

Lördagen den 3 Februari 1872.

Kammaren sammanträdde kl. 2 e. m.

I anseende till Herr Grefven och Talmannens frånvaro fördes ordet af Herr vice Talmannen.

Justerades ett protokollsutdrag för den 31 och protokollen för den 24, 25, 26 och 27 sistlidne Januari.

Friherre Raab, Carl: Jag har hittills, till följd af sjukdom, varit förhindrad att infinna mig vid Kammarens sammanträden, och får nu vördsamt anmäla att jag, ehuru ännu ej fullt återställd, intagit säte vid riksdagen.

Föredrogs Kongl. Maj:ts den 31 sistlidne Januari bordlagda nådiga proposition angående upphörande af lastpenningarne.

Herr Rydqvist: Kongl. Maj:ts nu föredragna nådiga proposition gifver anledning till moget begrundande af tvänne frågor, nemligen först och främst den, huruvida svenska statsverket numera är i det skick, att man kan eftergifva åtskilliga af statens intrader, ej allenast för nu instundande statsregleringsperiod, eller år 1873, utan äfven för *all framtid*; och för det andra den, huruvida — i händelse en så beskaffad eftergift för all framtid anses kunna och böra ega rum — de nu ifrågavarande *lastpenningarne* företrädesvis äro af beskaffenhet att bära *helt och hållet* eftergifvas.

Hvad nu första frågan angår, så förefaller det åtminstone mig något besynnerligt att, då så nyligen som för ett år sedan, eller under 1871 års lagtima riksdag, Kamrarne fingo anstränga sin uppfinningsförmåga för att bereda ytterligare behöfliga resurser till statsmaskinens hållande i gång, skulle under ett enda år ställningen hafva

så *väsentligen* förändrats, att ej allenast — såsom alla veta — utgifterna under nästa statsreglering kunna besörjas utan behof af bevillningstillägg, och öfverskott i statsintraderna ändock blifva påräkneliga, utan ock, att man utan tvekan skulle för all framtid kunna eftergifva en statsinkomst af sådan betydighet som den, hvarom nu är fråga, och som sedan långliga tider tillkommit statsverket. Jag ber då att få fästa uppmärksamheten dels derå, att, såsom bekant är, 1871 års lagtima Riksdag åtog sig högst betydliga utgifter under fjerde hufvudtiteln för befästningar och anskaffande af krigsmateriel, utgifter, som icke ens kunde användas och således icke behöfde utgå under ett år, utan till en ej så ringa del anvisades att bestridas under de närmast stundande åren; dels äfven på den omständigheten, att efter all sannolikhet förestå betydande förhöjningar i utgifterna under femte hufvudtiteln, för hvilka naturligtvis ökade tillgångar blifva erforderliga. Ensamt dessa omständigheter äro, enligt min tanke, af den vikt, att man bör noga öfverväga, huruvida eftergift af en hittills ingående statsintrad, bör *för all framtid* ega rum; ty äfven om ställningen för det närvarande skulle vara så lycklig, att man saklöst kunde eftergifva vissa beskattningstitlar till en del samt för kortare tid, är dock skillnaden väsentlig emellan detta sätt att gå till väga och det att efterskänka en eller annan, sedan ålder ingående statsinkomst för all framtid. Vidare torde böra tagas i noggrannt betraktande, huruvida ej den del af öfverskotten — dels de nuvarande, dels de i den närmaste framtiden, såsom påräkneliga ansedda — hvilken möjligen ej vore erforderlig för bestridande af utgifter under fjerde och femte hufvudtitlarne, skäligen borde tagas i anspråk till andra, för fäderneslandet gagnande ändamål, i hvilket afseende äfven under denna riksdag åtskilliga motioner blifvit väckta. Och slutligen förefaller det mig klart, att, om ett öfverskott finnes, hvilket man ej anser sig böra eller kunna lämpligen använda på det ena eller andra af berörda sätt, har man ett obegränsadt fält för deras lämpliga användande i att minska den statsskuld, som den nuvarande generationen ådragit landet ej blott för anläggande af jernvägar och inköp af dertill erforderlig materiel, utan — hvilket dock måste erkännas — äfven för andra statsbehofs fyllande, fastän de i sjelfva verket på sådant sätt använda medlen blifvit upptagna och fått skyldra under namn af lån för jernvägar.

Öfvergår man nu till den andra frågan eller den, huruvida — för den händelse ställningen kan anses vara sådan, att man utan olägenhet för statsverket och statsmaskinens fullt ändamålsenliga verksamhet kan och bör eftergifva en statsinkomst för everldliga tider — lastpenningarne utgöra den intrad, som företrädesvis bör försvinna; så ber jag först få fästa uppmärksamheten vid ifrågavarande medels betydighet såsom statsinkomst. Dessa hafva nemligen under de sex sista åren uppgått till följande belopp:

för 1866	435,340 R:dr,
” 1867	490,086 ”
” 1868	500,774 ”
” 1869	505,709 ”

för 1870	551,477 R:dr,
” 1871 efter upplysningar, som blifvit mig från General-tullstyrelsens kammarkontor benäget med- delade till	572,691 ”

Denna statsinkomst har således år efter år varit i stadig och jemn tillväxt och på 5 år ökat sig med nära tretiotvä procent, samt uppgår numera till det verkligen icke obetydliga beloppet af nära 600,000 R:dr.

Lastpenningar äro här, som i alla öfriga länder, der de erläggas, en sedan uråldriga tider utgående afgift på utrikes sjöfarten. De hafva, efter hvad jag kunnat finna, här i Sverige betalats minst under ett par århundraden. I tulltaxorna på 1770-talet omtalas de nemligen såsom en "efter vanligheten" utgående afgift. Enligt 4 § i underrättelserna om nu gällande tulltaxas tillämpning, utgå de nu för tiden med 70 öre per nyläst.

Hvad derefter angår denna statsinkomsts natur, kan man icke säga, att den är en vanlig skatt, emedan den utgöres af både in- och utländska från Sverige utgående eller till Sverige ankommande segel- och ångfartyg, utan afseende på deras nationalitet. Betraktar man förhållandena år 1870 — det sista, för hvilket officiella uppgifter äro tillgängliga — så befinnes, att detta år *ankommo* med last från utrikes ort:

Svenska fartyg	97,416 nyläster
Norska ”	35,004 ”
främmande ”	94,209 ”
	tillsammans 226,629 nyläster,

hvaraf cirka 43 procent således voro svenska; och ifrån Sverige *af-
gingo* samma år med last till utrikes orter:

Svenska	186,325 nyläster
Norska	218,361 ”
främmande	212,475 ”

eller tillsammans 617,161 nyläster.

hvaraf på svenska fartyg belöpte cirka 30 procent. Denna afgift drabbar således de svenska rederierna för lastade fartyg med, i förra fallet 43 procent, och i sednare fallet 30 procent; hvaremot för barlastade fartyg, som med vissa undantag ock drabbas af denna afgift, officiella uppgifter ej finnas tillgängliga. Resultatet visar sig sålunda vara, att de svenska rederierna få betala en mindre andel af ifrågavarande pålaga än de utländska.

