

1856.

1856.

16. febrúar.

# 1. Lög er breyta 4. grein laga 15. apríl 1854 um siglingar og verzlun á Íslandi.

Vjer Friðrik hinn Sjöundi o. s. frv., gjörum kunnugt: lög þessi hefur ríkisþingið fallizt á og vjer staðfest með samþykki voru:

1. gr. Þar sem svo er mælt fyrir í 4. grein laga 15. apríl 1854 um siglingar og verzlun á Íslandi, að útgjörðarmaður skipsins eigi með vitnisburði sínum að sanna, að skýrsla sú sje rjett, sem á að standa í hinum íslenzku leiðarbrjefum um nafn skipsins, heimili þess og stærð og nafn skipstjóra, þá er sú ákvörðun úr lögum tekin.

2. gr. Til sömmunar um fyr tjeð atriði, er eins og að undanfögnu skulu tilgreind í leiðarbrjefinu, skal með beiðninni um leiðarbrjefið hjer eptir fylgja, þegar það er innanríkisskip, mælingarbrjef skipsins og vedmálabrjef, eða afsalsbrjef og einnig borgarabrjef skipstjóra, en þegar það er utanríkisskip, skýrteini þau, er skipið hefur í staðinn fyrir áður greind skipaskjöl.

Eptir þessu eiga allir hlutaðeigendur sjer að hegða.

Samhljóða hinum danska texta, vitnar

*Oddg. Stephensen.*

## Ástæður fyrir lögum þessum.

Í lögum um siglingar og verzlun á Íslandi 15. apríl 1854, 4. gr., er meðal annars ákveðið, að í hverju íslenzku leiðarbrjefi skuli standa nafn skipsins, heimili þess og stærð, og einnig nafn skipstjóra, og skuli útgjörðarmaður skipsins vitna að þetta sje rjett, og hinn danski verzlunarfulltrúi, þar sem nokkur er, en annars yfirvaldið á utanríkisstöðum, eða tollheimturráðið á innanríkisstöðum, staðfesta þann vitnisburð, og þessar ákvarðanir eru þvínæst ítrekaðar í auglýsing innanríkisstjórnarinnar 4. desember 1854 um það, hvernig fá megi íslenzk leiðarbrjef, er gefin var samkvæmt allrahæstum úrskurði s. d.

1856.

16. febrúar.

Frá alþingisfundi þeim, sem haldinn var í Reykjavík næstliðið sumar, hefur nú komið bænarskrá um breytingu á ákvörðunum þeim er nú voru til greindar. Þingið neitaði því engan veginn, að áður nefnd ákvörðun sje að vísu mjög einföld til að komast eptir stærð skipsins o. s. frv., þar eð ekki þurfi annað en fara eptir skýrslu útgjörðarmannsins, sem staðfest sje af embættismanni, og verður með þessu móti komizt hjá að rannsaka meira skjöl skipanna. En á hinn bóginn virtist þinginu, að þessi sönnunarmáti hafi töluverða ókosti og óhagræði í för með sjer, og að hann því virðist miður hæfilegur til að ná tilgangi ákvörðunarinnar, því að það sje mjög almennt í útlöndum, að útgjörðarmenn láti skipstjóra hafa skip sín á boðstólum í öðrum löndum til leigu hvert sem vera skal, og ef þá einhver t. a. m. á Englandi vildi leigja skip, sem ætti heima á Spáni, til Íslandsferðar, þá virðist þinginu það auðsætt, að skipið yrði optast nær ekki fengið til leigu, því ekki væri við því að búast, að útgjörðarmenn gæfu skipstjórum slík skýrteini, sem þó hafa nokkurn kostnað í för með sjer, af því að svo kynni að fara, að einhver skyldi vilja leigja þau til Íslandsferðar, þar eð slíkra skýrteina er hvergi annarstaðar krafizt, svo þingið viti, og það ætíð yrði hið mesta óhagræði, ef skipið ætti að bíða þangað til þess konar skýrteini væri fengið. Auk þessa þótti þinginu það efunarmál, hvort skýrslur þessar verði ætíð áreiðanlegar, því útgjörðarmaður væri sá, er sízt ætti að bera nokkurn vitnisburð um stærð skipsins, þar eð upphæð leiðarbrjefagjaldsins fer eptir stærðinni, og eigi er heldur beinlínis tekið fram hvaða vissu embættismenn þeir, er skýrslu þessa eiga að staðfesta, eiga að útvega sjer um þau atriði, sem til eiga að vera greind í skýrslunni, og eins og þingið telur það þannig mjög óvíst, að allir þessir embættismenn mundu skilja ætlunarverk sitt á einn og hinn sama hátt, eins virðist því, hvað utanríkisstaði snertir, að ekki muni ætíð hægt að sjá, hvort hin löglegu yfirvöld hafi gefið staðfestinguna. Þinginu virtist því, að svo gæti farið, að konungssjóðurinn geti beðið halla af ákvörðun þessari, þar eð hún kynni að verða tilefni til þess, að rangt væri sagt frá stærð skipsins. Loksins ætlaði þingið, þar eð þess konar skýr-

