

N:o 41.

Ank. till Riksd. Kansli den 27 Febr. 1874, kl. 10 f. m.

Kongl. Maj:ts nådiga Proposition till Riksdagen, angående införande af det metriska mått- och vigtsystemet vid trafiken å statens och enskilda jernvägar äfvensom vid handel med guld, silfver och andra ädla metaller samt ädelstenar och äkta perlor; Gifven Stockholms Slott den 20 Februari 1874.

Vid det under sommaren 1872 i Köpenhamu hållna tredje skandinaviska nationalekonomiska möte uttalades den åsigt,

att metriska mått- och vigtsystemet borde i de tre nordiska rikena, så snart ske kunde, antagas för alla slag af såväl mått som vikt och med de indelningar och benämningar, som dertill hörde; samt

att gramvigten oförtöfvadt borde antagas såsom tull-, post- och myntvikt och vid jernvägstrafiken.

Sedan detta mötets uttalaande blifvit Kongl. Maj:t meddeladt, anbefalldes General-tullstyrelsen, General-poststyrelsen och Styrelsen för statens jernvägstrafik att i anledning deraf, hvar för sig, afgifva underdånigt utlåtande.

Uti det utlåtande, som *General-tullstyrelsen* till följd häraf afgifvit, har nämnda Styrelse, lika med mötet, ansett önskvärdt, att metriska mått- och vikt-systemet blefve antaget inom de skandinaviska länderna, och särskildt Sverige, men deremot, beträffande förslaget, att gramvigten skulle, innan nämnda system blefve allmänneligen inom Sverige till iakttagande påbudet, antagas såsom tullvikt, förklarar sig icke kunna dela mötets åsigt. En sådan preliminär tillämpning af gramvigten skulle ingalunda lända till lättnad för handelsgemenskapen emellan Sverige och sådana främmande länder, hvilka icke antagit nämnda vigtsystem. Vid införsel från dylika länder af de derifrån efter olika vigtsystem fakturerade varor

hade nemligen tullförvaltningen att verkställa sina vigtberäkningar och öfriga operationer efter det nya för tullbehandlingen antagna vigtsystemet, som skilde sig både från det främmande landets och från det här för handeln i allmänhet bibehållna gamla; hvaraf åter följde, att importören nödgades upprätta en tredje kalkyl för att efter inköpspris enligt den utländska vigten och tullomkostnader enligt gramvigten slutligen bestämma varans salupris efter här allmänt gällande kvantitets bestämmelser. Vid gramvigstens tillämpning inom tullväsendet på varor, införda från länder, der samma vigtsystem vore gällande, mötte deremot icke någon betänklighet, om det eljest kunde vara lämpligt att inom samma förvaltning tillämpa skiljaktiga vigtsystem för samma varor, kommande från olika länder; men en omständighet, som vid tulltaxans ordnande efter ett annat än det allmänna i landet gällande vigtsystem måste framkalla största betänklighet, förefunnes dock alltid deri, att tulltaxans bestämmelser blefve oförstådda af den stora allmänheten, hvilken icke kunde förutsättas besitta eller förvärfva insigt i den relativa betydelsen af två olika på en gång gällande vigtsystem. Med afseende härå ansåge General-tullstyrelsen sig böra afstyrka, att gramvigten, utan afvaktan å dess *allmänna* införande i riket, antoges såsom tullvigt.

General-poststyrelsen har ansett, att genom metriska måttssystemets antagande någon olägenhet icke skulle tillskyndas postutvexlingen, samt, med erinran, att gramvigten allt sedan år 1866 inom postverket begagnades i och för den utländska brevexlingen, instämt uti nationalekonomiska mötets åsigt, att gramvigten borde inom de skandinaviska länderna såsom postvigt antagas; i sammanhang med hvilket, af Landtmäteri-styrelsen biträdda yttrande General-poststyrelsen afgifvit förslag, rörande en i de flesta fall till nedsättning i postbefordringsafgifterna föranledande reglering af vigtsatserna för bref och paketer.