Jag öfvergår nu till frågan, i hvad mån dessa afgifter särskildt i *Sverige* kunna anses vara tryckande. Visserligen är det sannt att, på sätt i den Kongl. propositionen omförmåles, några länder i Europa hafva helt och hållet eller delvis indragit sådana skepps-umgälder, som motsvarat lastpenningarne i Sverige, nemligen England, Frankrike, Holland och Belgien, detta sistnämnda land dock endast i afseende å sådana nationer, som bidragit till Scheldetullens afskaffande; hvarförutan denna pålaga lärer hafva upphört i Finland för fartyg från de länder, med hvilka reciprocitetstraktater afslutats. Men hvad Frankrike angår, synes det som om detta land nu laborerade med planer att återinföra de tonnageavgifter, som

upphörde att utgå från 1867 års början, men till vida högre belopp än de före nämnda tid utgående. Hvad åter öfriga sjöfarande länder beträffar, tror jag mig kunna våga det påstående, att de aldra fleste, om ej alla, både i och utom Europa, palagt och fortfarande påföra skeppsumgälder, som motsvara våra lastpenningar. I Förenta Staterna utgick åtminstone ännu för några år sedan en sådan afgift med 30 cents per ton, motsvarande per nyläst omkring 5 R:dr; och hvad särskildt angår de länder, som omgifva Sverige, med det undantag för Finland, som nyss blifvit nämndt, är förhållandet sådant, att i Danmark betalas en "skibsafigt", som motsvarar dels våra lastpenningar, dels några andra afgifter, såsom fyr- och båkmedel m. fl., samt utgår med 48 skilling danskt per kommersläst, motsvarande cirka R:dr 1: 56 per nyläst. I Norge betalas så kallade "lastpenge", likväl icke för barlastade fartyg, hvilka afgifter utgå med 12 å 35 skilling norskt, efter zoner, per kommersläst, motsvarande per nyläst cirka R:dr 0,63 å 1: 83. I Ryssland utgör afgiften 5 kopek per kommersläst, motsvarande omkring 27 öre per nyläst, och i Preussen en silbergroschen per prussisk last, motsvarande cirka 22 öre per nyläst. Det finnes alltså, att, om denna skeppsumgåld skall anses såsom tryckande för sjöfarten, få nästan alla länders rederier ännu vidkännas densamma, hvilket åter icke hindrat flera af dessa länder, exempelvis Norge, att i sednare tider högst betydligt utvidga sin skepps rörelse på främmande länder. Om nu lastpenningarne i Sverige skulle helt och hållet indragas, blefve väl alla utländska fartyg frikallade från deras erläggande i svenska hamnar, men våra fartyg, som idka sjöfart på de länder, der afgiften fortfarande bibehålles, finge åter ej någon motsvarande eftergift. Derom kan man hålla sig fullt förvissad.

Jag anhåller nu att, efter dessa allmänna betraktelser, få i kort-het ingå i en granskning af de skäl, som i den Kongl. propositionen blifvit andragna såsom stöd för denna afgifts upphörande, och som visserligen genomgå hela propositionen, men äro, att jag så må säga, summerade i slutstrofen, der orden lyda som följer: "då den (i fråga varande pålagan) i sig sjelf ej är *rättvis* samt derjemte ej blott *betungande* skeppsrederirörelsen, utan äfven, genom varutransporternas *fördyrande*, verkar hämmande på många andra hufvudnäringar, af hvilkas utveckling landets allmänna ekonomiska förkofran är beroende, torde tillräckliga skäl förefinnas för dess afskaffande". Skälen för afgiftens upphörande skulle alltså vara 1:o att den ej är *rättvis* 2:o att den är *betungande* för skeppsrederirörelsen, och 3:o att den är *varufördyrande*.

Hvad första skälet för dess upphörande angår, eller det att den ej skulle vara *rättvis*, så har jag, som för min del sökt att under långliga tider följa med beskattningsförhållandenas utveckling i åtskilliga länder, dervid funnit, att allt hvad statsekonomer heter liksom statsmän i allmänhet, finansmän i synnerhet, aldrig kunnat utfinna någon enda skatttitel, som vunnit odeladt bifall, som ansetts vara fullt *rättvis*. Mot hvarenda en sådan, af hvad beskaffenhet den än varit, hafva framställts betänkligheter i detta hänseende, än på en grund, än på en annan. Hvad specielt denna skatttitel, lastpen-

ningarne, angår, skulle orättvisan i densamma ligga deri, att sjelfva vehiklet för transporten blifvit begagnadt såsom skattemedel. Jag vill dervid bedja att få fästa uppmärksamheten dels derå, att man i andra länder lagt särskild beskattning å jernvägstrafiken, ett beskattningssätt, som är af alldeles samma art som detta, enär jernvägarne hafva samma uppgifter beträffande landt- som fartygen beträffande sjökommunikationerna; dels derå, att en väsendtlig orsak dertill, att flertalet af bestående skattetitlar både här och i andra länder aldrig skola kunna uthärda en granskning från den absoluta rättvisans ståndpunkt, ligger redan deri, att de, för fyllande af statsbehofven, helt enkelt *måst* tillgripas, och att man dervid varit nödsakad att sätta *möjligheten* för skattens utgörande, eller att med densamma vinna ett praktiskt resultat, framför dess teoretiska *berättigande*. Jag hemställer i öfrigt om det, för exempel, ej kan anses vara lika lämpligt, sedt från rättvisans synpunkt, att beskatta den, som drifver en erkänt lönande och till full utveckling hunnen rörelse, som skeppsfarten onekligen är, som att beskatta en allmänt nyttig näringsgren, just då den håller på att komma sig för; i hvilket sistnämnda hänseende jag ber att få erinra om Riksdagens för ej så lång tid sedan fattade beslut, att särskildt beskatta hvitbetssockertillverkningen. Orsaken hvarför sistnämnda beskattning påldes var den, att man förutsåg möjligheten eller sannolikheten af att en betydande sockerindustri af inhemsk råvara skulle utveckla sig, hvaraf åter följden skulle blifva, att inom kort importen af utländskt råsocker och raffinad skulle aftaga, och att den betydliga inkomst, som statsverket hade af tullen å sistnämnda begge artiklar, skulle minskas och slutligen möjligen alldeles försvinna. Detta var nu orsaken hvarföre man ansåg sig böra belägga en sådan näringsgren som hvitbetssocker-tillverkningen med särskild produktionskatt eller, om man så vill, med accisafgift. Men huruvida denna sistnämnda beskattning i sjelfva verket är mera rättvis än den, som nu är i fråga att upphäfas, öfverlemnar jag åt hvar och en att bedöma. Såsom ett exempel på, huruledes i främmande länder förekomma beskattningstitlar, mot hvilka invändningar ur rättvisans synpunkt med skäl kunna göras, ber jag att vidare få erinra om den i England förekommande, särdeles dryga accisen på ej spirituösa drycker, hvilka man likväl önskar att folket för sitt välbefinnande må förtära. Ej torde det kunna anses rättvist att belägga sådana artiklar med skatt, men det har varit oundvikligt för fyllande af statens behof. Så finnas äfven i vårt land sedan äldre tider skattetitlar, hvilka äro, minst sagdt, fullt ut lika orättvisa i sin princip som denna, men man har dock hittills ansett sig nödsakad att låta dem kvarstå.

