

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1877. Första Kammaren. N:o 15.

Lördagen den 17 Mars.

Kammaren sammanträdde kl. 2 e. m.

Justerades ett protokollsutdrag för den 16 samt protokollen för den 9 och 10 dennes.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades Herr *Hallenborg* från den 21 dennes till den 7 April, Herr *Almquist* från denna dag till den 5 April, Grefve *Beck-Fris* och Herr *Wennerberg* under fjorton dagar från den 21 dennes samt Grefve *Posse*, *Knut*, från sistnämnde dag till den 6 April.

Herr Grefven och Talmannen tillkännagaf, att, enligt den emellan Talmännen träffade öfverenskommelse, omröstningarjemit 65 § Riksdagsordningen komme att Lördagen den 7 instundande April anställas öfver alla de voteringspropositioner, som dessförinnan blifvit af båda Kamrarne godkända.

Föredrogs ånyo Bevillnings-Utskottets den 14 och 16 dennes bordlagda betänkande N:o 8, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående nedsättning af lastpenningarne samt annan ändring af tulltaxeunderrättelserna. *Nedsättning af lastpenningarne.*

Herr Adelsköld: Då jag, med anledning af de beräkningar, som gjordes i Bevillnings-Utskottet, när det nu föreliggande ärendet der behandlades, fann, att jag icke kunde vara af lika åsigt med Utskottets majoritet, utan föranlätts att reservera mig mot det beslut, som fattades, har jag ansett mig böra förklara anledningen till denna min reservation och skall söka göra detta så kort, som ärendets vikt tillåter.

*Första Kammarens Prot. 1877. N:o 15.*

Nedsättning  
af lastpen-  
ningarne.  
(Forts.)

Som Herrarne hafva sig bekant, utfärdades den 15 Maj 1874 en Kongl. förordning, som stadgade, att fartygs dräktighet skulle för framtiden beräknas efter det utrymme för fraktgods och passagerare, som i fartyget förefunnes, och icke efter den vikt, det förmådde bära, och beräkningen ske efter "ton", utgörande 108,187 svenska eller 100 engelska kubikfot. Derjemte framstälde Kongl. Maj:t i proposition [N:o 11] till 1875 års Riksdag det förslag, att lastpenningar skulle utgöras för fartyg, uppmätta efter de i nyssnämnda Kongl. förordning bestämda grunder, med 15 öre af ångfartyg och 22 öre af segelfartyg för hvarje ton. I denna Kongl. proposition yttrades bland annat, att Kommerskollegium och General-tullstyrelsen, med framhållande af önskvärheten "deraf att till beredande af ytterligare lättnad och större enkelhet afgiften blefve faststeld till lika belopp per ton för segel- och ångfartyg", likväl ansett att "mot en dylik förändring mötte betänklighet i den omständigheten, att segelfartygen sålunda skulle få sig tillerkänd en lindring i afgifter, som icke komme ångfartygen till godo." Vid sådant förhållande tillstyrkte dessa embetsverk, att för fartyg, uppmätta i ton, lastpenningarne skulle beräknas till 15 öre för ångfartyg och till 22 öre för segelfartyg, och på grund af hvad sålunda anförts, och då Kongl. Maj:t icke fann skäl att förnya den framställning om lastpenningarnes afskaffande, som vid 1872 års riksdag afgafs men icke vann Riksdagens bifall, föreslog Kongl. Maj:t att lastpenningarne skulle utgå med det belopp Kongl. Kommerskollegium och General-tullstyrelsen föreslagit, hvilken Kongl. proposition af Riksdagen godkändes.

Sedan dess har emellertid visat sig, att de afgifter, som ingå till lotsverket, nemligen fyr- och båkafgifter, icke äro tillräckliga att betäcka verkets ökade utgifter, hvarför Lotsstyrelsen, uti underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t den 22 December 1875, med anförande att ifrågavarande brist uppgick till omkring 400,000 kronor om året, föreslagit en förhöjning i nämnda afgifter med 6 öre per ton, eller vid utrikes sjöfart till 32 öre för segelfartyg och 24 öre för ångfartyg, samt vid inrikes sjöfart till 9 öre för ångfartyg och 12 öre för segelfartyg. Med anledning af denna framställning infordrade Kongl. Maj:t Förvaltningens af sjöärendena, Kommerskollegiets och General-tullstyrelsens yttranden i ämnet. De två förstnämnda embetsverken anförde uti gemensamt utlåtande af den 2 Januari innevarande år, bland annat, att, "de nu, ehuru, såsom det vill synas, endast tills vidare gällande föreskrifter angående beräkning och afdrag för afgiftsfria rum å ångbåtar, hafva emellertid, efter hvad erfarenheten ådagalagt, visat sig otillfredsställande" och "då afdraget räknas i procent, är olägenheten och obilligheten påfallande och påkallar ändring", hvarjemte dessa embetsverk föreslogo att, vid beräkningen af de olika fartygens dräktighet, afdrag skulle ske, icke som nu i procent, utan för det "verkliga onyttiga rum som bör afdragas, så mycket mera som ett sådant rättvisare mätningssätt begagnas vid åtskilliga andra mariner." Dessa yttranden grundade sig på en af skeppsmätningkontrollören afgifven promemoria angående det nu gällande mät-

nings-reglementet och de ändringar han deruti ansett nödiga, hvilka skulle bestå, dels deruti att föreskrifterna i instruktionen för skeppsmätare om beräkning af maskinrummets tontal och reglerna för detta rums afdrag från totala dräktigheten blefve förändrade, dels ock att flera andra bestämmelser afgåfves för att åt ångbåtarne bereda en rättvisare uppmätning. Dessa embetsverk äfvensom General-tullstyrelsen ansågo derjemte, *under förutsättning att det af Öfver-kontrollören sålunda framställda förslag till ändringar i gällande mättningsreglemente af den 15 Maj 1874 af Kongl. Maj:t godkändes*, att afgifterna per ton för ångbåtar och seglande fartyg kunde ställas lika.

