

N:o 15.

Ank. till Riksd. Kansli den 14 Mars 1884, kl. 3. e. m.

Andra Kammarens Andra Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 8, öfver Herr J. G. Janssons motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t i fråga om ändrade bestämmelser angående skeppsmätning.

Uti en inom Andra Kammarerna väckt och till dess Andra Tillfälliga Utskott hänvisad motion, N:o 136, har Herr *J. G. Jansson* anhållit, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kongl. Maj:t begära den förändring, att mätningens gränsen för höjdsektionerna på öppna och halfdäckade fartyg måtte blifva skarndäckets öfverkant eller i likhet med 1874 års instruktions 13 § om skeppsmätning, samt att mätningen måtte få verkställas, då ifrågavarande fartyg blifva färdiga, hvarigenom desamma skulle komma att drabbas af de minsta möjliga kostnader, och har såsom skäl derfor blifvit af motionären anfördt:

»Då tid efter annan väsentliga förändringar i skeppsmäteriförordningen för svenska handelsfartyg blifvit gjorda, och alla, oaktadt högljudda klagomål, hafva åstadkommit allt högre och högre kostnad genom så oskäligt förhöjdt tontal, hvarigenom största delen af de inomskärs gående mindre fartyg, förutom andra nya utgifter, äfven fått sig ålagda fyr- och båkafgifter, ehuru dessa fartyg icke hafva någon nytta af fyrar, verkar detta så tryckande, att denna näring måste ovilkorligen dö ut, hvilken likväl hittills varit denna befolknings hufvudnäring. Och då alla mina på enskild väg gjorda försök om rättelse blifvit gäckade, nödgas jag på detta sätt vända mig till Riksdagen och vill härjemte framhålla de i författningen om mätning af svenska handelsfartyg mest i ögonen fallande olägenheter, jemförda med äldre författningar. Jag vill då först vända mig till författningen af år 1874 an-

gående fartygs mätning, deri stadgas i § 5 mom. 6, att mätning af öppna eller halfdäckade fartyg skall ske från skandäcket eller relingens öfverkant, hvilket förtydligas i instruktionens 13 § genom bestämmelsen, att afseende ej finge fästas vid stänkborden, om de än vore fast förbundna med och anbragta på skarndäcket.

Enligt 1880 års författning åter skall ett fartyg, som har fasta och täta brädgångar, mätas från relingens öfverkant. Som exempel på huru olika mätningen efter de båda författningarne utfaller, tillåter jag mig vidfoga ett i Stockholms skeppsmäterikontor gjordt utdrag på verkställda ommätningar. Ehuru jag visserligen kunnat anföra flere exempel, anser jag det anförda vara nog att visa, huru hårdt dessa små fartyg med sina tätt återkommande resor på allt möjligt sätt blifva betungade.

Ett annat stadgande har äfven väckt synnerligt missnöje och omkostnader. I § 18 stadgas nemligen, att då fartyg af mer än 40 tons drägtighet byggas, skall mätning ske, innan någon inredning göres. Oafsedt svårigheten för allmogen, som sjelf bygger sina fartyg, att alltid kunna afgöra, om ett fartyg kommer att uppgå till denna drägtighet eller ej, synes stadgandet ej vara erforderligt för öppna eller halfdäckade fartyg med sin ringa inredning, isynnerhet som mätningen icke kan afslutas förr än fartyget blifvit färdigbyggt, samt då ommätning af gamla fartyg, af hvilken konstruktion som helst, kan när och hvar som helst på anmälan verkställas, tyckes detta mig vara ett obilligt prejeri, som medför förhöjda kostnader.»

Öfver denna motion har Skeppsmättnings-öfverkontrollören m. m. O. Toll, på af Utskottet derom framställd begäran, benäget afgifvit här bilagda yttrande, till hvilket Utskottet tillåter sig hänvisa, och får Utskottet, efter deraf tagen kännedom och med åberopande af nämnda yttrandes innehåll, vördsamt hemställa,

att Herr J. G. Janssons förenämnda motion må lemnas utan afseende.

Stockholm den 7 Mars 1884.

På Utskottets vägnar:
AUG. BOKSTRÖM.

(Bilaga.)

