

tyffe. Tager man disse tre forskellige Systemer for sig og undersøger dem, kommer man til det Resultat, at det tyffe er det sundeste, det korrekte. Det beregner ligesind den Drægtighed af Skibet, der ikke kan anvendes til Vareforsel, altsaa til Bestubning, trækker dette Beløb fra hele Skibets Rumfang og angiver Differencen som Skibets Drægtighed. Det næste System er Danube Rule, Donausystemet. Det trækker Mastin- og Kulrummet fra, men gør det med visse Modifikationer i de Regler, der følges i stiftede Tilfælde. Princippet er det, at Kulrummene kunne anvendes ved Vareforsel, naar de ikke bruges til de Mastinkul, Skibet maa føre med sig. Dette System har den store Fordel, naar Skibet farer paa transatlantiske Router og forlader Havn paa Udreisen med fyldte Kullasser, men paa Tilbagevejen kun har halvfylde Kasser, at det da kan bestybe den tomme Del af Kasserne. Efter det tyffe System kan dette ikke ske, da det giver et bestemt uforanderligt Fradrag. Denne Bestubning af Kulrummet førte imidlertid til Processer og derved til Omkostninger for de forskellige Firmaer i de forskellige Havne, hvor Skibene kom med bestuede Kullasser, medens de efter det der gældende System ikke uden Forbehold maatte føre Varer i disse. Man besluttede derfor i Danmark, hvor man havde accepteret Danube Rule fra 1878—95, at gaa over til British Rule, skøndt den af den afdøde Formand for det engelske Handelskammer, „Board of Trade“ Sir Thomas Grey, betegnedes som det absurdeste, der findes i Verden, og det med fuldstændig Ret; men denne absurde Regel er i sin Tid tvungen igennem det engelske Parlament, trods forskellige Forslag, som ere fremkomne om Forandring deri; den blev tvungen igennem ved den Magt, som de store engelske Redere udøve paa Parlamentet. Og hvorfor er den tvungen igennem? Fordi den er af den aller højeste Interesse for alle, der skulle have det størst mulige Udbytte af Skibene. British Rule siger, at fra det Øjeblik et Skib optager til Mastinrummet fra 13—20 pCt. skal det have et Fradrag i sin Drægtighed af 33 pCt. Brede Medlemmer se altsaa, at det er ca. 250 pCt. af det virkelige Afdrag, de faa godtgjort i deres aarlige Drift. Det er hvad man med et simpelt Ord vilde kalde Snybert, men et Snyderi, der er godkendt igennem British Rule, og som de forskellige Nationer efterhaanden have adopteret i den Grad, at selv Tyskland har taget Afstand fra sin egen oprindelige Regel og har gennemført British Rule, da de tyffe Skibe ikke kunde konkurrere med de engelske, idet de

have langt større Afgifter paa Grund af den tyffe, paa en retfærdig Maade bestemte Skibsdrægtighed. Vi have lidt under det samme. Vi have allerede for nogle Aar siden truffet Overenskomst med Norge om at følge British Rule for danske Skibe i Norge og norske Skibe i Danmark, saaledes at vi faktisk have anvendt den i dette særlige Tilfælde lige over for Nordmændene og Nordmændene lige over for os. Nu er man gaaet fuldstændig over til den, det er rationelt, og man har gjort det, skøndt Systemet i sig selv er irrationelt, fordi man har villet stille danske Skibe i udenlandst Fart paa samme Fod som andre Nationers Skibe. Men da British Rule blev indført fra April 1895, havde de Herrer Skibsredere ventet sig en Fordel af omtrent 10 pCt., som bemærket af de ærede foregaaende Talere, og nu kommer denne Bestemmelse her i Lovforslaget og tager med den ene Haand, hvad den anden Haand har givet, og at dette maa vække et vist Misnøje, kan ingen benægte. Dette er altsaa Hovedgrunden til den Bevægelse, der er vakt. Paa den anden Side kan det heller ikke nægtes, at hele vor Fragtfart, desværre ogsaa Fragtfarten i andre Lande, i de senere Aar har kæmpet under særlig uanselige Forhold. Og en Ting til betynger vor Fragtfart, det er den store Indførselstold paa Raamateriale til Skibene. Det er et Spørgsmaal, som jo ikke foreligger nu, men som jeg dog tror, jeg tør berøre i Forbindelse med dette, nemlig den Rendsgering, at en Reder, der bygger et Skib i Danmark, har at betale omtrent 6 pCt. i Told paa Raamateriale; men vil han lade det fare under f. Eks. tyff Flag, faar han Tolden refunderet. Altsaa ved at flytte det fremmede Flag over paa det danske Skib, kan han faa det billigere. Tilsvares i Norge; der er ganske vist Konsulat-afgiften omtrent som hos os, men der er ingen Skibstold at betale, og man kan altsaa blive gunstigere stillet ved samme Fremgangsmaade. Vi have Et eksempel paa, at et af vore store Rederier lader sine Skibe sejle under norsk Flag. Og det er ikke en blot og bar Formsjag at føre det norske Flag, thi det medfører, at Skibets Officerer ere Nordmænd, men naar først det er Tilfældet, bliver ogsaa største Delen af Mandstabet Nordmænd, og det gør, at de danske Søfolk miste Chansen for at faa Fart. Afgangen til Hyre er heller ikke saa overvættens stor her i Danmark for Øjeblikket, saa at sligt er beklageligt. Altsaa, alt det forklarer den Misnøje, der er, og ligesom den ærede foregaaende Taler vilde jeg, dersom ikke Sagen havde vundet stor Tilslutning i Folke-