1856. teini er ekki annarstaðar við haft, að hætt yrði við, að þeir sem  
 16. febrúar. hefðu fengið að vita að verzlunin var gefin laus á Íslandi, og  
 að leiðarbrjef geti fengizt þar, kynni sjer ekki verzlunarlögin  
 nógu nákvæmlega, og kynnu því að halda, að þeir kæmust af  
 með hin venjulegu skipaskjöl, og ljetu því ekki fylgja hina  
 umgetnu staðfestu skýrslu frá útgjörðarmanninum, og af því  
 yrði þá að fljóta, að þeir fengju ekki leiðarbrjefið þegar til Ís-  
 lands kæmi, eða leyfi til verzlunar, en yrðu að halda heim  
 aptur við svo búíð, og færi svo landið á mis við aðflutninga,  
 og hlutaðeigandi kaupmaður hvekkist, og kæmi, ef til vill,  
 aldrei aptur, og þessi afleiðing hefur þinginu þótt mjög hættu-  
 leg, einkum nú, þegar verzlunin við útlendar þjóðir er nýbyrjuð.  
 Alþingi áleit einnig, að reynslan hefði þegar sýnt, að útlendum  
 mönnum veitir örðugt að fara eptir þessari ákvörðun, því síðan  
 1. apríl þ. á. hafa 4 skip komið á Reykjavíkurböfn leiðarbrjefa-  
 laus og án þessarar lögboðnu skýrslu frá útgjörðarmönnum, og  
 höfðu þó innanríkiskaupmenn leigt þau öll; en ef undantekn-  
 ingar væru jafnaðarlega gjörðar frá lögunum — eins og gjört var  
 með hin fyr nefndu 4 skip — svo að skipum þeim, er ekki  
 hefðu skýrslu þessa, væri optast veitt leyfi til verzlunar, þá  
 væri ákvörðun þessi í lagaboðinu þýðingarlaus, án þess nein  
 önnur regla væri sett í staðinn, og virtist þinginu að slík afleið-  
 ing væri einnig mjög ísjárverð.

Þinginu virtist nú reyndar, að því yrði ekki neitað, að  
 mjög varlega ætti að fara að breyta nýjum lagaboðum, og að  
 það eigi alls ekki að gjöra nema nægar ástæður sjeu til þess;  
 en þar eð því virtist, að ástæðurnar til þessarar breytingar væru  
 nægar, og breytingin að eins snertir einstakt atriði og ýmsum  
 af þeim bæði á Íslandi og í Danmörku, sem hlut hafa átt í  
 umræðunum um hin nýju verzlunarlög, hefur þótt vafasamt,  
 hvort þessi ákvörðun ætti við, og reynslan þegar sýnt nauðsyn  
 til breytingarinnar, eins og áður er sagt, og beiðist þingið því  
 breytingarinnar.