V. P. M.

*med anledning af Herr J. G. Janssons i Riksdagens Andra Kam-
mare väckta motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t i fråga om
ändrade bestämmelser angående skeppsmätning (N:o 136).*

Då 1874 års skeppsmättningsförfattningar utbyttes emot dem af år 1880, vidtogos inga förändringar deri hvarken beträffande grunden för skeppsmätningen eller sättet för mätningens utförande. Enheten för den rymd, som inneslutes i fartyget, och hvilken genom mätningen skall utrönas, blef fortfarande den samma som förut, nemligen den af, snart sagdt, hela verdens sjöfarande nationer numera antagna engelska registertonnen = 100 engelska kubikfot = 108,187 svenska kubikfot eller 2,83 kubikmeter.

Enda afvikelserna från 1874 års författningar voro, dels att det metriska systemet för mått och vikt nu anbefaldes att tillämpas, dels att ett annat sätt blef föreskrifvet för bestämmandet af maskinrumsafdrag i ångfartyg, hvilka derigenom i allmänhet erhålla ett något förändradt tontal än efter de äldre bestämmelserna i detta fall. Men alla andra slags fartyg, som icke framdrivas med ånga eller annan kraft, för hvars användande maskinrum är erforderligt, och vare sig att de äro däckade eller öppna, böra sålunda, för så vidt de icke sjelfva undergått någon förändring, blifva till sin drägtighet i det närmaste lika, efter hvilkendera af 1874 eller 1880 års författningar de än må blifva mätta. Att likväl så icke alltid inträffar, utan att till och med så stora skiljaktigheter vid de öppna seglande fartygens mätning kunnat visa sig, som dem motionären framhållit i den tabell han bifogat motionen, skall jag här söka utreda och förklara.

Då en omredigering af 1874 års skeppsmättningsförfattningar blef nödvändig till följd af att det metriska systemet för mått och vikt skulle

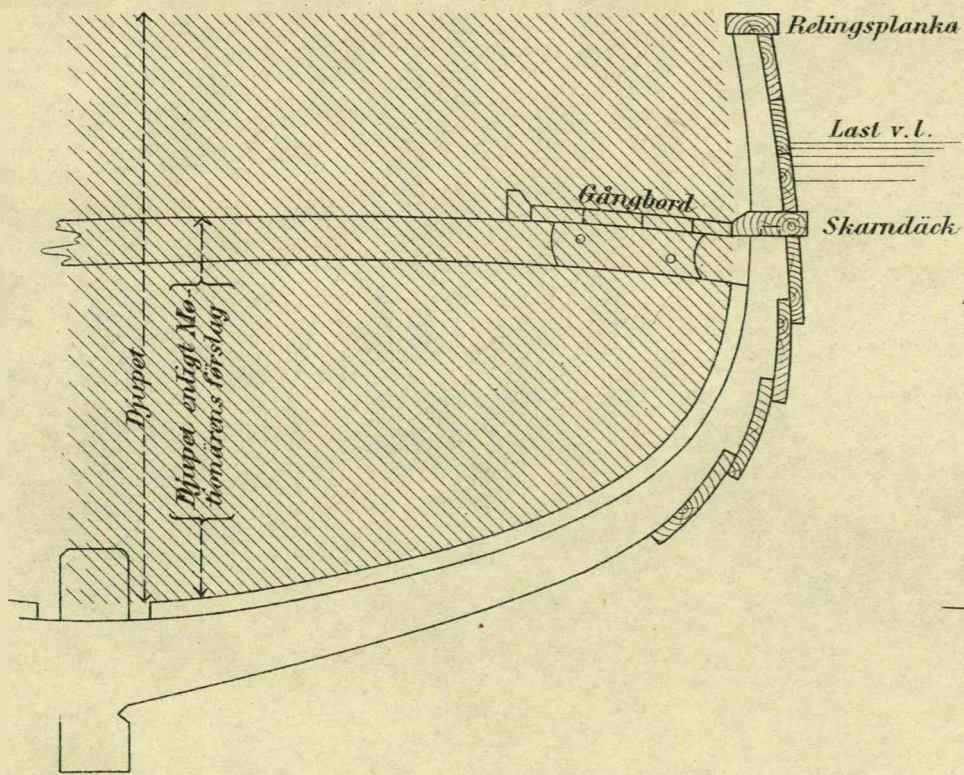
tillämpas, var det också i sin ordning att de föreskrifter i dem, som voro sväfvande och ej tillräckligt bestämmande, och som erfarenheten hade visat att de gånge anledning till stora och i ögonen fallande missförhållanden, med detsamma blefvo tydligt och klart affattade, så att mätningens resultat icke på minsta sätt kunde blifva beroende af dens tycke eller omdöme, som utförde mätningen, och ibland föreskrifter i 1874 års författningar, som just voro af särdeles oklar och bristfällig natur och derföre tarfvade ändring, är den om öppna fartygs mätning.

