

Labelværk, hvor der er Tale om Skibenes Tons, har man fulgt den Regel stedse at tale om Nettoregistrertons. I første Paragraf, under Nr. 1, hvor der tales om Indstrækninger for Forpligtelsen til at svare Konsulatafgift, staar en Bestemmelse, som er meget uklar paa Grund af Anvendelsen af Ordet Drægtighed. Der staar nemlig, at Skibene fritages for Konsulatafgift, dersom hverken det indladede eller det udladede Gods bestuber Mere end $\frac{1}{10}$ af Skibets maalte Drægtighed. Den Drægtighed, der her er Tale om, er øjensynlig Registrertonsdrægtighed, men Skibets Gods maales aldrig i Praxis i Registrertons, det maales efter Tons død Vægt: å 20 engelske Centner eller 1016 Kilogram, eller Tons-Rumfang, der er forskjellig paa de forskjellige Steder, snart 40, snart 50 Kubikfod, og Bestemmelsen i Lovforslaget kan let give Anledning til Misforstaaelse og Stridigheder. Det, der menes i Lovforslaget, er utvivlsomt, at Skibet for at fritages ikke maa have mere Ladning end det, der udgjør $\frac{1}{10}$ af dets Ladeevne, hvad enten det er Maalegods eller tungt Gods. Det kan udtrykkes paa bedre Maade, end her er fket. Det er imidlertid kun en Redaktionsbemærkning, og jeg har ingen Tvivl om, at den høitærede Udenrigsminister nok vil kunne gaa ind paa en Ændring i saa Henseende.

Jeg kan ikke negte, at ogsaa jeg maa anerkende og glæde mig over den Indrømmelse, der er gjort Skibsfarten ved det foreliggende Lovforslag, forsaavidt som Afgiften derved er nedsat med 20 pCt., men jeg skulde meget nødig give dette Lovforslag min Stemme, dersom man mener, at det er rigtigt at blive staaende derved. Jeg mener, at Loven bør have en Paragraf, som indeholder en Bestemmelse om, at den skal revideres inden en ikke altfor lang Tidsfrist, helst inden 5 Aar. Jeg kan nemlig ikke indrømme, at det, som i Lovforslagets Motiver siges at være det ledende Princip for Lovens Koncipering, har været det rette. Der staar i Motiverne, at „det ledende Princip ved denne Revision har været at sikkre den danske Skibsfart en ligesaa gunstig Stilling med Hensyn til dette Punkt, som den svensk-norske Skibsfart indtager.“ Det forekommer mig, at der er kun eet Princip, der bør være det ledende, og det er at staffe den danske Skibsfart den gunstigste Stilling, som det overhovedet er muligt at staffe den, aldeles uanset, hvorledes Sverige og Norge ere stillede i saa Henseende. Da nu Forholdet er det, at Englands og Tysklands Skibsfart ere langt gunstigere stillede med Hensyn til Konsulatafgifter, end den danske

Skibsfart vilde blive efter dette Lovforslag, ser jeg ikke, hvorfor man er bleven staaende i Lovforslaget paa det Punkt, som man har valgt. Det er vanskeligt at afgjøre aldeles nøiagtig, hvorledes Konsulatafgifterne for England og Tyskland vilde forholde sig i Forhold til dem, der foreslaas her, idet der er vedtaget en anden Norm, og i de enkelte Tilfælde kan der altsaa vise sig Forskjelligheder, men efter en Beregning, om hvis Rigtighed jeg ikke har Grund til at tvivle, ville engelske Skibe ikke komme til at svare mere end $\frac{1}{8}$ og tyske omtrent $\frac{1}{3}$ af de Konsulatafgifter, som de danske Skibe efter det foreliggende Lovforslag ville have at svare. Konsulatafgiften er jo ikke nogen Bøde eller Straf, som man har paalagt Skibsfarten for begaaede Forseelser, eller en Indtægt, man ønsker at staffe sine Embedsmænd. Den er i Følge sin Natur et Vederlag, som gives for ydede Tjenester af Konsulerne, og det er ikke billigt, at Skibene betale Mere end nødvendigt for, at disse Tjenester kunne blive tilbørlig vederlagte. Konsulatafgifterne ere jo instituerede paa en Tid, da man ikke kjendte Telegraf og Jernbaner, da der kun eksisterede Seilskibe, og da disse Seilskibe gjenemsnitlig vare langt mindre end Skibene nutildags. I 1866, altsaa for en Snes Aar siden, spillede Seilskibene en overvældende Rolle i vor hele Skibsfarts Kretsler og var i Gjennemsnit 59 Registrertons store. Nu er i Følge „Statistisk Labelværk for 1886“ Dampskibenes Gjennemsnitsstørrelse 315—330 Tons, altsaa 6 Gange saa stor som Seilskibene den Gang, i det Mindste, og Dampskibene have i den Grad fortrængt Seilskibene, at $\frac{2}{3}$ i det Mindste, og vistnok nærmere $\frac{3}{4}$, af alle Konsulatafgifterne erlægges af Dampskibene; Udsvinget gaar jo derhos bestandig i Retning af, at Seilskibene trænges endnu mere tilbage, og Dampskibene trænges sig endnu mere frem. For Kjøbenhavns Bedkommende er Forholdet allerede nu dette, at kun $\frac{1}{7}$ af Varetørførselen sker med Seilskibe, medens $\frac{6}{7}$ sker med Dampskibe; altsaa et for Dampskibe endnu større Forhold gjælder her for Konsulatforholdene. I den Tid, da Seilskibene havde Overvægten, havde de nogen Nytte af Konsulerne. Man havde, som sagt, ikke Telegrafer, ikke Jernbaner, Skibsførerne bleve ofte isoleret stillede i fremmede Havne, og det var da nyttigt for dem at have en Mand, de kunde ty til i vanskelige Tilfælde, da de ikke kunde korrespondere med Kbhederne eller staffe Hjælp hjemme fra. Nu er det ganske anderledes, nu er man intet Steds i Europa fjernet mere end 4—6 Dages Reise fra