*Nedsättning  
af lastpenningarne.  
(Forts.)*

Som Herrarne torde finna, är det en betydlig skilnad emellan embetsverkens förslag och Kongl. Maj:ts beslut, ty då embetsverken förordat likhet i afgifter *under förutsättning att samtidigt ett rättvist mätningssätt införes*, har Kongl. Maj:t befallt denna likhet i afgifter rörande fyr- och båkafgifter, och nu äfven föreslagit samma likhet i afseende på lastpenningarne, men utan att någon ändring i uppmätningen af ångfartygen föreskrifvits.

Genom den likhet i afgifter Kongl. Maj:t sålunda bestämt i afseende på fyr- och båk-afgifterna skulle ångbåtarne per medium få betala en förhöjd afgift af 9 öre per ton, eller 70 procent mer än förut, under det att de seglande fartygens afgift per medium höjes med 3 öre, eller omkring 16 procent, och i afseende på lastpenningarne, eller den fråga som nu föreligger, har Kongl. Maj:t föreslagit och Bevillnings-Utskottet tillstyrkt, att dessa penningar, hvilka nu utgöra för ångbåtar 15 öre och för segelfartyg 22 öre per ton, skulle nedsättas till 14 öre per ton för båda slagen fartyg. Då, enligt hvad jag förut anför, ångbåtarne genom förhöjningen i fyr- och båk-afgifter fått vidkännas en ökning i afgiften med 9 öre per ton, men erhållit nedsättning i lastpenningarne med 1 öre per ton, så kvarstår för dem en förhöjning af 8 öre per ton. De seglande fartygen deremot, hvilka i fyr- och båk-afgifter förlorat 3 öre, skulle genom nedsättningen i lastpenningar vinna 8 öre och sålunda i sin helhet förtjena 5 öre på denna förändring. Såsom Herrarne behagade finna, är hela den åtgärd, som af Kongl. Maj:t beslutats i afseende å förhöjning af fyr- och båk-afgifter och den proponerade nedsättningen i lastpenningarne, egentligen icke annat än en anslagsfråga för att erhålla 200,000 kronor till lotsverket, ehuru det skett på en omväg. För min del missunnar jag ingalunda segelflottan den nedsättning, som kommit densamma till godo, utan anser tvärtom en sådan nedsättning under närvarande tryckta förhållanden väl behöflig; men jag tror, på grund af hvad jag förut haft äran anför, att afgifterna för ångbåtarne blifvit satta för högt, för så vidt ej de af skeppmättnings-öfverkontrollören framlagda ändringar i beräkningen af lastdräktigheten äfven vidtagas. Såsom saken nu är ämnad att ställas, blefve i sjelfva verket förhöjningen högre, än som synes; ty då förhöjningen i afgifterna till fyrar och båkar jemnt skall motsvaras af nedsättningen i lastpenningarne, men de seglande fartygen genom den föreslagna likheten i afgiften med ångbåtarne skulle göra en vinst af 5 öre per

Nedsättning  
af lastpen-  
ningarne.  
(Forts.)