Med hänvisning till närlagde ritning, hvarå sektioner af lika stora, öppna och däckade fartyg förekomma, tillåter jag mig anföras, att sedan det i 1874 års skeppsmätningförordning, § 5, blifvit beskrifvet i de fem första momenten huru däckade fartyg skola mätas, och hvori bland annat rörande dem bestämmes, att öfra mätningens gräns är underkant af däck, innehåller det 6:e momentet en kortfattad anvisning om öppna fartygs mätning, så lydande: »Vid bestämmandet af öppna fartygs dräktighet utgör skarndäckets eller relingens öfverkant gränslinien för mätningen» — hvarjemte skeppsmätareinstruktionens 13 § deruti gör några tillägg, dels rörande sättet för längdens mätning, och dels rörande djupen på tvärsektionerna, hvarvid föreskrifves att, vid dessas mätande, gångbord ej få tagas i betraktande, och icke heller afseende fästas vid stänkbord; men någon närmare bestämmelse när skarndäckets eller när relingens öfverkant skulle utgöra denna gränslinie finnes icke. Skeppsmätareinstruktionen har också en annan bestämmelse i sin 11 § mom. H, rörande delvis däckade fartygs mätning, som är af så oklar beskaffenhet, att enligt densamma hvarje fartyg, som är försedt med aldrig så litet däck vid ändarne — och hvilket nästan alla öppna fartyg äro — det oaktadt kan betraktas och mätas såsom ett däckadt fartyg.

Med endast dessa föreskrifter till efterrättelse egde skeppsmätaren sålunda att verkställa mätningen af de öppna roslagsfartygen, af hvilka de större merendels hafva sina sidor byggda med skarndäck (en plank, som lägges på spanttimrens ändar, och hvori dessa tappas) samt derofvanför en reling af fasta och täta bräd- eller plankgångar, öfverst slutande med relingsplankan; eller också byggas dessa fartygs sidor utan något skarndäck, hvilket å de mindre sluparne eller jakterna är vanligast, men hvarvid sidan afslutas öfverst, äfven då, med en likadan reling som de större hafva, och äro dessa relingar så starkt byggda, att de medgifva fartygets nedlastning så långt, att lastvattenlinien faller derpå, hvilket också, som bekant, städse sker.

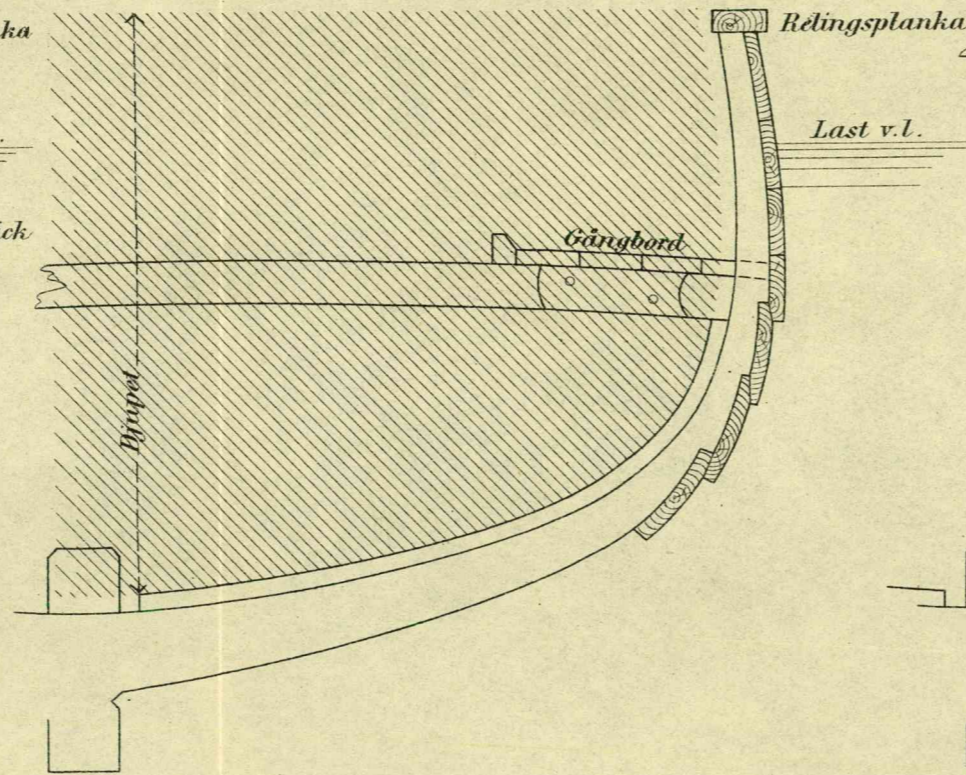
Öppet fartyg

med Skarndäck i sidan samt tät och fast reling.

