

Rhederne, og ved Telegram kan man skaffe Oplysninger om Adresse og Fjolk, man kan henvende sig til, naar man kommer i Forlegenhed. Følgen deraf er, at selv Seilskibene nu til Dags have langt mindre Brug og Nytte af Konsulerne end tidligere, og med Dampskibene gjælder det endnu mere. Dampskibene komme saa mange Steder, ere bedre kjendte i mange Havne og trænge endnu mindre til Konsuler end den Gang. Ikke desto mindre ere Konsulatafgifterne gennemsnitlig stegne til det Mangedobbelte af, hvad de vare for en Del Aar siden, da man brugte Konsulerne. Der synes her allerede at være opstaaet et Misforhold i saa Henseende. Saalænge Skibsarten gik nogenlunde godt, fandt man sig med No i at betale Konsulatafgifterne, uagtet de ikke længer stod i Forhold til de Tjenester, der ydedes af Konsulerne. Det maa dog vistnok indrømmes, at det er umoralist af Staten at paalægge Nogle af sine Underaatter Afgifter i et ganske specielt Diemed, naar der ikke ydes dem et specielt Bederlag derfor, og det gjør Staten ikke for Diebliffet. Som sagt, da Skibsarten gik godt, saae man ikke saa nøie paa disse Udgifter, som dog, naar Alt kom til Alt, kun udgjorde en ringe Del af et Skibs samtlige Udgifter. Der var Overflud, man var fornøiet og klagede ikke. Men da Skibsarten var begyndt at gaa tilbage, saa at der ikke har været Andet end Tab i de senere Aar, begyndte man at undersøge sine Udgifter og kom til det Resultat, at Konsulatafgiften er en ikke ringe Post paa Udgiftssiden. Jeg kunde gjerne nævne det forenede Dampskibsselskab, der som et meget stort Selskab har en aarlig Udgift til Konsulatafgifter af ikke langt fra 50,000 Kr. Smidertid er dette Selskab saa stort, at man vanskelig derved faar en Maalestok for, hvad denne Udgift bethyder; men der er nogle mindre Dampskibsselskaber, om hvis Forhold der er meddelt mig følgende Oplysninger. Der er et Dampskibsselskab med 7 Skibe, der har betalt 9,275 Kr. i et Aar i Konsulatafgift, og deraf har et eneste Skib maattet betale 2661 Kr. Et andet Selskab har betalt 8880 Kr. for 4 Skibe, og et enkelt Skib har betalt 3600 i et Aar. Det synes dog at være en lovlig drøi Afgift, for hvilken der aldeles ikke er ydet Skibet nogetsomhelst Bederlag, i det Mindste er det den almindelige Opfattelse i den skibsfarende Verden. Jeg tror, at vil man stille den Forespørgsel til danske Skibsredere, om de helst ville beholde Konsuler med en lille Afgift eller helt være fri og slippe for Afgift, ville de ubetinget foretrække det Sidste; de mene, at de

godt kunne klare sig uden Konsuler. — Men som sagt: hvis denne Lov kunde faae en midlertidig Karakter og kunde blive revideret om nogle saa Aar, i hvilken Tid man kunde vente at se Forholdene klare sig og se, hvorvidt Dampskibsfarten tager Brødet fra Seilskibsfarten endnu mere, end hidtil har været Tilfældet, skulde jeg ikke have Noget imod at acceptere Lovforslaget, omtrent som det foreligger.

Men jeg skal tillade mig at anføre, at der vistnok kunde være en anden Ordning af Forholdet, som kunde være mere hensigtsmæssig end den foreliggende. Grosferersocietetetskomiteen har været spurgt om denne Sag og har under 27de August f. A. tilskrevet Udenrigsministeriet desangaaende. Man har ogsaa der med Tak anerkjendt de Fremskridt, det vilde være, naar Afgiften blev nedsat med 20 pCt, men ment, at Skridtet ikke er stort nok, og at der burde finde en yderligere Nedsættelse Sted. Navnlig mente man, at det var heldigt, om det blev en frivillig Sag for Skibsføreren at henvende sig til Konsulen, og at han kun, naar det skete, skulde betale Gebh. Billighed taler for den Ordning, at Skipperen ikke betaler, naar han ikke benytter Konsulen. Men hvis Udenrigsministeren ikke kunde gaa ind paa en saadan Ordning strax, saa kunde maaste en enkelt Betselse finde Sted strax, Blandt Andet kunde der træffes den Bestemmelse, at der blev givet en Frist af 48 Timer, saaledes at Skibet ikke behøvede at betale Noget, naar det ikke havde været 48 Timer i Havn, at mindre Skibe under 100 Tons skulde være helt fri, og for at Afgiften af en Ladning, som udgjør mindre end $\frac{1}{10}$ af Skibets hele Ladeevne skulde være $2\frac{1}{2}$ Dre pr. Tons i Stedet for 5 Dre pr. Tons. Jeg negter ikke, at disse Fordringer — eller maaste rettere Henstillinger — vare forholdsvis temmelig moderate efter min Mening. Den høitærede Minister maa selvfølgelig have haft Grunde, hvorfor han har ment ikke at kunne gaa ind derpaa. Det er ikke altid saa let at forlade noget Gammelt for at slaa ind paa noget Nyt. Maaste tør vi haabe paa, at der vil finde større Smødekommehed Sted. — Men der er en anden Maade, paa hvilken jeg har tænkt mig, at Sagen kunde ordnes. Der findes nemlig ifølge Statskalenderen 600 danske Konsuler ansatte i Udlandet; ifølge Statistisk Tabelværk af 1886 er der ikke mere end 302 Havne, i hvilke danske Skibe have søgt ind i 1886, med andre Ord akkurat Halvdelen af de danske Konsuler ere uden Interesse i Spørgsmaal om Konsulatafgift for Skibe. Af disse 302 Konsuler er der ikke mindre end