ton, så är ju klart, att ångbåtarna få betala lika mycket som förut och dessutom den vinst, som uppkommer för segelfartygen, och då, enligt Generaltullstyrelsens beräkning, segelfartygens tontal år 1875 uppgick till 2,360,000 tons, blir den tillökning, som ångbåtarna sålunda få betala för att de seglande fartygen skola vinna denna nedsättning af 5 öre per ton, icke mindre än 70,800 kronor årligen. Förklaringen till detta förhållande ligger deri, att Generaltullstyrelsen gjort beräkningen att en nedsättning i lastpenningarne från 15 öre till 14 för ångbåtar och från 22 till 14 för seglande fartyg, skulle för handelsflottan i sin helhet åstadkomma en vinst af 200,000 kronor, dervid icke tagits i betraktande, att segelfartygen genom den proportionsvis större nedsättningen i afgifterna skulle ej allenast återfå hvad som förlorats på de höjda fyr- och båk-afgifterna, utan derjemte göra en vinst af 5 öre per ton, som ångbåtarna sålunda naturligtvis få betala. För min del har jag på grund häraf ansett den proponerade förändringen orättvis mot ångbåtarna. Att nemligen, sedan 1875 års riksdag på grund af Kongl. Maj:ts proposition beslutat att lägre afgifter skulle bestämmas för ång- än för segel-fartyg, hvilket, såsom ofvan blifvit anfördt, först skedde efter föregående utredning och på tillstyrkan af vederbörande auktoriteter, nu utan vidare och utan iakttagande af de förändringar i afseende på mätningen af ångfartygen, som blifvit förutsatt af så väl Generaltullstyrelsen som Sjöförvaltningen och Kommerskollegium, besluta en lika afgift, anser jag icke vara rätt och billigt. Men denna åtgärd skulle derjemte kunna betydligt skada ångbåtsflottan. Det kan visserligen tyckas, att en förhöjning af 8 öre per ton icke är synnerligen stor; men då vår ångbåtsflotta har att kämpa med flera svårigheter, kan en sådan höjning af afgifterna med nära en tredjedel, om den äfven ej verkar ruinerande, likväl hämma dess utveckling, och dermed utvecklingen af en af våra naturligaste och sundaste näringar. Då man nu känner att vår ångbåtsflotta är en af de vackraste och med afseende på materielet, hvaraf den är byggd, den bästa på jorden, öfver hvilken vi med rätta kunna vara stolta, tror jag Riksdagen icke handlar välbetänkt, om den genom allt för våldsamma lagstiftningsåtgärder bidrager till en sådan påföljd, helst detta äfven skulle verka menligt för de verkstäder som uppstått och utvecklats till den höjd, hvarpå de nu befinna sig, genom ångbåtsbyggnader, de bruk, som tillverka jernet, och de många arbetare, som med denna industri äro sysselsatta och af densamma beroende. Jag tror emellertid att svårigheten vore lätt afhjelpat på det sätt embetsverken på grund af öfverkontrollörens utlåtande tillstyrkt, den att allt det rum, som icke kan användas för last och sålunda egentligen icke kan anses vara lastpligtigt, afräknas vid ångbåtens uppmätning, så att endast det verkliga lastrummet återstår, då den skillnad i afgiften som 1875 bestämdes med anledning af nu gällande mätningssystem kan och bör borttagas och afgiften bestämmas lika för segel- och ångfartyg.

I afseende å mätningen torde böra nämnas, att denna nu till-

går sålunda, att fartygen klassificeras efter sin längd och uppmätas, så att

- 1:sta klassen utgöres af fartyg af och under 51,33 fots längd.  
 2:dra klassen af fartyg från 51,33 till 123,19 fots längd.  
 3:dje klassen " " " 123,19 " 184,79 " " "  
 4:de klassen " " " 184,79 " 230,99 " " och  
 5:te klassen " " öfver 230,99 fots längd.

Häraf synes att det endast behöfves  $\frac{1}{100}$  tum eller  $\frac{1}{10}$  linies skilnad i längden för att tvenne i öfrigt lika fartyg skola räknas till olika klasser.

Vidare är stadgadt, att, beträffande t. ex. hjul-ångbåtar, från den totala dräktigheten må afdragas kubikinnehållet af maskinrum med tillbehör, sålunda att sedan maskinrummets tontal blifvit beräknadt och detsamma befunnits vara öfver 20 procent och under 30 procent af fartygets totala dräktighet ett afdrag medgifves af 37 procent af denna dräktighet och den öfverblifna delen anses som den dräktighet af fartyget, för hvilken afgifter skola erläggas; men om maskinrummets tontal är från och med 20 procent och derunder eller från och med 30 procent och deröfver af fartygets totala dräktighet, hvilket endast är fallet, då maskinrummet är ovanligt litet eller ovanligt stort, bestämmes afdraget till  $1\frac{1}{2}$  gång maskinrummets uppmätta tontal. Dessa bestämmelser äro, såsom Herrarne torde finna, mycket sväfvande och angifva icke ett fartygs verkliga lastdräktighet, hvarföre också de flesta sjöfarande nationer antagit ett annat mätningssystem, utgående på att för hvarje särskildt fartyg afdraga de rum som icke kunna användas för lastning, och såsom afgiftspligtigt tontal endast upptaga det återstående verkliga lastrummet. Jag anser därför nödigt, att, om Riksdagen godkänner Kongl. Maj:ts proposition, tillika en ändring vidtages i mätningsreglementet. För min del hade jag därför ämnat yrka återremiss af betänkandet, så att Utskottet kunnat blifva i tillfälle att framställa förslag till ändrade bestämmelser i afseende på afgiftspligtige lastrum för ångbåtarna; men då Andra Kammaren redan afgjort frågan och godkänt Bevillnings-Utskottets förslag, vill jag icke framställa något yrkande, utan inskränker mig till att uttala den förhoppning, att Kongl. Maj:t täcktes taga den viktiga frågan i öfvervägande, och, så vidt möjligt, i sammanhang med förordningen om lika afgifter per ton för ångbåtar och seglande fartyg, utfärda nytt reglemente för mätning och beräkning af ångbåtars dräktighet, i ungefärlig öfverensstämmelse med det förslag som af Skeppsmätningkontrollören blifvit uppgjort och af Kongl. Förvaltningen af Sjöärendena, Kongl. Kommerskollegium och General-Tullstyrelsen förordadt.