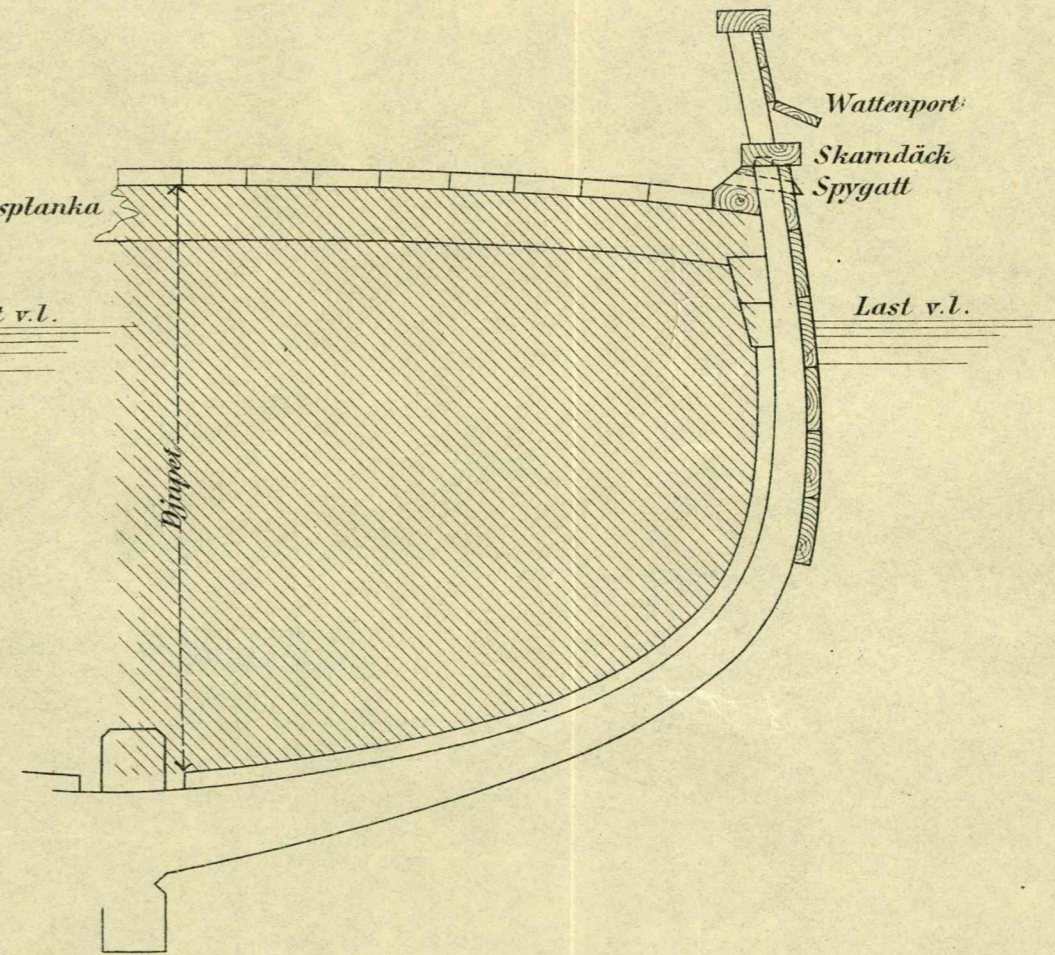


Öppet fartyg

utan Skarndäck i sidan men med tät och fast reling.

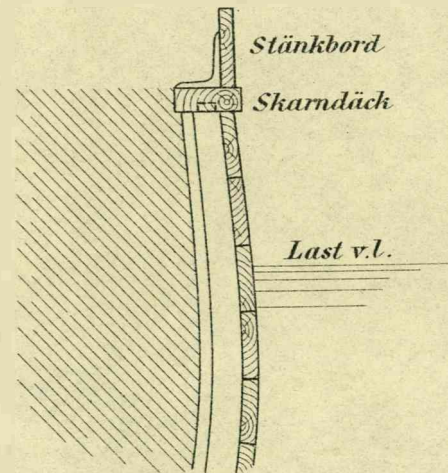


Däckadt fartyg.



