ikke overses, at den kun vil være korrekt, dersom Skibene altid havde lige lange Rejser, altsaa lige stort Kulforbrug i Forhold til den Kraft, de udville. Foruden disse 3 europæiske Regler for Dampskibe kan man endnu nævne den amerikanske, som maaste, naar Alt kommer til Alt, er den fornødigste af dem alle. Efter den amerikanske Regel fradrages Intetforhøst for det Rumfang, som anvendes til Drivkraft. Et Dampskib betaler af sin fulde Tonnage paa samme Maade som Seilskibe. Den amerikanske Regel er imidlertid kun bleven anvendt i Amerika, den engelske er anvendt foruden i England ogsaa i Sverrig og Frankrig, Donaureglen foruden i Danmark, i Holland, Grækenland og Spanien, den tydske Regel i Tydskland, Italien, Østerrig og Norge. Ja, der er naturligvis en stor Mængde andre Søstater, men jeg tror ikke, det er nødvendigt her at komme med nogen yderligere Opregning af, til hvilken Regel de andre Stater slutte sig. — Det ærede Medlem for Kjøbenhavns Ake Valgfreds (Scharling) udtalte i sit første Foredrag, at det var beslægtet, at de danske Dampskibe nu efter 1878 bleve maalte efter en Regel, hvorved de fik et større Antal af Registrertons end tidligere, da de saa den hele Verden over maatte betale højere Skibsafgifter. I den Henseende har det ærede Medlem allerede indrømmet mig, at det ikke maatte forstaaes bogstaveligt med den hele Verden over, idet det ærede Medlem har indrømmet mig, at i Amerika var det ikke Tilfældet. Jeg haaber, at det ærede Medlem vil komme til at indrømme mig, at det heller ikke gjælder alle andre Steder. Jeg svarede det ærede Medlem derpaa, at det snarere var almindelig Regel, at Skibene betalte efter den Tonnage, som de havde udgjort ved Maalingen i det fremmede Land, som de anløb. Men naturligvis, ingen Regel uden Undtagelse, og jeg maa da ogsaa fastholde, at jeg ikke vil indstaa for, at det allevegne finder Sted. Det, som nærmest har Interesse for os at undersøge, eller som har den største Betydning for os, er jo, paa hvilken Maade danske Skibe,

maalte efter Oktober 1878, blive behandlede i de Lande, der følge den engelske Regel, og med hvilke vi staae i det livligste Handelsforhold, altsaa England og Sverrig. Det er jo de Lande af dem, der følge den engelske Regel, som vi staae i den livligste Forbindelse med. Det Cirkulære, som det ærede Medlem citerede, er, som jeg ogsaa tror, at det ærede Medlem angav, af August 1878. Efter at vi havde indført Donaureglen for Maalingen hos os, maatte det naturligvis være den danske Regering magtpaaliggende saavidt muligt at fikke de danske Skibe, der vare maalte efter den nye Regel, de samme Fordele, som de havde havt tidligere. Det er jo en Selvfølge, at, saalænge vi nøjagtig fulgte den engelske Regel, blev vore Skibes Registrertons uden videre accepteret der, og i lige Maade i Sverrig; men da vi forandrede Reglen, maatte det være Gjenstand for Forhandling med de fremmede Lande, paa hvilken Maade for Fremtiden Skibenes Maal skulde beregnes. Resultatet af denne Forhandling var, for de engelske Havnes Vedkommende, at ifølge en ordre in concil, altsaa en almindelig Regeringsbestemmelse, gjældende for alle engelske Havne, af 30te December 1878 og board of trade's Cirkulære var der blevet indrømmet Ciere eller Jørere af danske Dampskibe, som ere bleve maalte her efter 1ste Oktober 1878, Berettigelse til at fordrø Fradraget for den bevægende Kraft bestemt efter engelske Skibes Maaling og Afgifterne beregnedes derefter — jeg vil overlade til det ærede Things Medlemmer selv at bedømme, om disse Ord ikke ere saa bestemte, at de ikke tilstede to Forklaringer — og det Resultat, som bliver udfundet ved Skibets Ommaaling i England, bliver angivet paa et nyt Maalingcertificat. For Maaling af Maskinrum med Tilbehør bliver den samme Afgift at erlægge, som britiske Skibe ere underkastede. Det var altsaa for Englands Vedkommende. Det er altsaa ikke en Naadesag, om et dansk Skib, maalt efter 1878, kommer til at nyde de samme Fordele, som om det havde været maalt før 1878, altsaa efter den gamle engelske Regel, men det er ligefrem en Berettigelse, der er givet, og en Berettigelse, som er kundgjort i England som almindelig Befaling. Jeg ser altsaa ikke rettere, end at det for enhver dansk Dampskibeiers Vedkommende maa staa til ham selv, om han vil sørge for, om hans efter 1878 her maalte Dampskib kommer til at nyde godt af denne Bestemmelse eller ikke. Hvad dernæst Sverrig angaar, er der, efter Kommunikation fra det svenske Udenrigsministerium bleven indrømmet Ciere eller Jørere af danske Dampskibe, som ere bleve forsynede med et efter den 1ste Oktober 1878 udstedt Certificat, Berettigelse til at faae Fradraget for den bevægende Kraft bestemt som for svenske Skibes Maaling. For Maaling af Maskinrum med Tilbehør erlægges den sædvanlige