Slutligen har *Styrelsen för statens jernvägstrafik* uti sitt den 30 December 1872 i ämnet afgifna utlåtande anfört att, då gramvigten numera utgjorde laglig grund för vigtberäkning icke allenast i Frankrike, utan äfven Spanien, Schweiz, Italien, Österrike, Tyskland, Belgien, Holland samt våra grannländer Danmark och Norge, denna vigts antagande här i landet kunde, i betraktande af våra på senare tider utsträckta handelsförbindelser och vidgade samfärdsel med nämnda länder, anses vara endast en tidsfråga; att vid afslutandet af öfverenskommelse om samtrafik mellan svenska och norska jernvägsstationer den norska centnern, hvilken i likhet med den danska och tyska motsvarade 50 kilogram, blifvit antagen såsom vigtenhet för godstrafiken, och att ett aftal i enahanda syfte vore på väg att afslutas i fråga om direkt godstrafik mellan åtskilliga svenska, danska och tyska jernvägsstationer; att, enär begagnandet af olika vigtsystem för transporter inom landet och för förbindelsen med grannländerna uppenbarligen medförde flera olägenheter, anslutandet till ett system, som i viss mån redan vore och otvifvelaktigt snart blefve internationelt, med hvarje dag visade sig vara mera af behovet på-

kalladt; samt att man vid jernvägstrafiken kunde tillegna sig en stor del af det metriska systemets företräden utan att derigenom störa bestående förhållanden i vidsträcktare mån, än som kunde vara nyttigt, såsom förberedelse till samma systems allmänna införande. Då vid jernvägen vägdes de kollys, som till befördran aflemnades, vore det för densamma af ingen betydelse om det aflemnade godset blifvit förut vägd, vare sig med samma slags vigter, som vid jernvägen begagnades, eller med andra. Hufvudsaken vid hvarje fraktsats, betraktad i och för sig eller i förhållande till en täflande trafikleds, vore penningebeloppet. Men om detta belopp uppkommit genom multiplikation mellan centner- och miltal eller gram- och kilometertal, vore för trafikanten likgiltigt. Den enda olägenhet, denna kunde hafva af den särskilda tillämpningen af gramvigten vid svenska jernvägarne vore den, att, om han ville på förhand beräkna fraktafgiften för ett visst parti, han måste efter jernvägens vigthenhet förvandla partiets efter vanlig enhet uppskattade vikt, hvilken olägenhet icke vore större än att den kunde vid sidan af fördelarne lemnas utan afseende. Beräkningen af väglängd efter kilometer i stället för mil kunde uppenbarligen icke medföra någon olägenhet för trafikanten.

I afseende å sättet för tillämpningen af gramvigten vid jernvägstrafiken ansåge Styrelsen lämpligast vara, att en ny svensk centner bestämdes af samma vikt och med samma delning som den norska, danska eller tyska centnern, eller lika med 50 kilogram, utgörande 117,625 svenska skålpund samt fördelad i hundra delar, hvardera lika med en half kilogram eller 1,17625 skålpund, hvilka vigthenheter, då de gamla benämningarne centner och skålpund icke lämpligen kunde å desamma öfverflyttas, borde undfå andra passande benämningar; och enär en kilometer utgjorde 3,368,126 svenska fot samt tio kilometer sålunda ganska nära uppginge till en svensk mil, funne Styrelsen längdenheten böra bestämmas till tio kilometer med särskild benämning. På grund häraf har Styrelsen föreslagit, att från och med den dag, då lagen om ny myntenhet trädde i kraft, nya enheter för vikt och väglängd måtte blifva gällande vid jernvägstrafiken å såväl statens som enskilda dermed sammanhängande banor sålunda, att de nya vigthenheterna bestämdes till 1 gramcentner, motsvarande 50 kilogram eller 117,625 svenska skålpund och 1 gramkund, motsvarande 0,5 kilogram eller 1,17625 svenska skålpund, samt den nya väglängdenheten till en metermil, motsvarande tio kilometer eller 33,681,26 svenska längdfot.

Landtmäteri-styrelsen, hvars utlåtande i ämnet jemväl blifvit infordradt, har uti memorial den 30 sistlidne Juni biträdt Styrelsens för statens jernvägstrafik åsichter och förslag i sjelfva saken, men deremot, hvad anginge de af Styrelsen föreslagna benämningar "gramcentner" "gramkund" och "metermil", ansett att med de franska mått- och vigtsystemet jemväl de franska benämningarne borde vid jernvägstrafiken införas, helst sådant redan i viss mån skett både å apoteken

i riket, jemlikt Kongl. Kungörelsen den 23 Juli 1869, angående det franska mått- och vigtsystemets begagnande för medicinskt bruk, och inom postverket i och för den utländska brefvexlingen.

