

[A. C. Normann.]

disse funktioner, men i den henseende kan betragte sig som frigjort.

Det var også dengang en forudsætning, at man ville forsøge at spare på denne administration ved i højere grad end hidtil at lade toldvæsenet overtage målingen af skibe rundt omkring i danske havne. Det blev dengang sagt til Folketinget, at man derved kunne spare en hel del. Er man kommet ind på en ny praksis her?

Jeg indser godt, at handelsministeren muligvis ikke kan have svar præsent på disse spørgsmål i øjeblikket, men i så fald kan vi måske få tingene oplyst i udvalget.

Tholstrup: Baggrunden for dette lovfor-slag er som sagt en overenskomst mellem flere lande, som går ud på at gennemføre ens-artede måleregler for at få ensartede beta-linger efter skibenes drægtighed, betalinger til havne, kanaler, lodser og kontingenter. Imidlertid er der visse specialskibe, som ikke opnår fuld retfærdighed. Jeg lægger derfor megen vægt på slutprotokollen i den internationale konvention — den er optrykt på sidste side i bemærkningerne til lovfor-slaget — hvori der siges, at sagkyndige skal mødes mindst hvertandet år for at sikre ensartet anvendelse af reglerne og fremsætte forslag til ændringer.

Der vil sikkert fremover komme flere nye specialskibe, og det er derfor nødvendigt, at man har mulighed for at tage hensyn hertil, og jeg vil gerne spørge den højtærede handelsminister, om et tilsagn om, at disse ændringsmuligheder bliver udnyttet, kan gives, idet hovedvægten efter vor mening netop må lægges på skibenes drægtighed, altså den last, de er i stand til at sejle med, og ikke så meget på underfundige regler om forskellig opfattelse af, hvad der f. eks. er ballasttanke, og hvad der er almindelige lasttanke.

De fleste nye skibe er udstyret med dobbeltbund, og mellemrummet her udnyttes som regel til ballast, men også ofte til brændselsolie til maskineriet. Efter målereglerne medregnes dette rum ikke i ton-nagen. Der findes imidlertid skibe, hvor man af hensyn til skibets stabilitet, altså for at få tyngdepunktet så dybt som muligt, må sørge for, at lastrummet går helt ned til bunden, så at der ikke bliver plads til før-

nævnte dobbeltbund, hvorfor man i stedet for indretter tankene i siderne — de såkaldte højtanke. Disse tankes funktion er den samme som dobbeltbundens, men i mod-sætning til denne medregnes de for olie-tankenes vedkommende i skibets tonnage, hvorfor et skib indrettet på denne måde vil måle mere end et skib af samme størrelse bygget på den traditionelle måde.

Jeg har således kendskab til to skibe, der i det ydre er bygget efter samme tegninger og mål, men er indrettet vidt forskelligt — iøvrigt en skibsstørrelse og ud-formning, som findes i et meget stort antal.

Det traditionelle skib laster 50 pct. mere end det utraditionelle skib, men ved målin-gernes underfundighed* kan man anslå udgifterne, som er afhængige af målingen, til at være 25 pct. dyrere for specialskibet end for normalskibet, og da normalskibet samtidig bærer 50 pct. mere, bliver hver ton, transporteret med specialskibet, ca. 85 pct. dyrere end med normalskibet. Og for at gøre det forståeligt, at det ikke er småpenge, det drejer sig om, skal jeg nævne, at de såkaldte Carolinebåde — det er en bådtype, som der er bygget en halv snes stykker af i den senere tid — hvis de er godt beskæftiget, må regne med, at havne- og kanaludgifter godt kan beløbe sig til 15 000—16 000 kr. om året, medens et specialskib af samme størrelse kan komme op på 20 000 kr. om året ved sejlads i til-svarende havne og kanaler. Jeg må understrege, at det her drejer sig om små skibe med 4 à 5 mands besætning. Differencen er 4 000 kr. i specialskibets disfavør, men set på baggrund af transportmængden burde specialskibet kun betale små 10 000 kr. Nu er det jo nok muligt, at begge dele burde tages i betragtning, så at man fandt en mellem-vej her, men det kan ikke være rigtigt, at specialskibet både skal måles til en højere afgift og samtidig kun er i stand til at bære en mindre last.

Hertil kommer lodsafgifter, fyrafgifter, broafgifter samt betaling for fortøjning og mæglersalær. Mæglersalæret ansættes som regel procentvis i forhold til de øvrige ud-gifter. Summen af disse kan nemt løbe op til mere end de førnævnte tal, så den endelige difference i sådanne to skibes drift, når man tager drægtigheden i betragtning, kommer på 10 000—12 000 kr. Der er