Herr Bennich: Jag vill icke följa den föregående talaren i alla hans siffer- och detaljuppgifter, emedan jag tror, att Kammaren hvarken vill eller kan följa desamma, utan inskränker mig att endast i allmänhet yttra mig om frågan. Jag ber då i första rummet få erinra derom, att jag icke underlåtit något tillfälle att

*Nedsättning  
af lastpen-  
ningarne.  
(Forts.)*

*Nedsättning  
af lastpen-  
ningarne.  
(Forts.)*

söka verka för lindring i afgifter för sjöfarten, och icke heller hädanefter skall underlåta att, i hvad på mig kan ankomma, söka befrämja sjöfartens intresse. Deraf följer ock att jag önskar borttagandet af den orättvisa, som lagstiftningen i förevarande hänseende för närvarande innebär. Den tillkom under öfvergångstiden från ett mätningssystem till ett annat, då man samtidigt hade mätning både i nyläster och efter tontal. För att kunna jemföra dessa inkommensurabla storheter sökte man på empirisk väg utröna förhållandet dem emellan. Man anställde åtskilliga profmätningar och, efter det resultat, som derur framgick, stadgades år 1875 en afgift för segelfartyg och en annan för ångfartyg per ton, på det att seglande fartyg och ångbåtar, som voro mätta i nyläster, icke genom ommätning i ton skulle komma att bära en högre afgift än enahanda fartyg, som fortfarande begagnade den gamla mätningen. Sålunda tillkom olikheten i fyr- och båk-afgiften, olikheten i hamntaxorna och slutligen olikheten i lastpenningarne.

Den 1 nästkommande April tilländagår den tid, under hvilken de olika mätningssystemen ega tillämpning jemte hvarandra. Efter denna tid skola alla fartyg vara mätta och betala afgifter efter ton. Då frågas, finns det något skäl att bibehålla olika afgifter för segel- och ångfartyg för samma lastenhet, ton? Ett sådant skäl, säger man, ligger deri, att mätningssystemet i ton för ångbåtar icke medgifver ett skäligt afdrag för sådana rum i dessa fartyg, som icke kunna användas för att upphemta frakt. Ångbåtarne skulle således mätas till för stor fraktförmåga i jemförelse med segelfartygen. Såsom allmän sats är detta påstående ogrundadt. Visserligen finnas i ångbåtar många rum, som icke hafva motsvarighet hos segelfartyg och i hvilka last icke kan intagas, eller hela det utrymme, som fordras för fartygens drift, för maskiner, kolförråd o. s. v. Om icke afdrag vid mätningen skedde för detta utrymme, så hade man rätt till klagan öfver öfverbeskattning, ty då finge fartyg, hvars utrymme upptoges af t. ex. kol för fartygets egen fortskaffning, erlagga afgift såsom om samma utrymme vore afsedt för fraktgods. Men detta är icke förhållandet. Tvärtom medgifver vår mätningssystem för ångbåtar betydliga afdrag, ja vida större än som medgifves i de flesta andra länder både i och utom Europa. England, Danmark och Sverige gifva större afdrag för ångbåtar än något annat land och derföre har också blifvit aftaladt med främmande makter, som icke medgifva ett så stort afdrag, att det större afdraget hos oss icke får hos dem tillgodoräknas. Man kan derföre icke såsom regel och allmänt påstående uppställa den sats, att ångbåtar äro uti ifrågavarande hänseende styfnoderligt behandlade. Deremot medgifver jag, att mellan olika ångbåtar kan till följd af nu gällande författning i ämnet en olikhet stundom ega rum, hvilket missförhållande bör efter min tanke rättas. Derom hafva också de embetsverk, som blifvit i frågan hörda, gjort framställning till Kongl. Maj:t. Denna framställning har ännu endast delvis varit föremål för Kongl. Maj:ts pröfning och är ännu i viss

mån beroende på utlåtande från Tullstyrelsen. När detta inkommit, antager jag, att Kongl. Maj:t vill meddela föreskrifter, som åtminstone i någon mån afhjelpa nämnda missförhållande. Kongl. Maj:t kan då, om också författningen ur vissa internationella skäl icke hufvudsakligen ändras, likväl berättiga Tullstyrelsen att tillämpa den med större liberalitet än som nu tillåtes. Men ehuru det således är önskligt, att nuvarande missförhållanden utjemnas, följer dock deraf ingalunda att frågan derom bör verka till bibehållande i beskattningshänseende af skiljaktiga bestämmelser för segel- och ångfartyg till dess denna ändring kan komma att ske.

Man säger, att mängden ångbåt betalar lastpenningar samt fyr- och båkafgift för ett större tontal än som motsvarar hvad den i gods kan intaga. Jag vågar väl icke bestämdt förneka möjligheten deraf i något enda undantagsfall, ehuru jag icke känner något sådant fall. Deremot är alldeles säkert, att mängden ångbåt under den tid, som förflutit, betalat mycket mindre än den rätteligen bort, just derföre att försöksmätningarna, som grundlade bestämmelserna 1875, icke kunde vara särdeles omfattande och uttömmande. Jag har här i min hand en uppgift på antalet af de ångbåtar, som uppmättes under loppet af år 1875. Det utgjorde 78 stycken. Af dessa hafva efter den nya mätningen 5 alldeles samma afgifter, som förutsattes på grund af försöksmätningarna före 1875, 13, om jag räknat rätt, något förhöjda, men alla de andra, således 60 stycken, lägre afgifter än de förut hade, och missräkningen var så betydlig till fördel för ångbåtarna, att åtskillige af dem, i stället för det antagna förhållandet af  $4\frac{1}{2}$  ton per nyläst, befunnits vid mätningen icke uppgå till mera än 2,9 ton per nyläst och således lägre tontal, än det af 3,14, som för segelfartyg antogs utgöra medelförhållandet mellan nyläst och ton.