Öppet fartyg

med Stänkbord.



Obs. streckningen är dragen inom mätningens gränser.

Då sidans byggnad afslutas med skarndäck, såsom å öppna prämar och dylika, sättes ofta derå ett stänkbord — en på kant stäld bräda eller plank, hvars ändamål är att endast afleda *stänk*, såsom namnet också angifver. Jag nämner detta derföre, att motionären tyckes förblanda stänkbord och reling. Å stänkbord fästes icke afseende vid öfra mätningsgränsens bestämmande, såsom ock visas å ritningen.

Inombords förses fartygen med en mindre back för-ut, ett halfdäck akter — egentligen endast ett tak öfver kajut- och besättningsrum — samt gångbord längs sidorna.

Vid valet emellan skarndäckets eller relingens öfverkant såsom gräns för mätningen, och hvarifrån djupen borde mätas, egde nu skeppsmätaren visserligen till rättelse den hufvudgrund, hvarifrån bestämmelsen om dessa djupmätts tagande utgår, nemligen att *så långt upp, som fartygssidan är lät och fast, dit skall fartyget mätas* — en princip i det Moorsomska mätnings-systemet lika gammal som sjelfva systemet, och jemte detta antagen och godkänd af alla nationer, som tillegnat sig detsamma — och hade han således bort bestämma öfverkant af reling dertill å dessa roslagsfartyg, eftersom deras sidor äro täta och fasta, ända dit upp, men då egde han också nyssnämnde föreskrift i 11 § mom. H, rörande delvis däckade fartyg, att ställa sig till efterrättelse, och för att hafva uppfyllt båda de gifna föreskrifterna hade han stora och giltiga skäl att till mätningsgräns välja skarndäck. Gångborden och de bjelkar, hvarpå dessa ligga, äro så belägna i fartygen, att underkant af ett däck, tänkt i fortsättning med gångborden, kommer på lika höjd med öfverkant af skarndäck, hvarför fartygen kunde mätas såsom däckade, hvilket de också blefvo, och är detta orsaken till det låga tontal de sålunda fingo, som kan sägas vara resultatet af ett samvetsgrant sätt att följa en otydlig föreskrift.

I 1880 års författningar äro emellertid dessa föreskrifter tydliggjorda, hvarigenom en sådan oegentlighet som denna, att ett *öppet* fartyg, som aldrig är afsedt att vara annat än öppet, likväl skall kunna mätas och i mätbrevet uppgifvas *såsom däckadt*, blifvit alldeles undanröjd.

Vid mätning af de öppna roslagsfartyg, som deremot icke äro byggda med skarndäck, och som utgöra det stora flertalet, försattes skeppsmätaren ej i någon tvekan om hvilken mätningsgräns vore den rätta, eftersom dessa fartyg blott ega det ena alternativet: öfverkant af reling, dit de följaktligen också blefvo mätte.

Härigenom inträffade emellertid det stora missförhållandet, att ganska

många af de mindre roslagsfartygen, såsom t. ex. de s. k. sandkilarne, hvilka af nyssnämnda skäl blefvo mätte till öfverkant af reling, fingo erlägga högre umgälder än många af de större fartygen, fastän de icke kunde rymma eller bära knappast mer än hälften af hvad de större kunde.

För att icke så må kunna inträffa, utan alla fartyg blifva likställda i afseende på mätningen, bör naturligtvis mätningensgränsen vara densamma å alla, och om dertill skulle antagas öfverkant af skarndäcket — såsom motionären föreslår — blefve det i så fall nödigt att bestämma, hvar skarndäcket skulle hafva sin plats i de fartyg, som dermed icke blifvit byggda. På byggmästarens skön beror det att lägga detta hvar han behagar, men komme det att erhålla så stort inflytande på skeppsmätningen som motionären föreslår, så är otvifvelaktigt att det blefve lagdt ganska lågt i fartyget, till ringa fromma för dettas styrka och lämpliga form för segling.