Hvad dernäst angår det andra skälet, som i den Kongl. propositionen angifves såsom talande för lastpenningarnes upphäfvande, eller det att de äro betungande för skeppsrederirörelsen, så synes det mig att, om förhållandet tillföre varit sådant, det för närvarande är väsendtligen förändradt. Att just nu vilja göra en lindring för svenska skeppsrederirörelsen af den betydnenhet, som här är i fråga, förekommer mig något eget, då det är bekant, att denna rörelse sedan några år varit högst indräktig och anses komma att blifva

så lönande, att ej blott de inhemska verkstäderna äro fullt sysselsatta med byggande af både segel- och ångfartyg jemväl för den utländska farten, utan äfven sådana i stor skala beställas å utrikes orter för skeppsrederirörelsens ytterligare utsträckning. Man har ock velat påstå, att under sednaste tiden fraktkonjunkturerna varit så gynnsamma, att ett och annat fartyg på ett enda år intjenat hela sin kostnad, och visst är, att rörelsen i allmänhet lemnat ganska god behållning, många fartyg åtminstone 25 å 33 procent i nettobehållning. Detta måtte bevisa, att rörelsen för närvarande ej är tryckt, utan att den är en af de mest lönande, som här bedrifvas. För min del är jag härmed synnerligen belåten och önskar för visso, att denna, likasom alla våra öfriga näringar, måtte blomstra och dess idkare skörda så stor förtjenst som möjligt; men ej kan jag därför finna, att under sådana förhållanden tidpunkten just nu är inne att företrädesvis befria denna rörelse från afgifter, hvilka existerat sedan århundraden, och som i större eller mindre mån ega sin motsvarighet i de flesta andra länder och hos alla våra grannar. Dessutom ber jag att, vid frågan om lastpenningarnes betungande beskaffenhet, få fasta uppmärksamheten derpå, att det finnes andra likartade afgifter, som äfven drabba sjöfarten, men hvilka man aldrig, åtminstone ej på långliga tider, talat ett ord om att minska, än mindre upphäfva, jag menar de hamnafgifter, hvilka utgå till kommunerna. Dessa hamnafgifter utgingo i förra tider blott till stapel- och sjöstäder, men hafva i sednare tider blifvit utsträckta till alla lastageplatser, så att antalet af de platser, hvarest hamnafgifter för fartyg erläggas, efter officiella uppgifter för 1870 uppgick till ett hundra tjugufyra. I dessa städer och lastageplatser hafva nyssnämnda afgifter utgjort i jemförelse med lastpenningarne till staten:

i Stockholm lastpenningarne . . .	59,298:	hamnafgiften	66,337.
i Göteborg " . . .	87,644:	"	99,089.
Alla hamnar " . . .	556,477:	"	579,496.

För min del har jag ej hört, att det satts i fråga — jag lemna derhån huru utgången skulle blifva, om så skedde — att minska dessa för sjöfarten betungande afgifter till kommunerna, men som pengar äro pengar, oberoende af, om de betalas till den ena eller andra, kan jag ej se, hvarföre ej denna afgift afvenledes skulle högeligen besvära sjöfarten. Och måste densamma vara ännu mera betungande än lastpengarne, då den öfverstiger de sednare till beloppet. Ytterligare utgå till kommunen andra afgifter af både in- och utrikes gående fartyg å vissa båda inhemska och utländska *varor*. Dessa afgifter motsvara dels tullen i vanlig mening, dels de så kallade små-tullarne, som för 60 år sedan upphäfdes, och uppgå till ett ej obetydligt belopp. De utgjorde år 1870 i Stockholm 290,903, i Göteborg 126,144 och i alla de 57 hamnar, der de erläggas, 989,539 R:dr. Vill man sammanräkna dessa särskilda afgifter, blir förhållandet det, att af de sammanlagda utgifterna till kronan och kommunerna utgöra lastpenningarne i förhållande till öfriga afgifter i Stockholm c:a 14½ procent, i Göteborg 21 procent och i alla hamnar 26 procent. Jag återgår nu till hvad jag förut påpekade, eller att lastpenningarne betunga hela utrikes skeppsfarten, men drabba i mindre skala, eller till mindre

belopp, den svenska rederirörelsen, än den utländska. Om den föreslagna eftergiften eger rum, kommer den i första rummet rederierna till godo, eller blir med andra ord en present — i form af en minskad utgift — till våra inhemska, äfvensom till utländska redare, en present, som för redare, hvilka ega många fartyg, kan blifva af en ganska stor betydelse. Jag önskar dem visserligen allt godt, äfven under dessa konjunkturer, men jag hemställer, om just skeppsrederierna äro de, som i närvarande stund, framför andra, böra komma i åtnjutande af en sådan present.

Det tredje skälet, som förefinnes i den Kongl. propositionen, är det, att lastpenningar verka fördyrande på varan och såmedelst utöfva ett hämmande inflytande på många andra näringar, af hvilka allmänhetens ekonomi är beroende. För min del vågar jag betvifla detta förhållande och tror, att det är med fraktfarten som med all annan industriel rörelse, att den nemligen är beroende af de ekonomiska lagarne och att således fraktens storlek bestämmes — om icke obetingadt så åtminstone oberoende af en så ringa nedsättning som den ifrågasatta — af tillgång och efterfrågan. Ar efterfrågan stor, blir frakten hög och tvärtom, och borttagandet af dessa 70 öre för hvarje nyläst af 10,000 skålpund eller 100 centner kommer ej, enligt min öfvertygelse, att hafva det ringaste inflytande på frakten, än mindre för konsumenterna af de fraktade varorna. Till stöd för denna min mening ber jag att få fästa uppmärksamheten på förhållandena, när vid 1865 års början handels- och sjöfartstraktaten med Frankrike trädde i gällande kraft. Den franska tonnageafgiften, som under 1864 utgätt med cirka 14 R:dr 6 öre, nedsattes då till cirka 2 R:dr 34 öre per nyläst. Detta var en nedsättning af omkring 11 R:dr 72 öre. En så betydlig nedsättning i skeppsafgiften borde väl hafva verkat till fraktnedsättning. Men, hvad blef följdén? Jo, att för de varor, Sverige hufvudsakligen har att afsätta på Frankrike, trävaror och jern, blef frakten under de två åren 1865—1866, innan Frankrike helt och hållet borttog tonnageafgiften, efter uppgifter från Stockholms skeppsklarerare, på alla franska hamnar dels lika dyr som 1864, dels 1866 på vissa ställen dyrare. Den högst väsendtliga nedsättning i tonnageafgiften, som inträdde 1865, verkade således för de två åren 1865 och 1866 ej det minsta till nedsättning i utgående frakter från Sverige på Frankrike. Detta exempel tror jag vara ganska talande, och med ledning af detsamma torde man vara berättigad antaga, att den ifrågasatta obetydliga nedsättningen af 70 öre per nyläst ej skall medföra den förespeglade fördelen af billigare frakter.

Med stöd af hvad nu blifvit yttradt kommer jag till det slutresultat, att jag, för min del, ej kan inse, det nog giltiga anledningar förefinnas för Riksdagen att besluta om det totala försvinnandet af lastpenningarne. Och jag hemtar ett ytterligare stöd för denna min åsigt i den omständigheten, att det är med denna afgift eller, om man så vill kalla den, skatt, som med åtskilliga andra, som ännu existera i vårt land och i andra länder, att har man en gång borttagit den, kan man ej åter pålägga den. Detta är i högre grad än eljest förhållandet med denna afgift, emedan man, vid ett återinfö-

rande af densamma, skulle råka i ganska svår kollision med främmande maktens intressen. Har den en gång försvunnit, blir det, enligt min tanke, fåfängt att återinföra den, utan skulle således genom den Kongl. propositionens antagande denna statsinkomst af närmare 600,000 riksdaler vara för alltid förlorad.

