

mindre Maalestof, da det ved disse ikke kan undgaaes tillige at beskaffe Væerne. Et stort Fortrin ved den lagte Plan skjønnes det ogsaa at være, at Udenrigsfarten begunstiges i den Grad, som Tilfældet er. Ikkun forsaavidt det af Communalbestyrelsen er foreslaaet, at Skibe i Udenrigsfart, der ikke losse eller lade tilfammen $\frac{1}{3}$ af deres Drægtighed, kun skulde svare en Afgift af 6 ß . pr. Commercelæst, maa det erindres, at saadanne Skibe allerede ere ansatte for Indgaaende til Afgift pr. udloset Læst, og at det saaledes alene kan blive ved Udgaaende der kan være Tale om en Moderation. Efter Omstændighederne har Ministeriet derfor troet, at denne kunde indskrænkes til de Tilfælde, hvor et Skib ikke lader mere end Halvdelen af dets Drægtighed, og at Afgiften da bestemmes til 8 ß . pr. Læst.

Det sees let, at det er af Bigtighed, at Dpkrævningen af den nye Havneafgift kan falde

sammen med Lastepengenes Nedsettelse. Udenrigsministeriet har derfor ikke troet at burde tøve med at forelægge dette Lovudkast, indtil der kunde været taget Bestemmelse om forskjellige Bipunkter, saasom Afgiftsnedsettelse efter Accord eller nærmere Bestemmelse for Dampskibe eller Seilskibe, som fare i regelmæssig Paketsfart indenrigs, eller udenrigs i Tilfælde, hvor i den nye Tolbtarif Udenrigsfart er behandlet som Udenrigsfart, og deslige. Men ligesom Udenrigsministeriet i disse Henseender for de kongelige og communale Havnes Vedkommende ifølge kongelige Resolutioner af 10de Februar 1841 og 4de September 1843 er tillagt afgjørende Myndighed, saaledes har det ogsaa troet at kunne gjøre Regning paa Bemyndigelse til at afgjøre de forskjellige Spørgsmaal, som i den nævnte og flere andre Henseender sandsynligen ville opstaae.