Då nu mätningssystemets uppfinnare, Moorsom, antagit en mätningensgräns, hvarinom han ansåg att *verkliga drägtigheten* är, och genom hvilken *alla* fartyg blifva likställda, däckade med öppna, och dessa siusemellan äfvenså, och bestämmandet af läget för den öfra gränsen stöder sig på den rigtiga grundsatsen att det är *der fartygssidan upphör att vara tät och fast*, hvilken grundsats äfven blifvit godkänd af alla de nationer, som begagna detta mätningssystem, och således icke kan ändras utan att rubba den öfverenskommelse, som träffats med dem om erkännandet af ömsesidiga mätbref, så finnas väl icke skäl att frångå en sådan bestämmelse och välja en annan, enligt motionärens förslag, som blott gifver *en del* af fartygens verkliga drägtighet både i afseende på rymd och bärighet. Ty att det tontal fartygen i tabellen uppgifvas ega, enligt 1874 års författning — och som de fortfarande skulle komma att få, om motionärens förslag antages — blott är en del af deras verkliga, lärer väl icke kunna bestridas, för så vidt det medgifves, att fartygssidorna öfver skarndäcket, eller, som är detsamma, relingarne äro täta och fasta ända upp till deras öfverkant; och att detta återigen är förhållandet, vitsordas bäst af det faktum, att fartygen alltid nedlastas så mycket att lastvattenlinien faller på denna reling. Deremot och i betraktande af det Moorsomska mätningssystemets tillförlitlighet anser jag mig med säkerhet kunna uppgifva, att det tontal, som fartygen få enligt 1880 års författning, är deras *verkliga och rätta drägtighet*, både i afseende på rymd och bärighet. Derom får jag nämna, att ehuru det egentligen är fartygens *rymd* och icke deras bärighetsförmåga, som genom mätningen skall utrönas, står likväl alltid denna förmåga i förhållande till

storleken af fartygen, och på erfarenhetsväg har blifvit utrönt — och i bilaga litt. C. till 1880 års förordning om skeppsmätning närmare utveckladt — att i allmänhet fartyg icke blifva öfverlastade, om på hvarje hel ton af deras lastutrymme intages $1\frac{1}{2}$ ton i vikt, och som detta visat sig vara förhållandet äfven hos flerfaldiga roslagsfartyg, hvars bärighetsförmåga man känner, så eger jag också deruti fullt stöd för påståendet att deras drägtighet enligt 1880 års författningar är deras verkliga.

Då man således eger en god och säker utgångspunkt för fartygs-umguldernas uttaxering, nemligen fartygens verkliga — i författningarne benämnd afgiftspligtiga — drägtighet, som på ett tillförlitligt sätt erhålles genom Moorsomska mätningssättets konsekventa tillämpning, såsom nu sker enligt 1880 års skeppsmätningförfattningar, hvarigenom också fartygens rätta lastutrymme och deras bärighetsförmåga kan utrönas, deras relativa storlek till hvarandra lätt bedömas och framför allt en rättvis fördelning åvägabringas, fartygen emellan, af de på dem, efter drägtighet beroende umgölter, samt då antagandet af en annan gräns för djupens mätande i öppna fartyg skulle föranleda upphäfvandet af ingångna öfverenskommelser med flera nationer om mätbrefs erkännande, så anser jag att Herr J. G. Janssons förslag till ändring i 1880 års skeppsmätningförfattningar i denna del icke bör tillstyrkas.

Har denna förändring i skeppsmätningförfattningarne blifvit föreslagen i syfte att åstadkomma lindring i de kostnader, hvaraf de öppna fartygen drabbas, så synes det mig, som om det icke vore rätta sättet att tillvägagå för vinnandet af ett sådant mål. Det torde nemligen vara lika principstridigt att nedsätta verkliga rymden af ett fartyg för att sålunda minska dess kostnader — hvarigenom begreppet *registerton* blefve rubbadt — som att ifrågasätta det t. ex. heltunnemåttet vid vissa afgifters erläggande blott skulle betraktas såsom halftunna, eller att en köpare skulle säga sig icke vilja betala ett begärdt pris per tunna säd, så vida icke tunnan göres $\frac{1}{4}$ -del större. Äro nu de öppna seglande fartygens umgölter för höga, så är utan tvifvel rättast att vinna lindring deruti, genom att de taxor, som äro satte per ton afgiftspliktig drägtighet, hvarefter dessa umgölter utgå, för dem nedsättas, i stället för att vidtaga sådan åtgärd med drägtigheten. Till hvad i detta fall blifvit af mig föreslaget torde jag längre fram i denna P. M. få återkomma.

