

mindelige Mangler i Jærnbaneledelsen, være sig nu i Henseende til Driftsplanen, eller til Personalets Benyttelse, eller til Materiellets Beskaffenhed eller til selve Anlægene. Paa Forhaand skulde det synes, at gennemgaaende Mangler i saa Henseende snarere vilde ytre sig ved Ulykkestilfældenes Antal og Hyppighed, end at de ville kunne maales efter det forfærdelige Omfang, som en enkelt Ulykke under et Sammenstød af Omstændigheder kan komme til at antage. Men i øvrigt maa jeg for mit Vedkommende udtale, at jeg paa Grundlag af de Oplysninger, der, saa vidt mig bekendt, hidtil foreligge for Offentligheden, maa erklære mig ganske ude af Stand til at danne mig nogen begrundet Førestilling om det berettigede i de Anklager, der ere rejste mod Jærnbanestyrelsen. Jeg antager det for givet, at vi her i Tinget vilde ønske os meddelt alle Oplysninger, som maatte være fornødne for at sætte os i Stand til at dømme om Sammenhængen. Det vilde vel overhovedet være rigtigt, om det blev gjort til Regel her, som Tilfældet er i adskillige andre Lande, at der aarlig afgives for Rigsdagen en udtømmende Beretning om alle de Ulykkestilfælde af enhver Art, der forefalder — ikke blot paa Statsbanerne, men ogsaa paa de private Baner — med udførlig Redegørelse i hvert enkelt Tilfælde for Aarsagerne og Sammenhængen. Kun da ville vi være i Stand til at udøve en nogenlunde virksom Kontrol og fælde en begrundet Dom. Givet er det, at vi, der ikke spare paa Kritik over for Administrationen, en Kritik, som det er vor Pligt at udøve — det er gennem den, at vi øve vor Kontrol — vi, som særlig over for Statsbanerne ikke have plejet at være tilbageholdende med vore Anker, det er givet, at vi paa den anden Side ikke kunne ønske andet, end at vor Kritik og vor Dom maa være fuldt ud begrundet og retfærdig.

Jeg har til Slutning endnu at berøre et mere specielt Spørgsmaal, som jeg tør antage, at de fleste Medlemmer af Tinget ikke afvinde synderlig Interesse. Det er et Spørgsmaal vedrørende vor Skibsmaaling og dennes Anerkendelse i Udlandet. Der er for mig af Redere blevet klaget over, at Forholdet i saa Henseende, særlig i russiske Havne, er højest utilfredsstillende. Jeg antager, at denne Sag henhører under to af Ministeriets ærede Medlemmer, nemlig dels Udenrigsministeren, dels Finansministeren. Forholdet er i Korthed dette, at i 1895 indførte vi, eller rettere genindførte, den Regel for Maa-

lingen af Dampskibe, som gaar under Navn af „den britiske Regel“, d. v. s. de Bestemmelser for Fastsættelsen af Skibets Netto-Tonnage, som ere gældende i Storbritannien. Vi gjorde dette, fordi det ventedes, at vore Skibe derved vilde blive stillede gunstigere i Udlandet, end efter den Maalingsmetode, den saakaldte „Donau-Regel“, vi hidtil havde benyttet. Der klagedes over, at som Følge af denne sidste Maalingsmetode blev der paabyrdet danske Skibe større Afgifter i fremmede Havne end de, som ramte deres udenlandske Konkurrenter. I 1895 gik vi da over til de britiske Maaleregler, men efter dette ere Forholdene for vore Skibe i russiske Havne blevne ikke bedre, men tværtimod endnu værre, end de vare før. Vor nugældende Handelstraktat med Rusland er af 1895, og den tilsiger vor Handel og Skibsfart samme Behandling, som tilkommer den mest begunstigede Nation. Dog er der med Hensyn til Skibsmaaling henvist til nærmere særskilt Aftale angaaende Maalings-Certifikaterne. Dette er da sket ved en Overenskomst, som er bleven truffet i Løbet af 1896. Den paagældende Deklarations Indhold synes imidlertid at være os saare ugunstig, og dette i Forbindelse med en, som det synes, uheldig Affattelse af vore Maalebrev medfører, at medens de britiske Skibe, som komme i russiske Havne, faa de efter deres egne Maaleregler udstedte Certifikater anerkendte som Grundlag for Erlæggelsen af Afgifter, saa gælder det samme ikke for danske Skibes Vedkommende. En Reder meddeler mig, at Afgifterne i adskillige Tilfælde nu endog ere blevne indtil 30 pCt. højere, end de vare i Forvejen. Hvad hele denne Sag betyder, vil man kunne forstå, naar jeg oplyser, at et anset Mæglerfirma i Riga mener, at hvis samme Fremgangsmaade over for vore Skibe, som nu følges i Riga og i nogle andre af de russiske Østersøhavne, skulde blive anvendt ogsaa i Petersborg, vilde det dreje sig om et aarligt Beløb af mellem  $\frac{1}{2}$  og 1 Million Kr., som den danske Skibsfart vilde have at udrede mere, end den burde. Jeg fremdrager dette, fordi det tillige er et Vidnesbyrd om Omfanget af de Interesser, der efterhaanden for Danmarks økonomiske Velfærd knytte sig til vor Skibsfart. Man taler, og med Ret, om at støtte og hjælpe Agerbruget, om just de Midler, der foreslaas, ikke altid ere gode. Man har saaledes i Sommer rejst rundt og agiteret for Toldbeskyttelse for Hvede og Sukkerroer. Den Sum, som den danske Skibsfart, hvis de mig opgive Tal ere rig-