Jag skulle med många andra dylika exempel kunna ådagalägga, att förslaget om likhet i lastpenningar för segelfartyg och för ångfartyg är väl grundadt, men jag vill icke upptaga Kammararens tid med dessa detaljuppgifter. Jag vill endast påpeka, att ett beslut, hvarigenom Riksdagen nu afböjde Kongl. Maj:ts förslag, skulle leda derhän, att man, jemte förhöjd fyr- och båkafgift, fortfarande bibehölle högre lastpenningar, hvilka dertill vore olika för olika fartyg — en anordning, som visserligen icke kunde ur rättvisans synpunkt försvaras.

Jag tillstyrker således bifall till Utskottets förslag.

Herr Wallenberg: År 1867 hade jag nöjet att inför denna Kammare redogöra för då varande mätningssätt i afseende på ångbåtar och styrkte mina uppgifter med ett experiment. Jag hade låtit förlägga ångfartyget Göta vid jernvägen, derstädes uppväga och i fartyget inlasta så mycket jern, som det enligt måtbrevet ansågs kunna lasta. Fartyget flöt visserligen, men ingen skulle hafva velat dermed gå till sjös. Jag lät göra denna proflastning för att åskådliggöra, att då varande mätningssätt

*Nedsättning  
af lastpen-  
ningarne.  
(Forts.)*

var fullkomligt orättvist. Det har sedermera blifvit ändradt, och det nu varande är tidsenligare. Derom är intet tvifvel, ehuru, såsom den siste talaren upplyste, der vidlag ännu finnas önskningsmål och jemkningar deri tarfvas. Vid bedömande häraf, ville jag dock icke taga den nya skeppsmättningsförordningen ensam till utgångspunkt, utan tillåter mig fästa uppmärksamheten på, att, då nedsättning i lastpenningarne för segelfartyg blifvit ifrågasatt från 22 till 14 öre per ton, så är nedsättningen från 15 till 14 öre per ton för ångfartyg temligen ringa. Jag tror icke, att denna relativa lindring är rätt lyckligt funnen, men då det icke är lätt att ändra ett aftal, gjordt med främmande makter, så återstår intet annat än att sätta våra taxor så, att de trycka mindre hårdt. På grund af de beslut, som redan äro fattade och som komma att fattas, tror jag dock att min förutsägelse derom, att sjöfarten är den enda gren af svensk företagsamhet, som vid innevarande riksdag blir ytterligare betungad, kommer att slå in. Jag anser nemligen förhöjningen i fyr- och båkafgiften vara så rundligt tilltagen, att den sannolikt gifver mera än en million kronor, och nedsättningen i lastpenningarne deremot gjord med sådan försigtighet, att den icke kommer att medföra den beräknade minskningen af två hundra tusen kronor, men då förevarande, af Utskottet tillstyrkta, proposition är det första steget att taga bort lastpenningarne, som jag anser orättvisa, tillstyrker jag bifall till betänkandet.

Herr Statsrådet, Friherre von Otter: Den förste talaren anförde såsom skäl för sin tvekan att tillstyrka bifall till Kongl. Maj:ts föreliggande förslag, att han ansåg ångfartygen genom förhöjningen i fyr- och båkafgiften, jemförd med den föreslagna nedsättningen i lastpenningarne, blifvit mera än tillbörligt betungade och att likhet i afgifter per tontal för seglande fartyg och ångfartyg anbefalts förr än den framställning om förändring i skeppsmättningsförordningen, hvilken af de embetsverk, som blifvit i frågan hörde till Kongl. Maj:t ingifvits, åsyftande att få ångfartygens afgiftspligtiga tontal minskadt, vunnit nådigt bifall.

I afseende på dessa skäl, ber jag att få anmärka, det jag icke tror att ångfartygen genom förändringen i fyr- och båkafgiftens belopp, skola i väsentlig mån lida; ty i sammanhang med ökningen af fyr- och båkafgiften anbefalde Kongl. Maj:t, att hvarje fartyg, som under loppet af samma år erlägger fyr- och båkafgift för fem gånger in- och fem gånger utgående, skall derefter, under det året, vara befriadt från skyldigheten att taga lots. Denna lättnad i afseende på lotspligtigheten är af betydligt större vikt, för de flesta ångartyg, än förhöjningen i fyr- och båkafgiften, emedan alla fartyg, om de gått på utrikes ort, varit skyldiga att betala lotspenningar, antingen de använt lots eller icke, och jag tror, att det fins redare, som kunna vitsorda, att den utgift ångfartyg har haft för lots, som det icke behöft, gått till 10- å 20-räldigt mera än förhöjningen i fyr- och båkafgiften kommer att utgöra.