Vidare har *Vetenskaps-akademien* under den 8 Oktober nästlidna år afgifvit infordradt underdånigt utlåtande och dervid hufvudsakligen anför, att det svenska systemet för mått och vikt väl vore lika enkelt och rationellt som det franska, så att Sverige icke hade samma skäl som flera andra länder att för allmänt bruk antaga det franska systemet, men att, då det icke kunde sättas i fråga att för samfärdseln med utlandet det svenska vigtsystemet skulle kunna göra sig gällande, samt metersystemet begagnades af flera nationer, Akademien från samfärdselns synpunkt ansåge fördelaktigt att tillägna sig sistnämnda system i den riktning, styrelsen för statens jernvägstrafik angifvit, helst någon synnerlig olägenhet härigenom icke tillskyndades inhemska trafikerande. Deremot kunde Akademien icke tillstyrka, att nya enheter, sådana som de af Styrelsen föreslagna gramcentnern och grampundet, infördes i det franska systemet. Att sådant skett i Norge och Danmark hade sin förklaring deri, att norska och danska skålpundet vore i det allra närmaste lika med en half kilogram, hvadan ock 50 kilogram utan märkbart fel kunde sättas lika med 100 skålpund. Ett sådant skäl för antagandet af de utaf Trafikstyrelsen föreslagna nya enheterna finnes icke i Sverige, enär 50 kilogram icke stode i något rationellt förhållande till den gamla svenska centnern, lika litet som det föreslagna grampundet till det nu brukliga svenska skålpundet. Dessutom kunde med visshet förutsägas att, om det franska metriska systemet i Norge och Danmark blefve infördt till allmänt bruk, den gamla norska och danska centnern komme att afskaffas, hvilket då jemväl måste ske med de nu föreslagna gramcentnern och grampundet. På grund häraf förordade Akademien antagandet af det franska metriska systemet i oförändradt skick. Någon nämvärd olägenhet vid samfärdseln grannländerna emellan kunde derigenom icke uppkomma, enär reduktionen från det ena systemet till det andra verkställdes med siffran 2. Enligt Akademiens åsigt finnes inga giltiga skäl som talade mot antagandet af den franska myriameteren såsom enhet för uppmätandet af trafikerad väglängd.

Det för närvarande i riket gällande system för mått och vikt är, såsom Vetenskaps-akademien antydt, grundadt på fullständig och vetenskaplig tillämpning af decimalindelningen. Då Sverige således i afseende å mått och vikt redan är i åtnjutande af decimalindelningens fördelar, samt det emellan de svenska och de franska enheterna för mått och vikt rådande förhållande (enligt hvilket 1 svenskt \mathring{a} = 425,0758 franska gram och omvänt 1 kilogram = 2,3525214 svenska \mathring{a} samt 1 svensk fot = 0,2969041 meter och omvänt 1 meter = 3,36809 svenska fot) är

af beskaffenhet att i hög grad försvåra öfvergången från det svenska till det franska systemet, hvilken öfvergång ej heller ännu visat sig i allmänhet vara synnerligen behöflig, har Kongl. Maj:t ansett sig för närvarande icke böra föreslå det metriska mått- och vigtsystemets allmänna antagande inom riket. Vid sådant förhållande finner Kongl. Maj:t, med afseende å hvad General-tullstyrelsen anfört, icke heller skäl vara för handen att nu inom Sverige antaga gramvigten såsom tullvigt.

Beträffande vidare frågan om införande af ny postvigt har väl, såsom förut är nämnt, gramvigts-systemet redan funnit amvändning vid postverket, såvidt angår den utländska brevexlingen, i följd hvaraf ändamålsenligt vore, att nämnda system tillämpades jemväl vid den inländska brevexlingen; men då sådan tillämpning icke kan eller bör ega rum, utan att, såsom General-poststyrelsen föreslagit, i sammanhang dermed företages en reglering af de endast för ett år sedan bestämda vigtsatserna för bref och paketer, hvilken reglering icke lämpligen bör ske utan i samband med en reglering af postbefordringsafgifterna, hvartill Kongl. Maj:t anser tiden ännu icke vara inne, vill Kongl. Maj:t nu icke föreslå, att gramvigten såsom allmän postvigt inom Sverige antages.