Min åsigt är derföre att — i händelse Statsverket kan anses vara i den lyckliga ställning, att det kan eftergifva skatter för längre tid — torde, när lastpenningarne för en del fartyg, nemligen de ballastade, kunna anses vara obilliga, en revision af bestämmelserna rörande deras utgörande böra ega rum, så att derigenom missförhållandet i nyssnämnda hänseende må blifva rättadt.

Jag utber mig slutligen, att detta mitt yttrande måtte få åtfölja den Kongl. Propositionen vid dess remitterande till vederbörligt Utskott.

Herr von Koch: Till en början får jag betyga min glädje deröfver, att min gamle aktade vän, betänksam som alltid, dock nu icke i allo motsatt sig denna förändring, då han medgifvit *lastpenningarnes borttagande för i ballast gående fartyg*. Dernäst vill jag begagna tillfället att förklara, det jag icke tillhör den klass, talaren *utpekad*, nemligen egare af stora andelar i fartyg. Jag har aldrig egt någon andel i fraktsökande fartyg, ej heller eger jag i denna stund någon sådan. Jag skulle icke omtalat detta, om icke högst sannolikt vore, att just de, som här kunna gifva oss de bästa upplysningarne i denna sak, äro skeppsredare; på det att icke de här må stå ensamma, sedan de på förhand gjorts misstänkta att blott försvara egna intressen, har jag ock velat säga några ord. Jag uppträder här *främst* för ett annat intresse, som isynnerhet bör tillses att det städse är representeradt — *alla konsumenters*. Jag tror det är aldeles gifvet, att ytterst faller ifrågavarande afgift, liksom andra dylika, derigenom varutransport beskattas och försvåras, i sista hand på konsumenterna. I denna församling behöfver detta blott antydvas, bevisen ej från våra läroböcker upprepas. Invänder någon likväl — såsom vanligen, när man talar om konsumenter eller *de många* — det gör så litet för hvar och en. Ja! då svaras åter: *små smulor äro också bröd; många bäckar små blifva en stor å*.

Dernäst yrkar jag lastpenningarnes afskaffande från en mera inskränkt och, jag medger det, egennyttig synpunkt. Jag yrkar det för *producenter af alla våra exportartiklar*. Hvert öre, som besparas på transporten af hvetet, hafren eller smöret till konsumtions-orten, ökar min och andra jordbrukares behållning. Hvad nu *rättvisan* af skatten angår, har den föregående talaren sagt något, som, om det icke är sanning, åtminstone gränsar bra nära till sanningen, nemligen att ingen skatt är fullt rättvis. Det är erkänt, att en skatt är, i och för sig, ett ondt och kan endast hafva sin ursäkt deruti, att den användes för ett oafvisligt behof. Vid valet af skatter, då man har att söka emellan särskilda slag af ondt, är icke det *absolut* rätta lätt, knappt möjligt att träffa. Med det som medför minst ondt, minst orätt måste man sig nöja. Jag tror således icke, att det är något argument för en skatts påläggande eller borttagande, att den icke

är fullt rättvis. Argumentationen tror jag bör ske, såsom också till en del af den förste talaren, i tysthet, medgafs, genom jemförelsen med andra skatter hvilka skulle vara lämpligare att borttaga, då vi nu äro i den lyckliga belägenheten, att endast behöfva välja mellan de skatter som skola borttagas, och icke i den svåra ställningen att välja hvilka man skall pålägga. I detta afseende får jag säga, att jag är villig medgifva, hvad talaren yttrade, att, om man icke kunde borttaga *andra* skatter än sådana, som man snart åter kan behöfva pålägga, för att få högre statsinkomster, hvilket ju lätt kan hända, då man icke vet, om de lyckliga förhållanden, som det exceptionela året 1871 medfört, skola fort fara, *då* är borttagande af lastpenningar mindre lämpligt än t. ex. tullen på kaffe. Men förvisst tror jag, att det finnes vissa skatter, som man nu, med afseende å vår allmänna finansiela ställning, tryggt skulle kunna borttaga i hopp att aldrig behöfva ånyo pålägga desamma, och hvilka, en gång borttagna, till och med icke skulle kunna ifrågasättas att införas, emedan de äro *orimliga till sin natur*. Sådana skatter äro just de, som isynnerhet drabba, såsom talaren träffande uttryckte sig, ett *vehikel* för rörelsen, såsom fallet är med den ifrågavarande. Den förefaller mig precis, som om man skulle lägga skatt på de vagnar, på hvilka bonden skall föra sin säd till torgs, eller de åkdon, hvarmed bergsmannen transporterar sin malm eller sina kol till masugnen. Med ett ord, denna skatt på en vehikel för rörelsen finner jag, vid den *relativa* uppskattningen af flera utaf våra sämsta skatter, vara en *mycket* dålig skatt, likasom en som drabbar *brutto*-inkomsten, i afseende hvarå Kongl. Maj:t nu gjort förslag, nemligen bergverkstioden, som äfven flera gånger varit fråga om att här borttagas, en så beskaffad skatt, att de flesta civiliserade länder redan afskaffat densamma. Emellertid hänför jag till de skatter, som i *första* rummet borde borttagas, dem, som omedelbart hvilat på de oundgängligaste födomedlen för de fattigaste, t. ex. tullen på *sill* och *torr fisk*. Angående *lastpenningarne* har den föregående talaren äfven anställt en jemförelse med andra afgifter, och deribland nämnde han en, som, efter min tanke, icke var lyckligt vald, nemligen *hamnpenningarne*. För närvarande är detta *ingen skatt till staten*, och dessutom är att märka, att der får man omedelbart *något för något*. Hamnpenningarne äro nemligen en afgift för att åstadkomma hamnar och underhålla dem i behörigt skick. Skulle det dock ännu vara händelsen, att i vissa hamnar uppbäras oproportionerligt höga afgifter, önskade jag, att den aktade talaren, med sin rika erfarenhet och lätta tillgång på statistiska upplysningar, såsom just rätta mannen, måtte framställa förslag, att de blifva sådana, att de *nått och jemnt* svara mot de kostnader, som åtgå för hamnens underhåll; men icke mera. Tager man någon annan skatt till staten eller kommunen i denna form, är det en skatt, som är högst olämplig och kan icke nog fördömas. Den liknar då lastpenningar. Imellertid är *nu* icke fråga derom. Det exempel, som valdes af talaren angående hvitbetorna, drog han själf försorg om, att det blef så belyst, att derom knappt torde behöfvas någon vidare utredning. År 1865 tog jag mig friheten väcka en motion i samma syfte som Kongl. Maj:ts ifrågavarande förslag. Den

gick dock icke så långt, då jag föreslog Rikets Ständer: "att för sin del besluta det lästetelsafgifter eller s. k. *lastpenningar*, ifrån 1867 års början, icke vidare skulle erläggas af *svenska fartyg* samt icke heller af fartyg tillhörande nation, som Kongl. Maj:t finne för godt bevilja denna förmån, emot det att svenska fartyg, af densamma, beviljades befrielse för lastpenningar motsvarande "*tonnage*" eller annan afgift."