Beträffande förändring i skeppsmättningsförordningen, så har denna fråga redan blifvit af den andre ärade talaren i ordningen besvarad. Han yttrade, att det omnämnda förslaget till förändring i mättningsförordningen icke egentligen innebar en nedsättning af ångfartygens tontal under hvad det enligt nu varande mättnings sätt utgör, utan afsåge att undanrödja vissa oegentligheter, som genom detta mätningssätt kunna uppstå. Såsom exempel på sådana oegentligheter ber jag att få anföra förhållandet vid mätning af två systerfartyg, Hugin och Munin. Genom att å det ena flytta ett skott i maskinrummet ett litet stycke för att få plats för en filbänk uppkom det förhållande, att, till följd af mättningsreglementets föreskrift derom, att, när den rymd, som upptages af maskinrummet, kommer inom en viss proportion af fartygets totala dräktighet, denna rymd skall multipliceras med en och tre quart, för att erhålla det afgifts *fria* tontalet, men i annat fall beräknas efter en viss proportion emellan fartygets hela dräktighet, och samma rymd, det ifrågavarande fartyget genom nämnda omändring kom på andra sidan om beräkningsgränsen, med den påtöljd, att det nu får betala afgifter för 70 å 80 tons mindre än det andra, som dermed är fullkomligt lika. Att åter ångbåtarna genom vidtagande af det mera exakta mätningssättet icke skulle i allmänhet göra någon vinst, framgår deraf, att, om jag ej minner mig, förhållandet mellan detta mätningssätt och det nu varande ställer sig ungefär som 30 till 25. Skälet hvarföre icke England t. ex., som går i spetsen vid frågor af denna art, infört den förändring i mätningssättet, som här blifvit yrkadt och af åtskilliga myndigheter förordad, läser vara just det, att de öppna ångbåtarna, som mest förekomma i England, i allmänhet erhålla ett lägre afgiftspligtigt tontal efter nu gällande mätningssätt, än efter det föreslagna, hvaremot de, som hafva påbyggnad, i allmänhet komme att vinna genom den föreslagna förändringen i mätningssättet.

*Nedsättning  
af lastpen-  
ningarne.  
(Forts.)*

Då Kongl. Maj:t icke funnit skäl att för närvarande bifalla en så beskaffad förändring, har detta skett dels derföre, att nu gällande författning redan ansågs medgifva afdrag för dylika påbyggnader och dels emedan Kongl. Maj:t icke ansåg lämpligt, då denna författning endast två år varit gällande, att öppna nya underhandlingar med främmande makter om antagande af en förändring deri. Då dertill kom, att en väsentligare omarbetning af skeppsmättningsförordningen torde komma att förestå i sammanhang med införande af det metriska mätningssättet, ansåg regeringen att denna fråga för närvarande icke borde i vidsträcktare mån till afgörande upptagas.

Herr Wallenberg: Chefen för Sjöförsvars-departementet har behagat yttra, att "den utgift, ångbåtar haft för lotsar, som de icke behöft, uppgått till tio gånger mera än den föreslagna förhöjningen i fyr- och båkafgiften". Jag vet visserligen att förutnämnda utgift var tryckande, emedan den var orättvis, men jag tror icke, att beloppet var så högt. Dermed må emellertid

*Nedsättning  
af lastpen-  
ningarne.*  
(Forts.)

förhålla sig huru som helst, säkert är, att genom befrielsen från att erlägga lotspenningar, i synnerhet för långa kusten gående ångfartyg, som jemväl beröra Lybeck eller Köpenhamn, en del fartyg kommit i åtnjutande af en stor lättnad. Att de blifvit befriade från att taga lots, som de icke behöfva, är en gärd af rättvisa mot dem, som förut voro betungade af denna onödiga utgift. Men icke är det skäl att återopa, att man gör rätt i *ett fall*, såsom motiv för att vidtaga en höjning af fyr- och båkafgiften, hvilket kommer att inverka menligt på de fartyg, som icke kunna draga fördel af den kustfarare medgifna befrielsen från skyldighet att taga lots, ty det kan lätteligen hända, att tartyg, som förut icke varit underkastade skyldigheten att taga lots, komma genom ändrade förhållanden att bära högre utgifter än förut fast under annan rubrik. Jag tror, att vid tillämpningen af den utaf Kongl. Maj:t föreslagna förändring, som Riksdagen nu kommer att bifalla, det skall visa sig, att åtskilliga fartyg få i det hela taget betala mycket mera än förut under det andra åtnjuta lindring. Det är dock å andra sidan naturligt, att fullkomlig jemnhet öfver en bank här vid lag icke kan åstadkommas och jag har endast velat nämna detta för att fästa regeringens uppmärksamhet på, att frågan icke är på ett fullt tillfredsställande sätt löst, ehuru en vacker början är gjord till det stora målet, lastpenningarnes afskaffande.

