

som ad denne Vej kunne tænke paa at danne sig en Røbmandsvirksomhed, og jeg tror, at man i alt Fald som Begyndelse kan blive staaende ved disse Satser. I andre Lande gives der jo en meget højere Betaling; i det Forslag, der har været fremme i Norge om udsendte Konsuler, have Lønningssatserne været omtrent dobbelt saa store. — Det var nu Tanken, at der ikke skulde udsendes Konsuler, uden at der enten var blevet vedtaget en Lov, hvorved alle de Steder blive bestemte, hvor der skulde være udsendte Konsuler, eller at man for det enkelte Tilfælde vedtog denne Ordning paa Finansloven. Med Hensyn til den øvrige store Række af Konsulpladser — det vil naturligvis vise sig, at alene paa Grund af de pekuniære Udgifter vil kun en meget ringe Del af Konsulerne blive udsendte Konsuler — som skulle besættes med valgte Konsuler. — er det Lovforslagets Tanke, at saadanne Pladser ikke skulle besættes med fastlønnede Folk, men at Konsulerne derimod ved Vedighed i Stedet skulle have en Erstatning for Kontorhold; en Erstatning, som det i det enkelte Tilfælde maa være Udenrigsministerens Sag at bestemme.

Naar vi dernæst se paa, hvorledes Sagen stiller sig pekuniært for Statskassen, antager jeg, at Stillingen vil blive omtrent saaledes: I Henhold til § 11 maa Udgiften for Statskassen aarlig ikke overstige 150,000 Kr. med Tillæg af den Sum, som Konsulatafgiften mulig maatte indbringe ud over dette Beløb. Vi maa altsaa sige 150,000 Kr. at begynde med; dertil kan saa komme yderligere 30,000 Kr. som Bidrag til Lønninger for udsendte Konsuler og Vicekonsuler. Altsaa i dette Hjeml vil Udgiften blive 150,000 Kr., og den kan efter Vedtagelse paa Finansloven eller ved særlig Lov stige til 180,000 Kr. Indtægten for Statskassen antager jeg vil stille sig saaledes: Der er ca. 150,000 Tons Sejlskibe, som altsaa kunne regnes at indbringe omtrent 50,000 Kr. aarlig, og der er ca. 110,000 Tons Dampskibe, saa at man kan antage, at Indtægten af Afgiften omtrent vilde blive 160,000 Kr., for saa vidt som alle Skibe gik i udenrigsk Fart; men dette er jo ikke Tilfældet. Der foreligger ingen Statistik, der viser, hvor mange Skibe der gaa i indenrigsk Fart, og hvor mange der gaa i udenrigsk, men jeg har anslaaet det Tab, der vil være paa Skibe, som kun gaa i indenrigsk Fart, til omtrent 20,000 Kr., saaledes at Statskassen kan paaregnes at have en Indtægt af henimod 140,000 Kr., hvorimod Udgiften vil blive 150,000 Kr. Værede Medlemmer

ville altsaa se, at det ikke er store Fordringer, som denne Lov vil stille til Statskassen.

Jeg skal hermed anbefale Lovforslaget til det høje Ting. Jeg skal bemærke, at jeg vilde sætte mere Pris paa at faa det igennem, da det jo med Hensyn til Optrævningen af Konsulatafgiften indeholder helt ny Principper, Principper, som ganske sikkert ikke tidligere have været forsøgte, men som dog, saa vidt jeg ser, give en Vøsning paa dette Spørgsmaal, som nu i en Række af Aar paa forfællig Maade har beskæftiget Tingene,

**Rundbøn:** Da i sin Tid i 1824 Konsulatafgiften første Gang blev indført, vare jo Forholdene med Hensyn til Skibsfarten ganske anderledes end nu. Man havde den Gang ikke Telegrafsen og ikke Dampskibe, og Forbindelsen mellem de handlende i de forskellige Lande var af en langt løsere Natur end nu. Det var derfor den Gang ofte af Vigtighed for Skibsførerne, at de, naar de kom til en Havn i Udlandet, kunde være sikre paa der at kunne finde Assistance af danske Konsuler, som de vidste med Sver og Interesse vilde tage sig af deres Sag. Efterhaanden som Skibsfarten mere og mere udviklede sig, efterhaanden som Dampskibe til Dels indførtes i Stedet for Sejlskibe, som Telegrafsen blev benyttet, som der udviklede sig et intimere Handelsforhold mellem de forskellige Lande, som Mægler- og Agenturvæsenet udviklede sig, blev ogsaa den Nytte, som de danske Konsuler i Udlandet ydede Skibsfarten, mindre, end den var fra Begyndelsen af, og samtidig begyndte man ogsaa fra Skibsfartens Side at føle et Tryk af denne Afgift: Konsulatafgiften, som hvilede paa Skibene. Man saa i mange Tilfælde ikke direkte den Nytte, som Skibsfarten havde af disse Konsuler; man saa mere hen paa den Ulejlighed, som Skibsførerne havde ved at skulle melde sig senest 24 Timer efter deres Ankomst og inden deres Afgang igen paa Konsulaterne. Man havde stort Bøvær, ofte Tidsspilde og indirekte Bekostninger derved, og der kom efterhaanden Ønsker op, om man ikke kunde faa denne Afgift noget lempet. Disse Ønsker tog Regeringen Hensyn til. Der blev indført Lettelser, først i 1845, derefter i 1867 og endelig i 1888, og Forholdet er nu saaledes, som det blev ordnet i 1888. Medens fra Begyndelsen af et Skib havde at betale, hvad enten det løsfede eller ladede i Havnen, 12½ Ore pr. Ton, har det nu at betale 5 Ore for Vøsning og 5 Ore for Ladning; Løser eller lader det slet ikke, skal det slet ikke betale; løser det alene eller