Det är en ganska kinkig sak att afgöra, om man ensam bör gå i spetsen för en reform, sådan som den ifrågavarande, eller om man bör tillse, huruvida man genom traktater kan söka förmå dem följa med, som äro något tröga att erkänna en riktig grundsats. Man är der inne på den så kallade reciprocitets-vägen, förfäktad länge i England — synnerligen af Robertson — öfvergifven, men åter, i viss mån, beträdd *der*. I fall Utskottet, på de goda skäl som Kongl. Maj:ts proposition innehåller, dock icke skulle vilja gå så långt och fästa afseende på, om man på samma gång kunde förmå åtskilliga andra nationer, som nu hafva dylika afgifter å fartyg, att bevilja reciproka fördelar för oss, vore mitt berörda förslag, som jag icke, så här på stående fot, vill *nu* bestämdt tillstyrka, kanske likväl förtjent att betänkas. Jag vill i förbigående antyda, att 1865, när en tullnedsättning, *beräknad* till 1,500,000 riksdaler, tillstyrktes af Bevillnings-Utskottet (Betänkandet N:o 8), Utskottet *då* icke vågade på samma gång föreslå borttagande af lastpenningarne; men endast *detta* var skälet till afstyrkandet. Jag fäste då uppmärksamheten på, dels att vid dåvarande förhållanden vi dymedelst skulle blifvit befriade från *tonnage*-afgiften i Frankrike, enligt traktaten, dels ock att så länge vi bibehölle lastpenningarne, hade vår handelsflotta icke riktigt "fair play", enär våra fartyg måste betala lastpenningar både i Frankrike och Sverige, då deremot franska fartyg endast erlade sådana i Sverige. Jag tillägger nu, *emot* reciprocitet i afseende å lastpenningar, att det land, som afskaffar *dylik* afgift, alltid bereder *sina* fartyg samma fördel öfver *andras*, *der de bibehållas*. Den föregående talaren har sagt, att tidpunkten *icke* skulle vara inne för borttagande af lastpenningarne, då skeppsrederi-rörelsen florerade, såsom förhållandet är för det närvarande, och man derpå skördar stora fördelar. För min del tror jag deremot tiden vara mycket väl vald. De stora förbättringar, som uti ångbåtsbyggandet nyss skett, skola troligen snart låta ångbåtar kunna i väsendtlig mån ersätta seglande fartyg. Det är gifvet, att de, som först hafva kommit på denna sannt rätta väg, skola i början skörda stor vinst deraf; men denna vinst skola vi väl icke afundas våra egna landsmän. För öfrigt kommer den nog att minskas, i samma mån som konkurrensen tilltager; och det är väl, om man icke blifvit lockad till öfverspekulation, då man lätt kan komma att få vidkännas förluster, motsvarande de stora vinster man nu erhåller. Jag anser, som sagdt är, det vara rätt att *just nu*, då man uti hela världen slagit in på den vägen att skaffa sig ångbåtar, på allt sätt uppmuntra våra svenska ångbåtsbyggare, så att vårt land med sina förträffliga sjömän, sitt goda jern och sina utmärkta maskinbyggare må snarare komma före än i efterhand, för att derpå erhålla förtjenst. Jag tror, att det vore godt att dertill kunna hjälpa

dem, isynnerhet genom att borttaga ett mycket uselt slag af beskattning, hvarför vi, när behovet kräfver, kunna få ersättning i vida bättre form.

Herr Wallenberg: Jag ber att få vända mig endast mot ett par af den första talarens argumenter och främst mot den jämförelse han uppställde emellan *lastpenningarne* och *hamnafgifterna*. Han yttrade sig "ej hafva hört, att någon satt i fråga en minskning i hamnafgifterna". Detta var ett vågadt yttrande i synnerhet af denne talare, ty det är 17 år sedan, som en sådan minskning och reglering af hamnumgälder sattes i fråga, och om jag ej misstager mig, tror jag, att det vigtiga ärendet varit beroende på Kommers-kollegii handläggning under 7 års tid, och att vi nu nalkas den tidpunkt, då det-samma blir afgjordt och det i sådan syftning, att en utjemning kommer att ega rum i hamnumgälderna, som på somliga ställen varit allt för orimliga, och hvaraf inkomsten ofta blifvit använd på ett sätt som både Regering och Riksdag ogillat. Men något annat än en utjemning af denna afgift kan ej ifrågakomma, emedan den utgår för något effektivt, eller för ändamål, hvilkas uppfyllande äro för sjöfartens eget behof nödvändiga, nemligen sådant som byggandet och underhåll af hamnar, broar och kajer m. m. Hamnafgiften är således ej jämförlig med en *skatt* sådan som *lastpenningarne*, hvilken hvilar på sjelfva transportmedlet, och är så mycket orimligare, som rederierna, hvilka i första hand hafva att betala den, dessutom äro skyldiga att skatta för inkomst af fartyget på samma sätt som sker för all handel, industri och andra näringar.

Talaren har sagt, att det är tydligt och klart att, "om man nu tager bort denna afgift, tager man bort den för all framtid," ty denna skatt är icke af den beskaffenhet, att den kan tagas bort den ena riksdagen och, när staten kommer i behof af ökade inkomster, läggas på af annan Riksdag. Jag är derutinnan med honom fullt ense. Och detta yttrande af herr Rydqvist bevisar bäst, att skatten är *orimlig*. Det vore i sanning lika rimligt att säga till formannen: "du skall betala skatt för kubikinnehållet af den skrinda, i hvilken du har lastat varorna". Förtjenar formannen något genom forslingen, så får han dessutom betala bevillning derför under rubriken "kapital och arbete". Just denna orimlighet i det dubbla beskattningssättet är något, som jag hoppas Bevillnings-Utskottets ledamöter måtte till fullo beakta, och deri ligger ett af de starkaste skälen för tillstyrkande af Regeringens förslag. När samma förslag om *lastpenningarnes* afskaffande tillförene utgjort föremål för Riksdagens behandling, så har alltid denna beskattning *orimlighet* villigt blifvit erkänd, men man har uppskjutit afgörandet, emedan statsverket ej kunnat då undvara summan som utgjorde cirka 400,000 R:dr. Bifalles nu frågan, så utvidgas svenska sjöfarten och statens inkomstbevillning deraf stiger.

Talaren sade, att tidpunkten att vidtaga denna lindring ej vore väl vald, ty sjöfarten behöfde aldramiust nu under de förherrskande gynnsamma konjunkturerna en sådan. Jag tror, att man bör se denna

denna sak så enkel som den verkligen är och ej onödigtvis göra den konstig. Då kommer man underfund med att, under det vi hafva en ymnig produktion i landet och höga priser för svenska varor i utlandet, då allt går synnerligen väl, kan litet sand, kastad i hjulet, ej hämma rörelsen, men vi få ock tänka oss ogynnsamma konjunkturer, då svenska skördar äro medelmåttiga och då svenska näringslivet lider af dyrt rörelsekapital och höga tillverkningskostnader samt svenska varor endast kunna i utlandet afsättas till låga priser, då är det af stor vigt för ett aflägsse beläget land, att dess transportmedel äro billiga. Sådant är förslaget syfte och derfore är det välbetänkt.

Talaren tycktes antyda, att man ej borde borttaga en skatt "förr än alla statsekonomer och statsmän blefve ense om dess olämplighet". Ja, då finge man allt vänta, ty en så stor enhällighet torde ej ligga inom möjlighetens gränser.