Herr Adelsköld: Af de uttalanden, som skett i denna fråga, har jag funnit, att de ärade talarne i hufvudsaken yttrat alldeles samma åsigt, som jag, ehuru någon olikhet varit rådande i vissa afseenden. Så t. ex. yttrade den ärade vice ordföranden i Bevillnings-Utskottet, att den Kongl. propositionen till 1875 års Riksdag och Riksdagens med anledning deraf fattade beslut om olika afgifter per ton för segel- och ångfartyg innebure en orättvisa. Detta, tror jag, är ett något hårdt uttryck, då det gäller Kongl. Maj:t och Riksdagen och förefaller äfven något underligt, då den ärade talaren i sin egenskap af chef i Generaltullstyrelsen i underdånighet tillstyrkt åtgärden. Vidare förklarade han, att origtigheten uti nu gällande drägtighetsberäkningen för ångbåtar vore alldeles ogrundad. Chefen för Sjöförvarsdepartementet har emellertid med exempel visat, att så är förhållandet, och såsom jag förut haft äran nämna, hafva åtskilliga embetsverk, deribland Generaltullstyrelsen, intygat detsamma och i sammanhang med ifrågasatt likhet i afgifterna tillstyrkt ändringar i mättningsreglementet. Vidare får jag fästa den ärade vice ordförandens uppmärksamhet på, att jag icke yrkat bibehållandet af olika afgifter, utan tvärtom ansett lika sådana nyttiga och ändamålsenliga, men under förutsättning att mätningen blefve sådan, att en fullt rättvis uppskattning kunde åstadkommas, hvilket nu icke är förhållandet, och har jag af chefen för Sjöförvarsdepartementet yttrande blifvit ytterligare styrkt i denna min åsigt. Jag har endast yrkat rättvisa i förevarande afseende och icke någon present åt ångbåtarne.

Hvad vidare beträffar vice ordföranden i Bevillnings-Utskottets uppgifter, att kontrollmätningen visar så olika resultat, så berättigar ju detta mitt påstående, att nu gällande mätningsreglemente icke är tillfredsställande.

*Nedsättning  
af lastpen-  
ningarne.  
(Forts.)*

För öfrigt får jag uttrycka min tacksamhet mot Chefen för Sjöförsvarsdepartementet för hans löfte, att lotsfrihet kommer att medgifvas; ty detta kommer antagligen medföra en betydlig lindring för ångbåtarna, som göra flera resor än de seglande fartygen, ehuru en lucka derigenom kommer att uppstå i lotsverkets inkomster, äfvensom för hans yttrande, att ehuru underhandlingar med utländska makter rörande förändringar i mätningsreglementet för ögonblicket icke kunna åvägabringas, emedan traktat nyligen blifvit ingången, finnes dock förhoppning, att ett bättre reglemente för mätningen af ångfartyg snart skall komma till stånd.

Öfverläggningen förklarades slutad och betänkandet bifölls.

Föredrogs ånyo och bifölls Lag-Utskottets den 14 och 16 dennes bordlagda utlåtande N:o 13, i anledning af väckt förslag om aflåtande af en skrifvelse till Kongl. Maj:t med anhållan om utredning af de lagstiftningsåtgärder, hvilka kunna och böra vidtagas mot anledningar till olyckor till sjös.

Anmälades och bordlades Stats-Utskottets utlåtanden:

N:o 34, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition om anvisande af medel för Sveriges deltagande i 1878 års verdensutställning i Paris;

N:o 35, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition om anvisande af medel för beredande redan under innevarande år af ökad antal sjukplatser vid hospitalen;

N:o 36, i fråga om godtgörelse för sådana af Statskontoret förskottsvis bestridda utgifter, som ansetts tillhöra Civildepartementet;

äfvensom Första Kammarens Tillfälliga Utskotts utlåtanden:

N:o 1, i anledning af en af Herr *P. Nilsson* väckt motion angående aflåtande af underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om uppgörande af förslag till sådan ändring af bevillningsförordningen, att fastigheters taxeringsvärden fastställas af lands-tingen;

N:o 2, i anledning af en inom Andra Kammaren väckt motion

om ändring af 3 kap. 23 § i Kongl. stadgan angående försvarslöse och till allmänt arbete förfallne personer af den 29 Maj 1846.

---

Justerades 2 protokollsutdrag; hvarefter Kammaren åtskildes kl. 3 e. m.

In fidem

O. Brakel.

---

### Tisdagen den 20 Mars.

Kammaren sammanträdde kl. 3 e. m.

---

Justerades protokollet för den 14 dennes.

---

Upplästes och godkändes Bevillnings-Utskottets förslag till Riksdagens underdåniga skrifvelse N:o 15, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående nedsättning af lastpenningarne samt annan ändring af tulltaxeunderrättelserna.

---

Upplästes och godkändes Stats-Utskottets förslag till Riksdagens underdåniga skrifvelse N:o 16, angående beviljande af vissa förmåner för enskilda jernvägsanläggningar.

---

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades Herr *Jönsson* under 14 dagar från den 23 dennes och Herr *Andersson* under lika lång tid från den 21 i denna månad.

---

Föredrogs men begärdes af flere ledamöter ånyo på bordet Stats-Utskottets den 17 dennes bordlagda utlåtande N:o 34, i an-

ledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition om anvisande af medel för Sveriges deltagande i 1878 års verdensutställning i Paris.

---

Föredrogs och bifölls Stats-Utskottets den 17 dennes bordlagda utlåtanden:

N:o 35, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition om anvisande af medel för beredande redan under innevarande år af ökad antal sjukplatser vid hospitalen; och

N:o 36, i fråga om godtgörelse för sådana af Statskontoret förskottsvis bestridda utgifter, som ansetts tillhöra Civildepartementet.