Þingið áleit að hvert skip megi fá íslenzkt leiðarbrjef,  
 þegar það hefur hin venjulegu skipaskjöl í fullkominni reglu,  
 og það væri því eðlilegast, að í stað hinnar umræddu ákvörðunar

um skýrteini frá útgjörðarmanni, er það þannig stingur upp á 1856.  
 að tekin sje úr lögum, komi sú ákvörðun, að hlutaðeigandi, er 16. febrúar.  
 sækir um íslenzkt leiðarbrjef, eigi með bóðarbrjefi sínu að láta  
 fylgja löglegt mælingarbrjef og önnur þau skipaskjöl, er sanni  
 stærð skipsins, nafn þess og heimili, og nafn skipstjórans, og  
 muni þau skipaskjöl vera hjerumbil hin sömu í öllum löndum  
 og fylgja því ávallt skipunum, og mætti þá auk þessa til frek-  
 ari fullvissu heimta slíka skýrslu af skipstjóra, án þess hún þó  
 þyrfti að vera staðfest. Þingið ætlaði enn fremur, að mælingar-  
 brjefin mundu optast vera áreiðanleg, en til þess þó að ná enn  
 meiri trygging í þessu efni stakk þingið upp á, að mæla skuli  
 skipið á ný, ef að stærð skipsins, eins og frá henni er sagt í  
 mælingarbrjefinu, eða leiðarbrjefi því, er það hefur fengið sam-  
 kvæmt leiðarbrjefinu, skyldi reynast minni en svarar því, er  
 skipið eptir hinni dönsku fermingarreglugjörð hefur flutt til Ís-  
 lands eða frá Íslandi, eða ef yfirvöldunum á verzlunarstöðunum  
 þætti ástæða til að mæla skipið upp, og skuli þá greiða leiðar-  
 brjefsgjaldið eptir þeirri stærð skipsins, er þannig fyndist, og  
 þar að auki hæfilega borgun fyrir mælinguna, og eru uppá-  
 stungur þessar í aðalatriðunum samkvæmar því, sem fyrir  
 er mælt í lagaboði 21. marz f. á. um frjálssa verzlun á Fær-  
 eyjum. Að endingu áleit þingið, að breytingar þær, er það  
 þannig hefur stungið upp á, megi einkum álíta eins og breytingu  
 á hinni konunglegu auglýsingu 4. desember 1854, og rjeði því  
 af, með 11 atkvæðum gegn 6, að bera fram allraþegnsamlegasta  
 bæn sína á þá leið:

1. með 10 atkvæðum gegn 7: að konunglegri auglýsingu  
 4. desember 1854 megi verða breytt á þann hátt, að með  
 bóðarbrjefum sem send eru til innanríkisráðherrans — nú dóms-  
 málaráðherrans, samkvæmt auglýsingu 31. október f. á. — eða  
 hlutaðeigandi verzlunarfulltrúa, eða embættismanna, um að fá  
 íslenzk leiðarbrjef, skuli ætíð fylgja löglegt mælingarbrjef, og  
 önnur skipaskjöl, er sanni stærð skipsins, nafn þess og heimili,  
 og nafn skipstjórans, og sem skilað verði aptur með leiðarbrjefinu.

2. með 9 atkvæðum gegn 4: að skýrsla sú um nafn, stærð  
 og heimili skipsins m. fl., sem samkvæmt ofan nefndri konung-

1856. legri auglýsingu 4. desember 1854, 4. gr., á að fylgja bónarbrjefum um íslenzk leiðarbrjef, skuli eptirleidis gefast út af skipstjóranum og að staðfesting skýrslu þessarar falli í burt.

3. með 12 atkvæðum gegn 5: að ef það lýsir sjer, að stærð skipsins eptir mælingarbrjefinu eða leiðarbrjefi því, sem það samkvæmt mælingarbrjefinu hefur fengið, er minni en svarar því, sem skipið eptir hinni dönsku fermingarreglugjörð hefur flutt hingað inn eða flytur út af vörum, eða að þetta skyldi sannast við mælingu skipsins, sem yfirvöldunum á verzlunarstöðunum sje heimilt að láta gjöra, ef tilefni finnst til, þá skuli heimta leiðarbrjefsgjaldið eptir þeirri stærð skipsins, sem þannig verður sönnuð, og að auki borgun fyrir mælinguna, hafi hún verið gjörð.

Stjórnarráðið getur þess fyrst, að ákvörðunin um skýrslu útgjörðarmanns í lögum 15. apríl 1854 er tekin eptir tilskipuninni 11. september 1816, 2. gr. og 4. gr., og að tilgangur hennar hafi án efa einkum verið að gjöra hlutaðeigandi embættismönnum á Íslandi, sem eiga að láta leiðarbrjefin af hendi, hægra fyrir, þar eð ekki var álitid, að þeir væru allir svo færir í hinum útlendu málum, að þeir gætu nægilega rannsakað skipaskjölin.