Likaså finner jag det vara af föga värde för denna frågas riktiga lösning, att, såsom talaren upplyste, i 1770 års tulltaxa en paragraf fanns intagen angående dylika afgifter, och jag är fullt förvisad att om vi skulle gå tillbaka till förgångna tider, för att uppsöka beskattningsgrunder, skulle vi kunna komma till de mest orimliga resultat.

Det yttrades äfven något i afseende å Frankrike. Jag tillåter mig erinra i afseende å franska traktaten med de förenade rikena, att ännu återstå 3 å 6 år af de tolf, på hvilka den traktaten slöts, och att i densamma finnes intagen en bestämmelse om likställighet mellan båda nationernas fartyg. Om nu Frankrike, som är nödsakadt att söka anlita alla möjliga skattetitlar beslutar att höja tonnageavgifterna, drabbar en sådan åtgärd ej vår sjöfart, utan vi komma i åtnjutande af samma friheter som vi lemna franska fartyg i svenska hamnar. Detta är en ganska vigtig omständighet; i synnerhet för oss fördelaktig, som det är gifvet att efter de svåra omstörtningar Frankrike haft att utstå, vår export dit skall förstoras. Der behöfs både trä och jern i betydlig mängd efter den förödelse som drabbat det olyckliga landet. Detta gifver grundad anledning att tro, att just inom dessa grenar af affärsrörelsen kommer vår exporthandel och sjöfart på detta land att vidga sig. Om för öfrigt alla andra nationer skulle pålägga sådana afgifter på sjelfva fartygen, vore det likväl skäl att vi atskaffade desamma, ty derigenom skulle vår sjöfart få ett betydligt öfvertag. Och jag har ej hört någon, som ej önskar, att den svenska skeppsrederirörelsen måtte, liksom den norska, komma att blomstra. När någon gång skörden på landets tegar slår fel, så kan det vara godt att kunna bereda oss en ersättning genom deras arbete som plöja "de blåa tegarne" derute.

Att den ärade talaren motsatt sig förslaget, förundrar mig synnerligen icke, ty jag minnes knappt något förslag af dem, som blifvit här framställda, hvilket han ej motsatt sig, och när Regeringen någon gång framlägger förslag till Kommers-kollegii indragning, så antager jag, att talaren äfven kommer att vara emot en sådan förändring, ehuruval åtgärden skulle medföra minskning i statsutgif-

terna, lättnad i administrationen samt sålunda i sin mån medverka till lindring i beskattningen, något som vi otvivelaktigt böra eftersträfvä.

Slutligen yttrade talaren, att den ifrågavarande skattelindringen skulle vara "en present till skeppsrederierna". Jag får förutskicka den anmärkningen, att jag icke är i samma ställning som den näst föregående talaren, som förklarade sig icke ega några andelar i fartyg, utan jag är skeppsredare och har varit det i många år och har derunder vunnit en ganska rik erfarenhet om de många svårigheter sjöfarten har att bekämpa. Att i denna eftergift se en present åt rederierna är att gå ut från den falska förutsättningen, att skeppsrederiet är "ett slutet skrå" som bestämmer sina villkor efter eget godtycke. Frakternas belopp är såsom alla andra priser beroende af de ekonomiska lagarne och hvarje lättnad, som beredes sjöfarten, måste genast föranleda en *fraktnedsättning*, och sålunda blir borttagandet af lastpenningarne, som föreslagits i den Kongl. propositionen, en gifven fördel för både *producenter* och *konsumer*. Detta är frågans sanna betydelse.

Herr Statsrådet Wærn: Hvad den förste talaren anförde, berörde i flera punkter frågor af det intresse, att jag, oaktadt den sena timman, ber att få upptaga Kammarens tid något med att närmare utreda dem. Ett stillatigande å min sida, sedan dessa frågor kommit på tal, kunde nemligen tydas såsom om jag förbisett dem eller ej rätt uppiattat deras vikt.

Den förste talaren uppställde den frågan: hafva vi, med anledning af det stora öfverskott, som våra finanser visa — för år 1873 uppgående till omkring 800,000 R:dr — råd icke allenast att göra tillfälliga skattenedsättningar, utan äfven ständiga? Vid remissen af den Kongl. propositionen om Statsverkets tillstånd och behof, då man kunde vänta en dylik fråga, var jag försedd med flera handlingar, som upplysa förhållandet, hvilka jag deremot nu, då remiss af endast några få speciela propositioner skulle ske, ej medfört och derföre saknar, hvarföre jag ej kan uppgifva några sifferförhållanden, utan endast ur minnet angifva de allmänna slutsatserna, hvilka jag dock hoppas skola vara tillräckliga att visa Kammaren att Chefen för Finansdepartementet ej glömt att undersöka förhållanden af så stor vikt. Det är emellertid icke lätt att göra upp dylika beräkningar för den svenska budgeten, emedan den befintliga skillnaden emellan *ordinarie* och *extra statsreglering* alls icke innefattar en skillnad emellan *ständiga* och *tillfälliga utgifter*. En mängd anslag äro beviljade på extra stat, och uppföras derpå år efter år, hvilka Riksdagen icke ansett vara så ständiga, att de borde på ordinarie stat uppföras, ehuru man icke kan se den tid, då man skulle kunna vara dem förutan. Så är förhållandet med anslaget till Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader, hospitalsvärden m. fl. anslag, som stå på extra stat. Emellertid har jag uppgjort en tablå, i hvilken jag försökt klassificera anslagen i *ständiga*, *tillfälliga* men *fleråriga*, — t. ex. de särskilda anslagen till försvarsverket, som vid sista riksdagen beviljades, — *rent tillfälliga för statsregleringsåret*, och slut-

ligen de för jernvägarne erforderliga, som äro beroende på *statslån* och således utanför räkningen. Jag gjorde en sådan tablä efter slutet af sista lagtima riksdag på grund af den då beslutade statsregleringen och har nu uppgjort en annan, enligt Kongl. Maj:ts Proposition till statens reglering vid denna riksdag, och har kommit till det resultat, att den nu för nästa år föreslagna statsregleringen är i afseende å de ständiga inkomsternas förhållande till de ständiga utgifterna flera hundra tusen riksdaler gynnsammare än den för detta år stadfastade. Jag minnes väl icke slutsiffran, men till detta resultat måste jag komma. En mängd af våra *inkomster* kunna icke anses vara sådana, att de hastigt stiga och lika hastigt falla. Den stora tillökningen i *jernvägstrafikmedlen* är beroende på ökad rörelse och kan icke gå tillbaka; ty vi hafva en mångårig erfarenhet såväl från utlandet som i vårt eget land, att, med en ökad rörelse och folk-mängd, inkomsterna af jernvägarne måste stiga. Inkomsterna af *skogsmedlen* äro beroende af allt större och större försäljningar från Kronans skogar i följd af nya kronoparkers afsättande i den mån afvittringsverket fortgår, äfvensom af den större liflighet afsättningen af timmer från Kronans skogar vunnit, sedan försäljningar med flerårig afverkningsrätt 1865 infördes. Samnt är att denna afverkning har en gräns, öfver hvilken den icke med skogens bestånd kan gå, men ännu är denna gräns på långt när icke uppnådd och emellertid skola försäljningarne ökas och icke minskas. Att *tullmedlen* med säkerhet böra förhöjas, nämnde jag redan vid remissen af den Kongl. propositionen. Deremot finnas bland *utgifterna* åtskilliga, som icke äro så mångåriga. Vi hafva t. ex. icke mindre än 684,000 R:dr R:mt på ordinarie stat uppförda för *nya byggnader och anläggningar samt nya inventarier* vid jernvägarne. Det är klart, att endast i det lyckliga fall, att rörelsen skulle ytterligare hastigt stiga, behöfvas sådana utgifter; gör den icke det, så är utgiften blott *ettårig*. Bland andra utgifter, som stå på ordinarie stat, äro anslagen för aflösning af *Öresunds- och Schelde-tullarne*. Det sistnämnda anslaget utgår ända till år 1890; men det förra deremot försvinner i April 1876, då man är af med en utgift på 188,000 R:dr. Man måste på detta sätt genomgå hvarje skatttitel och se till, huru det förhåller sig med densamma; och jag har, för min del, dervid kommit till den åsigt, att, med antagande af allt hvad Kongl. Maj:t föreslagit, statsregleringen för nästkommade år, visar så mycket bättre resultat än den vid sista lagtima riksdag beslutade för innevarande år, att man med lugn kan göra de af Kongl. Maj:t föreslagna skattenedsättningar.