---

Föredrogs och bifölls Första Kammarens Tillfälliga Utskotts den 17 dennes bordlagda utlåtande N:o 1, i anledning af en utaf Herr P. Nilsson väckt motion, angående aflåtande af underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om uppgörande af förslag till sådan ändring af bevillningsförordningen, att fastigheters taxeringsvärden fastställas af landstingen.

---

Föredrogs men begärdes af flere ledamöter ånyo på bordet Första Kammarens Tillfälliga Utskotts den 17 dennes bordlagda utlåtande N:o 2, i anledning af en inom Andra Kammaren väckt motion om ändring af 3 kap. 23 § i Kongl. stadgan angående försvarslöse och till allmänt arbete förfallne personer af den 29 Maj 1846.

---

Anmäldes och bordlades:

Andra Kammarens protokollsutdrag N:o 117, med delgifvande af Kammarens beslut öfver dess Tillfälliga Utskotts utlåtande N:o 19, angående teckningsundervisningen samt teckningslärares ställning och lönevilkor vid elementarläroverken; samt

Första Kammarens Tillfälliga Utskotts utlåtande N:o 3, angående ändring i gällande föreskrifter rörande pastoralprof.

---

Kammaren åtskildes.

In fidem  
O. Brakel.

---

## Onsdagen den 21 Mars.

Kammaren sammanträdde kl. 2 e. m.

Justerades 4 protokollsutdrag för den 20 och protokollet för den 16 dennes.

Sedan Herr Grefven och Talmannen tillkännagifvit, att Herr Statsrådet Forssell anmält sig nu skola på Kongl. Maj:ts nådiga befallning till Kammaren aflemna åtskilliga Kongl. propositioner; framträdde Herr Statsrådet och öfverlemnade till Herr Grefven och Talmannen Kongl. Maj:ts nedannämnda nådiga propositioner till Riksdagen:

1:o angående postverkets utgiftsstater för år 1878;

2:o angående telegrafverkets utgiftsstater för år 1878;

3:o angående tullverkets utgiftsstater för år 1878;

4:o angående pension å allmänna indragningsstaten för skalden Carl Wilhelm August Strandbergs enka; och

5:o angående utbyte af jord för utvidgning af mötesplatsen Malmen i Östergötlands län.

De Kongl. propositionerna blefvo härefter föredragna och bordlagda.

Föredrogs ånyo och bifölls Stats-Utskottets den 17 och 20 dennes bordlagda Utlåtande N:o 34, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition om anvisande af medel för Sveriges deltagande i 1878 års verldsutställning i Paris.

Föredrogs ånyo och bifölls Första Kammarens Tillfälliga Utskotts den 17 och 20 dennes bordlagda utlåtande N:o 2, i anledning af en inom Andra Kammarerna väckt motion om ändring af 3 kap. 23 § i Kongl. stadgan angående försvarslöse och till allmänt arbete förfallne personer af den 29 Maj 1846.

Föredrogs Andra Kammarens den 20 dennes bordlagda protokollsutdrag N:o 117, med delgifvande af Kammarens beslut öfver dess Tillfälliga Utskotts utlåtande N:o 19, angående teckningsundervisningen samt teckningslärares ställning och lönevilkor vid elementarläroverken.

Herr von Koch anmälde sig och yttrade:

Då Första Kammarens Tillfälliga Utskott N:o 2 redan har under behandling en motion gående i samma riktning som detta från Andra Kammarerna inkomna förslag, förmodar jag det vara lämpligast att till samma Tillfälliga Utskott hänvisa äfven detta förslag, hvarom jag alltså hemställer.

Efter härmed slutad öfverläggning och uppå gjord proposition, beslöt Kammarerna hänvisa detta ärende till sitt Tillfälliga Utskott N:o 2.

Föredrogs men begärdes af flere ledamöter ånyo på bordet Första Kammarens Tillfälliga Utskotts den 20 dennes bordlagda utlåtande N:o 3, angående ändring i gällande föreskrifter rörande pastoralprof.

Anmäldes och bordlades Stats-Utskottets utlåtanden och memorial:

N:o 37, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående eftergift af Kronofogden Oscar Moosberg ådömd ersättningssskyldighet till statsverket;

N:o 38, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående efterskänkande af kronans rätt till danaarf efter enkan Johanna Katarina Sandström i Björsäter;

N:o 39, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående afsöndring af jord från indragna trumpetarebostället vid Kongl. lifregementets grenadiercorps  $\frac{1}{2}$  mantal Åby N:o 2;

N:o 40, med förslag till voteringsproposition i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut rörande Kongl. Maj:ts nådiga pro-

position angående beviljande af statsbidrag för ny tomtreglering i Strömstad i följd af den staden senast öfvergångna brand;

N:o 41, med förslag till voteringsproposition i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut rörande Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående beviljande af statsbidrag för ny tomtreglering i Söderhamn efter den staden senast öfvergångna brand;

äfvensom Lag-Utskottets utlåtanden:

N:o 14, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition med förslag till förordning rörande ändring i gällande bestämmelser om skyldighet att bygga och underhålla tiondelada; och

N:o 15, i anledning af väckt motion om vatten- och bröds-  
straffets afskaffande.

---

Ledighet från riksdagsgörömlen beviljades Friherre *Stjernblad* under 14 dagar från den 23 dennes.

---

Kammaren åtskildes.

In fidem  
*O. Brakel.*