I afseende på det andra i motionen gjorda förslaget till ändring af § 18 i nu gällande skeppsmätningförfordning, som motionären uppgifver

hafva väckt synnerligt missnöje och förorsakat omkostnader, derföre att — såsom motionären synes hafva läst denna paragraf — »mätningen skall ske innan någon inredning göres», ber jag blott få nämna, att, om så hade varit föreskrifvet, skäl kunnat finnas till missnöje deröfver af den som bygger ett öppet fartyg; men som det deremot föreskrifves, att mätning skall ega rum »så snart däckets är lagdt och garneringen anbragt, innan någon inredning göres i fartyget, den der må hindra upptagandet af de föreskrifna måtten» — — — samt längre ned, att »mätning ej må anses afslutad förr än fartyget är färdigt och ofvan däck möjligen anbragta rum äfven blifvit mätte», så är gifvet att öppna fartyg icke beröras af denna paragrafs 1:sta punkt, eftersom öppna seglande fartyg icke hafva däck, än mindre några rum deröfver, som kunna mätas, och ej heller någon inredning, som hindrar upptagandet af de föreskrifna måtten; och då således i detta fall redan synes vara sörjdt för hvad motionären åsyftat, så torde hans förslag icke behöfva föranleda till någon åtgärd.

I underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t den 16 Februari förlidet år har motionären Herr J. G. Jansson jemte Herrar E. G. Boström och Pehr Pehrsson i Riksdagens Andra Kammare gjort enahanda framställningar, som dem han i nu förevarande motion understält Riksdagen.

Sedan Generaltullstyrelsen erhållit befallning att, efter vederbörandes hörande, afgifva underdånigt utlåtande öfver sagda framställning, infordrades mitt yttrande i frågan, som också afgafs den 2 derpå följande April, och hvaruti till densammas belysning och utredning anfördes detsamma som i denna P. M. Men i en något senare skrifvelse till Generaltullstyrelsen ansåg jag mig äfven böra visa tillämpningen af hvad jag i den förra hade föreslagit, och utan att på minsta sätt vidröra frågan, huruvida öppna seglande fartyg förmå bära lika umgälder med de däckade, eller med ångfartygen, gjordes ett förslag till tillägg i Stockholms hamn- och slusstaxor, som endast afsåg att icke allenast bibehålla de öppna seglande fartygen vid ungefärligen samma hamn- och slussumgälder, beräknade efter deras tontal enligt 1880 års författningar, som de förut hade erlagt enligt sitt tontal på grund af 1874 års författningar, utan äfven att hamnen och slussen sålunda på samma gång icke skulle gå i mistning af påräknad inkomst af dessa fartyg.

Genom det enkla tillägget i hamntaxan af följande rader:

»för öppet segelfartyg af mer än 10 tons dräktighet, med måtbref utfärdadt från och med den 1 April 1881:

kommande från inrikes ort, för hvarje ton 3 öre.

afgående till inrikes ort, » » » 3 »

och i slusstaxan:

»för öppet segelfartyg, kommande från och gående till inrikes ort, af mer än 10 tons dräktighet, enligt måtbref utfärdadt från och med den 1 April 1881:

för hvarje ton 4 öre,

dock ej under 2 kronor»;

ansåg jag, på uppgifna skäl, att sagda mål skulle kunna vinnas, så i ena som andra afseendet.

Enligt nuvarande hamntaxa skall 5 öre per ton erläggas för inkommande, och 5 öre per ton för utgående, således tillsammans 10 öre. Sluppen Josefina, i den af motionären bilagda tabellen, har således efter sitt tontal enligt 1874 års författningar fått erlägga 2,62 kronor för hvarje angörning af hamnen, och skulle efter mitt förslag af 6 öre per ton enligt 1880 års författningar få erlägga 2,40 kronor eller något mindre än förut; men andra fartyg få deremot sin afgift något ökad, dock icke mycket öfver hvad de förut hade erlagt.

Hos Stockholms stadsfullmäktige, dit denna fråga hade blifvit hänskjuten, lyckades emellertid icke detta förslag att vinna något afseende, hvadan således stadsfullmäktige synas vara af den åsigten, att de öppna roslagsfartygen böra erlägga samma afgifter per ton nu som förut, oaktadt tontalet för fartygen blifvit ökad.