Það hefur, eins og alþingið hefur til fært, reynzt svo, að nokkur skip, sem komið hafa til Íslands í sumar frá útlöndum, ekki hafa haft skýrslu þessa. Stiptamtmaðurinn leyfði þó, í von um samþykki stjórnarráðsins, skipum þessum að verzla, þar eð sjeð varð af skipaskjölunum hvar þau áttu heima og hve stór þau voru, og fjellst stjórnin á það, þó með því skilyrði, að skýrsla sú, er vantað hefði, yrði seinna send. En þó að þetta verði nú varið þetta ár, meðan að lögin eru enn svo ný, verður þó varla farið þannig að framvegis, þegar ætlandi er að lögin sjeu orðin öllum kunnug. Innanríkisstjórnin svaraði því þegar 1854 spurningu stiptamtmannsins á Íslandi, að eptir 4. gr. laganna 15. apríl s. á. yrði að heimta skýrslu útgjörðarmanns, ef hann skyldi eiga að fá leiðarbrjef, og að skýrsla frá skipstjóra ekki gæti komið í stað hennar; og þegar einn af hinum konunglegu dönsku verzlunarfulltrúum, er send höfðu verið íslenzk leiðarbrjef til úthlutunar, hafði vakið athuga á því í brjefi til utanríkisstjórnarinnar, að örðugt mundi að hlýða ætíð

ákvörðuninni um skýrslu útgjörðarmanns, því skipstjóri, er 1856.  
 þangað kæmi, gæti bæði leigt skip sitt til Íslandsferðar og gjörði 16. febrúar.  
 það líka, án þess hann hefði þess konar skýrslu frá útgjörðar-  
 manni, eða hefði tíma til að fá hana, og beiddist verzlunarfull-  
 trúinn nákvæmari reglugjörðar í þessu efni, og utanríkisstjórnin  
 síðan leitaði álits innanríkisráðgjafans, hvort honum virtist nokkuð  
 mæla móti því, að hvert skip, er hefði hin venjulegu skjöl um  
 hvar það ætti heima, er allra landa skip eiga að hafa eins og  
 dönsk skip, þá svaraði ráðgjafinn því einnig í bræfi 12. maí 1855,  
 að breyting sú, er utanríkisstjórnin fór fram á, yrði ekki gjörð  
 nema með nýju lagaboði, og ljét stjórnin þá einnig í ljósi, að  
 sú tálmun, er þetta gjörði, mundi að mestu leyti hverfa þegar  
 útlendir útgjörðarmenn, er vildu senda skip til Íslands, kynntust  
 þessari lagagrein, og það væri ekki mikið ómak, að fá skip-  
 stjórum í hendur þess konar skýrslu, sem krafist er í lögnum  
 15. apríl 1854, þegar nokkur von væri til þess, að skipið yrði  
 haft til Íslandsferðar, og stjórnarherrann beiddi því um tilstyrk  
 utanríkisstjórnarinnar til þess, að hlutaðeigandi verzlunarfulltrúar  
 veki athygli kaupmanna á hinum heldri útlendu verzlunarstöðum  
 á þessu atriði.

En þó það nú megi þannig ætla, að þetta beri framvegis  
 sjaldnar við, þá verður þó varla hjá því komið að slíkt komi  
 oft að höndum, og yrðu þá yfirvöldin á Íslandi, eins og áður  
 er dregið á, neydd til að burtvísa skipinu. Útgjörðarmenn og þeir,  
 er tækju skipið á leigu, gætu nú reyndar ekki með rjettu kvartað  
 yfir því, þar eð þeim væri ekki gjört annað en það, sem venju-  
 lega alstaðar væri gjört, ef skipaskjölin væru ekki í rjetttri reglu,  
 en því verður þó ekki neitað, að lagagrein þessi er svo sjerstök,  
 og gjörir þann óhagleik bæði þeim er gjöra skip út og þeim  
 er leigja þau, að það einungis þess vegna væri æskilegt, að hún  
 yrði úr lögum tekin. En meiri ástæða væri það þó til að nema  
 hana burtu, ef álíta mætti, að ekki væri nægileg víska fyrir því,  
 að skýrslur þessar frá útgjörðarmönnum sjeu áreiðanlegar, og  
 alþingið hafði þegar efazt um að það væri, og enn meiri sönnun  
 fyrir því, að svo sje, er í skýrslu, sem komin er frá stiptamt-  
 mannum á Íslandi. Þar er skýrt frá, að reynslan þegar hafi