Hvad nu särskildt dessa *lastpenningar* angår, torde hufvudfrågan vara: drabbar denna afgift endast skeppsrederi-rörelsen och hufvudsakligen den utländska, eller fördyrar den frakterna? I förra fallet, d. v. s. om vi voro i det lyckliga läge, att vi kunde strafflöst beskatta våra grannar, så tyckes det vara en ganska god finansiell åtgärd, men dock icke att berömma sig af; ty det vore ungefär samma politik, som under medeltiden röfvareborgarne vid Rhen följde, då de beskattade sjöfarten på floden till den grad, att nära nog all rörelse stannade af. Jag vågar påstå, att ingen stat är i det läge

att kunna af sina grannar utkräfva skatt och icke slutligen sjelf få betala den.

Mitt påstående är att under normala förhållanden skola lastpenningarne, liksom andra dylika afgifter, komma att drabba frakten och fördyra varorna. Häremot anmärkte den värde talaren, att frakterna berodde på tillgång och efterfrågan; ganska riktigt, men hvad är det som reglerar tillgången? Icke kan talaren antaga, att flera fartyg skulle vilja åtaga sig en frakt, der de måste vidkännas ett afdrag, om de kunde få en annan, som vore mera lönande. Ovilkorligen måste tillgången regleras med hänseende till de kostnader, som äro från hvarje gifven fraktfart oskiljaktige. Om jag lägger en sådan afgift på sjöfarten, komma icke några fartyg att taga frakt utan att beräkna detta. När nu hvarje fartygsegare, som skall afsluta frakter, vet, att går jag till den eller den hamnen, får jag så och så stora utgifter, med hvilka frakten minskas. är det tydligt, att han skall taga detta i beräkning vid fraktslutet och att frakterna till och från den hamnen derigenom blifva så mycket högre. Det är således alldeles omöjligt, att under normala förhållanden denna afgift icke kommer att drabba frakten. Men det finnes förhållanden, som icke äro normala, t. ex. om ett fartyg gör en resa för att söka förtjenst, men icke erhåller någon eller endast en dålig frakt, eller om konjunkturerna äro så tryckta, att endast dåliga frakter kunna erhållas, men skeppsredarnes engagementer hindra dem att låta sina fartyg vara i överksamhet. Det är således endast i det fall att ett fartyg icke gör någon förtjenst, som afgiften drabbar fartyget, och då är det ju ock tydligt att i dess uppbärande ligger en stor orättvisa.

Hvad beträffar den jemförelse, som den ärade talaren gjorde mellan lastpenningarne och vissa kommunala afgifter, är detta af föregående talare till en del besvaradt; och får jag för min del påpeka, att dessa sednare afgifter äro till för vissa bestämda ändamål, som komma skeppsfarten tillgodo, såsom kajer, kranar m. fl. anstalter, som äro vidtagna för lastning och lossning, hvarigenom sjöfarten befrämjas. Om förhållandet emellertid skulle vara sådant, att man hade skäl antaga, att de på något ställe vore för höga, så böra de der nedsättas; men icke kan detta innefatta något skäl att icke i främsta rummet taga bort en skatt, som uppbäres, utan att derfor erhålles någon valuta. Jag hade ett särskildt skäl, då jag nämnde dessa kommunala afgifter, emedan jag tror, att icke någon af de sednare talarne gifvit det hufvudsakliga svaret i denna sak, nemligen att åtgärder äro vidtagna för att förhindra, att sjöfarten genom dessa afgifter obehörigt betungas. Den siste talaren har sagt, att frågan om hamnafgifternas nedsättande är fördröjd. Jag får upplysa, att numera utfärdas icke några hamntaxor på längre tid än 5 år, hvarigenom man hvar 5:te år blir i tillfälle att tillse, om de äro för höga och huruvida nedsättning bör ega rum, i hvilket fall de ej, förrän sådant skett, fastställas. Således är denna sak redan ordnad.

Talaren har anfört exempel från andra länder och sagt, att i alla våra grannländer hade man en liknande afgift på sjöfarten. Han upplyste dock sjelf, att någon sådan afgift icke drabbar svenska

fartyg i Finland. Han antog derefter för gifvet, att dylika afgifter upp-
bäras af alla andra länder, än de i Kongl. Maj:ts proposition anförda, om
hvilka man vet, att dessa afgifter i dem blifvit afskaffade. Då han på detta
sätt talade om *alla* våra grannar och ställde flertalet öfriga länder samt
detta i kontrast med några få uppgifna länder, låter detta som regeringen
nu skulle föreslå Sverige att göra ett undantag från en stor, med få
undantag allmänt erkänd regel. Jag kan då icke underlåta påpeka
skilnaden i rörelse uti de länder, som afskaffat denna afgift, och i
dem som möjligen hafva den kvar. Jag har här under den aktade
talarens anförande summerat några uppgifter från Kommers-kollegii
sist utgifna berättelse, och jag finner deraf, att, då dräktigheten af
alla från Sverige med last afgångna fartyg under år 1870 uppgick
till 617,000 nyläster, 475,000 nyläster, eller mer än $\frac{2}{3}$ deraf, belöpte
på fartyg gående till Storbritannien, Frankrike, Belgien, Holland och
Finland. Således hafva vi vår största rörelse på dessa länder. Här-
till kommer den franska sjöfartstraktaten, som berättigar Frankrike,
så länge vi hafva lastpenningarne kvar, att pålägga tonnage-avgift
för svenska fartyg, ehuru den visserligen afskaffades år 1867; och
vi hafva dertill under nuvarande förhållanden att befara att denna
avgift skall åter påläggas, utan att vi -- om vi behålla vår egen
avgift -- hafva något att säga derom. Lyckligtvis innehåller dock
traktaten, att, om vi minska våra afgifter, skola de afgifter, som i
Frankrike uppäras för svenska fartyg, komma direkt från Sverige,
i samma förhållande minskas. Och vi äro således från ett af de länder,
med hvilka vi drifva vår största handelsrörelse, tillförsäkrade reci-
procitet från dess sida. För de andra länder, som icke taga en
sådan tonnage-avgift, skulle lastpenningarnes bibehållande, för att
kunna försäkra sig om reciprocitet, naturligtvis icke komma i fråga.
Att åter bibehålla denna avgift för de länder, som ännu hafva en
motsvarande, skulle blott vara att skada oss sjelfva och icke möjligt
att i praxis genomföra, emedan vi hafva traktater med dem, att de
skola behandlas såsom de mest gynnade nationer.