Efter det att Generaltullstyrelsen i sitt underdåniga utlåtande öfver Herrar J. G. Janssons m. fl. skrifvelse hemställt, att icke någon förändring i nu gällande skeppsmättningsförfattningar måtte föreskrivas, hvaremot nedsättning i umgälderna för de öppna seglande fartygen tillstyrktes, beslöt Kongl. Maj:t den 22 Juni förlidet år, att framställningen icke skulle föranleda någon ändring i gällande förordning angående skeppsmätning eller instruktion för skeppsmätare, men att, med afseende å Generaltullstyrelsens förslag om afhjelpande af olägenheterna af den öfverklagade höjningen i dräktighet, genom någon lämplig nedsättning i de, af ifrågavarande öppna fartyg, utgående afgifter, ärendet skulle komma under öfvervägande i sam-

manhang med förekommande frågor om fastställande af taxor för hamn-, kanal- och dylika af sjöfarten, efter fartygens dräktighet, utgående afgifter.

Hänvisande i öfrigt till berednings-utskottets utlåtande N:o 137 för år 1883, hvori utförligt redogöres för detta ärendes behandling hos Stockholms stadsfullmäktige, anhåller jag att nu blott få göra några erinringar vid de motiv, som nämnda utskott uppgifvit för sitt afstyrkande af mitt föreslagna, ofvan anförda tillägg i hamn- och sluss-taxorna.

Hufvudinnehållet af berednings-utskottets argument är, att en allmän regel borde uppställas, hvarefter afgiftsfrihet skulle beviljas för viss del af fartygens totala dräktighet, hvarigenom den lindring i afgifter, som kunde befinnas nödig för öppna fartyg, icke bestämdes ensidigt för en eller annan kommun, eller i ett fall efter annan grund än i ett annat, hvilken åtgärd förmenas icke vara främmande för skeppsmättningsförordningen, eftersom just § 14 i denna förordning lemna regler för bestämmande af ett fartygs afgiftspliktiga dräktighet, och på så sätt stadens hamn- och slusstaxor icke »behöfva belamras med en ny taxe-tariff».

I nämnda § 14 hafva vi just sådana *allmänna regler* för den afgiftspliktiga dräktighetens erhållande, på grund af hvilken alla afgifter erläggas till så väl stat som kommuner, men frångås dessa allmänna och internationella regler genom att till de derstädes uppgifna afdragen från totala dräktigheten ytterligare lägga ett annat, alldeles främmande för mättnings-sättets idé, nemligen en del af lastrummet, såsom berednings-utskottet synes vilja, för åstadkommande af tontalets nedsättning och i följd deraf lindring i afgifterna, hvilket sålunda förmenas vara enklare än att »belamra» en taxa med en ny tariff, så upphörde dessa reglers *allmänna* natur, och de blefve i stället ensidiga för Sverige.

Detta är också alldeles samma principstridiga förslag, som motionären har afgifvit, hvarför icke mycket kan vara att säga härom utöfver hvad jag anført om hans.

Genom ett sådant tillvägagående, som föreslås af berednings-utskottet, erhålles onekligen, om det kunde utföras, en till de bestämda afgifterna å hvarje plats proportionerlig lindring i dem, hvarhelst fartyget kom, men som taxorna uppgöras och till beloppen sättas efter behofven på hvarje plats och icke endast för att sjöfarten, likt och olik, skall beskattas, så är ej gifvet att samma lindringsprocent kan beviljas t. ex. i Stockholms hamn som i Väddö kanal. I hvarje särskild taxa torde hamnens, kanalens m. fl. behof af inkomst hvar för sig tillgodoses och utgå efter den på

allmänna grunder bestämda afgiftspligtiga dräktigheten, som icke kan eller bör förändras annat än med fartygets förändring.

I nämnda § 14 i nu gällande förordning om skeppsmätning förekommer visserligen ett annat sätt att minska umgälderna för ångfartyg sålunda, att Generaltullstyrelsen blifvit medgifven rätt att bevilja afgiftsfrihet för påbyggnader och en del passageraresalonger, *som äro belägna öfver mätningsgränsen*. Jag kan icke tro att berednings-utskottet deraf tänkt sig en dylik åtgärd, såsom lämplig för nedsättning af umgälderna för fartyg i allmänhet, och då tydligt framgår af stadgandet derom, att fartygens egentliga lastrum icke få beröras deraf, och att det endast är af humanitetsskäl som det tillkommit för ångfartyg, som hafva påbyggnader och som föra passagerare, hvilket intetdera är fallet med öppna seglande fartyg.

Stockholm den 28 Februari 1884.

O. Toll,

Skeppsmättnings-öfverkontrollör.