1856. sýnt, að skýrslur þessar frá útgjörðarmönnum, einkum um  
 16. febrúar. spönsk skip, sjeu engan veginn áreiðanlegar, þar eð lestarúm  
 þeirra komi aldrei saman við það, er skýrslurnar segja, og  
 farmurinu ætíð sýnir að skipið er stærra. Þegar þessu er nú  
 þannig varið, og uppástunga alþingis þess utan gefur jafnvel  
 meiri vissu í þessu efni en greinin í sjálfum lögnum, áleit  
 stjórnarráðið, þó að það ætíð sje ísjárvert að gjöra breytingar  
 á nýju lagabóði, að nóg ástæða sje til at taka þessa uppástungu  
 til greina í aðalatriðum hennar, og bjó hún því til frumvarp um  
 breyting á 4. gr. í lögum um siglingar og verzlun á Íslandi  
 15. apríl 1854, því í þeirri grein er tekið fram, hvílik nauðsyn  
 sje á skýrslum útgjörðarmanna, og það þannig ekki verður,  
 eins og alþingi hafði ætlað, tekið úr lögum með því að breyta  
 auglýsingu 4. desember 1854, en henni skal þá einnig breytt  
 samkvæmt þessu.

Við hinar einstöku greinir frumvarpsins, er Hans Hátign  
 konungurinn hefur fallizt á að lagt væri fyrir ríkisþingið, er  
 þess að geta:

Við 1. og 2. gr.: þessar greinir eru að mestu leyti sam-  
 hljóða uppástunguatriðum alþingis, þó virtist rjettara að nefna  
 nákvæmar þau skipaskjöl, er skulu fylgja bónarbrjefinu um leiðar-  
 brjef, það er að skilja fyrir dönsk skip mælingarbrjef, veðmála-  
 brjef eða afsalsbrjef og einnig borgarabrjef skipstjóra, og fyrir  
 útlend skip skýrteini þau, er skipið hefur í staðinn fyrir áður  
 nefnd skipaskjöl, en þar á móti þótti hin óstaðfesta skýrsla  
 sú, er alþingið hafði stungið upp á að fylgja skyldi beiðninni  
 um íslenzkt leiðarbrjef, óþörf, fyrst að á annað borð skipaskjölin  
 ættu þó að fylgja bónarbrjefinu<sup>1</sup>.

---

1) Stjórnin hafði þessa 3. gr. í frumvarpi því, sem lagt var fyrir  
 ríkisþingið:

„Ef ástæða væri til að halda, að lestarúm skipsins væri stærra  
 en til er tekið í skjölum þeim, er skipinu fylgja, eða leiðarbrjefinu,  
 sem gjört hefur verið eptir þessum skjölum, skal lögreglustjórnin

2. **Anglýsing um breytingu á auglýsingu 4. desember 1854 um það, hvernig fá megi íslenzk leiðarbrjef.** 1856.  
28. febrúar.

Eptir boði Hans Hátignar konungsins auglýsist hjer með, að, þegar beðið verður um íslenzk leiðarbrjef eptirleiðis, skal

láta mæla skipið, þó skal, ef leiðarbrjefsgjaldið ekki áður er greitt, fyrst greiða það eptir skipaskjölunum.

Ef að mælingin, er skal fara fram á þann hátt, að hun tálmi sem minnst ferming skipsins, sannar það, að lestarrúmið ekki er stærra, en stendur í skipaskjölunum eða leiðarbrjefinu, skal hið opinbera borga mælinguna, en annars skipstjóri, og skal hann þá einnig borga það, sem oflitið hefur verið greitt fyrir leiðarbrjefið.