Deremot synes, genom hvad Styrelsen för statens jernvägstrafik anfört samt Landtmäteri-styrelsen och Vetenskaps-akademien i anledning deraf yttrat, vara ådagalagdt, att införandet af det metriska mått- och vigtsystemet vid trafiken å statens och enskilda dermed sammanhängande jernvägar skulle medföra flera väsendtliga fördelar, äfvensom att de af en sådan förändring härflytande olägenheter äro å obetydliga, att å desamma skäligen icke bör fästas afseende. Kongl. Maj:t anser således tillämpningen af nämnda mått- och vigtsystem böra påbjudas icke allenast vid statens utan äfven vid alla med dem omedelbart eller medelbart sammanhängande enskilda jernvägar; och då, i fråga om öfriga enskilda jernvägar inom riket, de af Kongl. Maj:t för trafiken å desamma fastställda taxor böra, såvidt möjligt är, vara upprättade efter samma grunder som den för statens jernvägar gällande taxa, torde skäl vara för handen, att Kongl. Maj:t om vederbörande styrelser för berörda enskilda jernvägar derom göra framställning eller i öfrigt omständigheterna skulle dertill föranleda, förordnar om tillämpning af metriska mått- och vigtsystemet jemväl vid trafiken å sistnämnda jernvägar.

Enär slutligen genom nådiga Kungörelsen den 30 Maj 1873, innefattande lag om rikets mynt, blifvit bestämdt, att franska grammet skall vara enheten för rikets myntvigt, samt för de uti nådiga Kungörelsen den 23 sistlidne Januari, angående de genom nämnda myntlag bestämda myntstyckenas storlek, pregel, inskrift och utseende i öfrigt, förekommande längdmått såsom enhet antagits den franska millimetern, torde omständigheterna påkalla, att, i öfverensstämmelse med hvad i Danmark redan skett genom Lov af den 16 April 1873 och anordning den 30 påföljande Juni, det metriska mått- och vigtsystemet förklaras böra vinna tillämpning

vid all handel med guld, silfver och andra ädla metaller samt ädelstenar och äkta perlor.

Kongl. Maj:t vill alltså härmed föreslå Riksdagen att förklara, det Kongl. Maj:t, så snart alla för förändringens genomförande erforderliga förberedande åtgärder hunnit vidtagas, må, utan hinder af Kongl. Maj:ts och Rikets Ständers gemensamt fattade beslut om antagande för riket af ett enda slag af mått och vikt, förordna om det metriska mått- och viktssystemets begagnande *dels* vid trafiken å statens och enskilda dermed omedelbart eller medelbart sammanhängande jernvägar samt å öfriga enskilda jernvägar inom riket, i den mån Kongl. Maj:t finner omständigheterna dertill föranleda, *dels* ock vid all handel med guld, silfver och andra ädla metaller samt ädelstenar och äkta perlor.

De till ärendet hörande handlingar skola vederbörande Utskott tillhandahållas; och Kongl. Maj:t förblifver Riksdagen med all Kongl. nåd och ynnest städse välbevågen.

O S C A R.

Axel Bergström.

Utdrag

*Utdrag af Protokollet öfver civil-ärenden, hållet inför Hans
Maj:t Konungen i Stats-Rådet å Stockholms Slott den
20 Februari 1874.*

Närvarande:

Hans Excellens Herr Justitie-statsministern *Adlercreutz*,
Hans Excellens Herr Statsministern för utrikes ärendena *Björnstjerna*,
Statsråden: *Bredberg*,
Berg,
Friherre *Leijonhufvud*,
Wærn,
Wennerberg,
Bergström,
Friherre *Alströmer* och
Weidenhielm.

Departements-chefen, Statsrådet *Bergström* uppläste derpå till justering ett i öfverensstämmelse med hvad Kongl. Maj:t, enligt Stats-Rådets enhälliga tillstyrkande, sålunda beslutit uppsatt förslag till nådig proposition till Riksdagen, angående gramvigtens införande vid jernvägstrafiken samt vid handel med ädla metaller, ädelstenar och äkta perlor;

Och täcktes Hans Maj:t Konungen, enligt Stats-Rådets underdåniga tillstyrkande, i nåder gilla berörda förslag samt befalla att i öfverensstämmelse dermed skulle aflåtas nådig proposition till Riksdagen af den lydelse, bilagan *litt. D.* till detta protokoll utvisar.

Ex protocollo

Otto W. Seippel.