

paa Stedet losse eller indlade Gods, fabner Midler til at kontrollere, om Skipperens Opgivelse er rigtig, foruden at der er praktiske Vanfeligheder ved at reducere det opgivne Kvantum Gods til Tons, idet det danske Bestuvsreglement er forældet, alt for vidtløftigt, og desuagtet ikke omfatter alle Varer, navnlig ikke af Stykgods, og endelig at større Skibe, der i regelmæssig Fart anløbe en Mængde Havne før de naa Endepunktet for deres Rejse, kun sjældent i nogen af Mellemhavnene ville være i det Tilfælde, at de der indlade eller losse ud over  $\frac{1}{10}$  af deres Nettodrægtighed, og altsaa efter Lovens fritages for al Afgift, hvorimod de betale fuldt Gebyr af deres hele Drægtighed paa Endestationen, hvor maaste den mindst betydende Operation er foregaaet og hvor Konsulen har haft mindst Arbejde at yde.

Disse Anter ere imidlertid ikke saa begrundede som de kunne synes. Baade Begrebet Mellemhavn og Konsulatafgiftens Afhængighed af Kvantummet af det indlade og losse Gods kendes lige saa vel i andre Landes Konsulatlovgivning, saasom i Belgiens, Italiens, Grækenlands, uden at det deres at have fremkaldt Vanfeligheder, og det svenske Kommercekollegium har i forrige Aar foreslaaet, at svenske og norske Skibe skal være fritaget for Afgift, naar den losse eller indlade Ladning ikke overstiger 10 Tons.

Hvad da for det første Begrebet Mellemhavn angaar, er det næppe saa vanskeligt at bestemme og anvende. For et Skib i fri Fragtfart, blive alle Havne Mellemhavne, i hvilke det losser Dele af den Ladning, hvormed det er udgaaet, eller i hvilke det indtager Dele af Ladning indtil det ankommer til den Endehavn, i hvilken det udløser den øvrige Del af sin oprindelige Ladning eller fuldender sin Ladning. For Skibe, der gaar i fast og forud bestemt regelmæssig Fart, under hvilken Ladningen stadig stifter ved Losning eller Indladning i de forskellige Havne, blive disse Mellemhavne, medens den Havn, hvor den fastsatte Rute ender og hvorfra Tilbagereisen tiltrædes, er Endehavn. Den vil sædvanlig være angivet i Prospekten over den paa-gældende Linie og i fornødent Fald kan det paalægges Rederiet forud ved hvert Aars Begyndelse at anmelde for Ministeriet, hvilke Havne, det agter at anløbe, og hvor Endestationen er, som Betingelse for, at de lovbestemte Tølløser i Mellemhavne kommer dets Skibe tilgode.

Hvad dernæst angaar Beregningen af i hvad Forhold det i Mellemhavn losse og indlade Gods staar til Skibets Netto-

drægtighed, udkræves dertil to Operationer: 1) Bestemmelsen af Godsjets Vægt eller Maal, og 2) Reduktionen af den fundne Kvantitet til Registertons. I førstnævnte Henseende kan man, efter hvad de fleste Konsuler have erklæret, vistnok i det hele stole paa Rigtigheden af Skipperens egen Opgivelse, især naar han afgiver den paa Tro og Love. Men hans Opgivelse kan dernæst i Reglen kontrolleres ved Underjøgelse af Kompossementerne og ved Oplysninger fra Stedets Tolbvæsen, og vel er det saa, at der hyppigt ikke vil være Tid til at opstille deslige Efterforskninger, forinden Skibet afgaar, men ogsaa naar Urigtigheden af Skipperens Opgivelse først senere kommer frem, har man al Tid Beslighed til at holde sig til Rederiet derfor. — Den anden af de ovennævnte Operationer er som bemærket hidtil foretaget efter det danske Bestuvsreglement af 1838, men da det synes at dette holder Vanfeligheder for Konsulerne, kan det anbefale sig at anvende en simplere Beregningsmaade. I saa Henseende er Ministeriets Opmærksomhed blevet henledet paa den Reduktion af Varer til Tons, der er fastsat i den svenske Godsordning og som den svenske Søfarts-Kommités Betænkning af 1890 anbefaler at lægge til Grund ved Konsulatafgift-Beregning, og hvorefter en Register-ton kan sættes lig med 1,360 Kilos af Varer, der angives efter Vægt, og med 2,88 Kubikmeter eller 45 Kubikfod dansk for dem, der ere optagne efter Maal.

Endelig ankes der over, at de Begunstigelses, der tilstaaes Skibe i Mellemhavn, ere for store og at navnlig i Middelhavs-farten de faste Dampffibslinier saaledes unddrage Konsulerne en passende Godtgørelse for de Tjenester, de yde. Men det maa erindres, at den danske Skibsfart i Middelhavet hovedsagelig drives eller endog til Dels er staabt ved de direkte Dampffibslinier, som i de senere Aar ere etablerede der, og det vilde være baade umuligt for dem og ubilligt af dem at begære de almindelige Afgifter. Det vilde være umuligt for dem at betale Gebyr efter den fulde Nettodrægtighed, da de ere pligtige at anløbe en stor Del Havne uden at have Bished for at have nogen Fragt til disse eller siffer Udset til at faa Fragt fra dem, og der saaledes er stor Sandsynlighed for, at deres Operationer i hver enkelt af disse Havne kun vil være af mindre Betydning. Og det vilde være ubilligt at forlange det, fordi de maa have deres faste Agenter paa de forskellige Steder, der gøre Konsulernes Tjeneste saa godt som overflødig, saa meget mere som