Slutligen ber jag att få lemna några upplysningar, för att veder-
lägga den värde talarens yttrande, att franska traktaten icke haft
någon inverkan på frakterna; såsom exempel hvarpå han anförde de
på nämnda traktat följande åren. Jag har ej här papper till hands,
som upplysa detta, möjligen på tillfälliga konjunkturer beroende för-
hållande, men ber att få angifva hurudant det sednare, och efter det
följderna af traktaten kunnat utveckla sig, blifvit. Jag vill då nämna,
att jag för några dagar sedan hade besök af ordföranden för handels-
föreningen i Göteborg, hvilken förde på tal just dessa förhållanden
och dervid sade mig, att frakten på Göteborg—Calais, som är hvad
man kallar den bestämmande frakten på Nordsjön, efter hvilken alla
andra frakter regleras, nu varierade omkring 40 francs, under det
samma frakt före franska traktaten varierat omkring 50 francs, det
vill säga en nedsättning af 20 procent. Ännu märkligare äro frakt-
förhållandena på Frankrike från Östersjön efter samma tid. Jag har
här en uppgift från en aktad skeppsklarerarefirma i Stockholm, som
upptager frakterna från de norrländska städerna på England och
Frankrike, hvaraf visar sig, att dessa fallit högst betydligt, synner-

ligast på Frankrike. Nämnda uppgift visar, att frakten från Hernösand till Rouen var år 1864 100 francs, 1865 95 francs, men deremot 1869 73 francs och 1870 71 francs, eller ett fall af 25 francs på 100 och således en fjerdedel. På England har deremot frakten fallit med cirka 12 shilling, motsvarande endast omkring 16 francs, under det den på Frankrike, såsom nämndt är, nedgått ända till 25 francs.

Härjemte frågade talaren, huru det kom sig, att man skulle sätta ned ifrågavarande afgift på fartyg just nu, då det vore så goda konjunkturer för skeppsrederirörelsen? Utan att ingå i vidare beprövande häraf, vill jag endast påpeka det stora fall i frakterna, som de af mig nyss angifna siffrorna utvisa. Om det oaktadt frakterna nu äro förmånliga, så måste detta bero deraf, att man bygger bättre fartyg och mera begagnar sig af ångans tillhjälp eller andra förbättringar, och att så många nya fartyg byggas, kan endast bero derpå att rörelsen anses behöfva dem. Det torde då vara skäl icke allenast att uppmuntra skeppsrederirörelsen, utan äfven, då tillgångarne äro sådana, att de medgifva skattelindringar, att borttaga en skatt som blott är besvärande och förlamande för rörelsen. Det är genom dess befrämjande vi framgå till lycka och allmänt välstånd; och jag hoppas derföre, att Kongl. Maj:ts proposition skall bifallas.

Herr Rydqvist: Jag skall vara helt kort och blott upptaga några få af de anmärkingar, som mot mitt förra anförande blifvit gjorda. Den ärade talaren, som näst efter mig hade ordet, har, liksom en sednare talare, fäst sig vid den omständigheten, att lastpenningarnes borttagande skulle hufvudsakligen afse konsumenternas fördel. Han tog för alldeles afgjort, att i samma ögonblick den afgift, som nu existerar, försvinner, skulle konsumenterna få sina behof tillfredsställda för bättre pris. Att detta kan komma att inträffa någon gång, under vissa omständigheter, vill jag visserligen ej bestrida, men regel blir det aldrig. Jag vädjar till honom och en hvar eljest, om de såsom konsumenter hafva erfarenhet af, att sedan genom 1865 års tulltariff tullen på hudar och skinn alldeles försvann, och tullen på beredt sulläder i betydlig mån minskades, i följd häraf deras skodon blifvit ens ett öre billigare än förut. Detta är ett exempel af de många hundra som jag kunde anföra, att hvarje tullminskning eller nedsättning i afgifter på varurörelsen icke ovilkorligen kommer konsumenterna till godo. Samme talare, och efter honom en annan, har förklarad, att den jemförelse, jag anställt mellan lastpenningarne och de vederbörande kommuner tillfallande hamnavgifterna, icke var riktig eller mindre lyckligt vald, derföre att dessa sednare voro anslagna för vissa, bestämda ändamål, för hamnars iståndsättande och underhåll. Man skulle tro, att detta vore förhållandet, då namnet gifver dertill anledning; men dessa hamnpenningar och andra af samma art, hvilka för längre tider tillbaka blifvit stads-kommunerna tillförsäkrade i deras privilegier och sedermera erhållne Kongl. resolutioner, användas på många ställen till aflöning af städernas embets- och tjänstemän, och blott en ringa del deraf för hamnarne. Bästa beviset härpå är Kommerse-kollegii berättelse för år 1870 angående den inrikes sjöfarten, hvaraf inhemtas,

att af 124 kommuner, som hafva rättighet att uppbära hamnpenningar af fartyg, åtskilliga finnas, hvilkas så kallade hamnar äro af den mest enkla beskaffenhet och sannolikt icke i anläggning kostat ens så mycket, som den inkomst dessa kommuner haft af dem under ett euda år.

Hvad talaren på stockholmsbanken yttrade i form af ett argumentum ad hominem riktadt mot mig äfven såsom tjänsteman, då han på förhand ansåg sig känna och redan nu ville ogilla min åsigt i en fråga, som framdeles kan komma under pröfning, så kan det naturligtvis ej falla mig in att upptaga ett sådant yttrande till bemötande.

Öfverläggningen förklarades slutad, och den Kongl. propositionen jemte yttrandena hänvisades till Bevillnings-Utskottet.

Föredrogos och hänvisades till Stats-Utskottet Kongl. Maj:ts den 31 sistlidne Januari bordlagda nådiga propositioner:

1:o i anledning af inkomna underdåniga ansökningar om efterskänkande af kronans rätt till danaarf efter åtskilliga personer; och

2:o angående Bruksegaren P. Löfs underdåniga ansökning i fråga om dispositionen af köpeskillingen för afverkad skog å Ejhedens hemman och Ohre sockens öfverloppsmark i Kopparbergs län.

Herr Brun: Då jag vid uppropet vid riksdagens början icke var närvarande, ber jag att få anmäla, att jag redan förliden plenidag var tillstädes i Kammaren. ehuru jag då icke kom att tillkännagifva min ankomst.

Anmälde och bordlades Lag-Utskottets nedannämnda utlåtanden:

N:o 1, i anledning af Andra Kammarens remiss af motion angående afkastningen af öfverflödig skog å ecklesiastika boställen;

N:o 2, i anledning af Första Kammarens remiss af motion om antagande af gramvigten till konventionelt bruk;

N:o 3, i anledning af verkställd granskning af Riksdagens Justitie-ombudsmans embetsförvaltning.

Justerades två protokollsutdrag för denna dag.

Kammaren åtskiljdes kl. $\frac{1}{4}$ 4 e. m.

In fidem
(O. Brakel.