Í umræðum þessa máls í landsþinginu, er lögin voru fyrst lögð fyrir, gjörðu 2 þingmenn breytingaratkvæði, er fór fram á, að þessi grein skyldi burt falla. Það var í þessu efni einkum tekið fram, að meðan hin frjálsa verzlun á Íslandi væri svo ný, ætti sem minnst yrði að tálma fyrir henni, en það gæti leitt af ákvörðun þeirri, er hjer ræddi um, að það yrðu óþægindi fyrir siglinguna, því svo gæti farið, að einstöku af hlutaðeigandi embættismönnum, af heldur mikilli samvirkusemi, þætti það skylda sín að mæla skipin á eptir og seinka með því ferð þeirra. Menn ætluðu og, að það mundi mjög sjaldan við bera, að skip kæmu til Íslands með röngum skipaskjölum, þar eð gjöra má grein fyrir dæmum þeim, sem komu fyrir næstliðið sumar, um mismun á lestarrúmi skipa, milli þess sem stóð í skipaskjölunum og þess sem í rauninni fór fyrir farminum, á þann hátt, að lestarrúmin eru reiknuð eptir teningsmáli, en í hinni dönsku fermingarreglugjörð er farið eptir þyngdinni á vörunum. Þeirri mótbáru var og bætt við, að sýslumennirnir á Íslandi, er ekki þekktu þess konar störf, kynnu ekki að mæla skipin, og yrði ekki til fullnustu ráðin bót á því með að senda þeim ítarlegar reglugjörðir, og yrði það því óvist, hvort mæling sú, er gjörð væri á ný á Íslandi, væri áreiðanleg. Ef að þá einstöku sinnum kynni að bera svo við, að grunur ljeki á, að svik væru í frammi höfð, mundi lögreglumönnum eptir hinum almennu lögum vera heimilt að leita allra bragða, er þeir gætu, til að komast eptir því, og þá einnig með að mæla skipið, og gætu þeir þá fengið reglur um það hjá hinni æðri stjórn, en það þótti aptur á mót eiga miður við að gjöra slíkan starfa lögboðinn, er maður ekki gæti venjulega leyst tilhlýðilega af hendi.

1856. beðninni fylgja, samkvæmt lögum 16. febrúar þ. á., þegar það 28. febrúar. er innanríkisskip: mælingarbrjef skipsins og veðmálabrjef eða af-salsbrjef, og einnig borgarabrjef skipstjóra, en þegar það er ut-anríkisskip, skýrteini þau, er skipið hefur í staðinn fyrir áður greind skipaskjöl; en aptur á móti þarf ekki lengur skýrslu þeirrar frá útgjörðarmanni eða útgjörðarmönnum um nafn skipsins, heimili þess og stærð, og um nafn skipstjóra, sem til var greind í auglýsingu frá stjórn innanríkismálanna 4. desember 1854. Auk þessa hefur Hans Hátign allramildilegast fallið á, að leiðar-brjefa formi því, sem fest var við tjeða auglýsingu, verði breytt þannig, að í stað orðanna: „eins og fyrir er mælt í lögum 15. apríl 1854, 4. gr.“ verði sett: „eins og fyrir er mælt í lögum 16. febrúar 1856, 2. grein“. Að öðru leyti stendur við það, sem ákveðið er í áður greindri auglýsingu um það, hvernig megi fá íslensk leiðarbrjef.

Stjórnin gat nú reyndar ekki fallið á, að það skyldi vera ógjörandi eða ókljúfandi vandræðum undir orpið, að koma því til leiðar, að skip yrðu mæld upp aptur á Íslandi, en hún varð að viðurkenna, að optnefnd ákvörðun í 3. gr. gæti gefið tilefni til þess, að útlandum skipum yrði gjört óhægt fyrir, einkum þar eð það sæist á skýrslum þeim, er komnar væru frá Íslandi, að yfirvöldin á Íslandi væru mjög smásmugul í þessu efni, er þeim væri heldur ekki láandi, og þar eð stjórnin gæti sjeð um, að eins ríkt væri gengið eptir skipgjaldinu og til var greint í frumvarpinu, með því að gefa hlutaðeigandi embættismönnum reglur fyrir því, hvernig þeir skuli að fara, ef slíkt beri að höndum, einkum með að mæla upp skipin, samkvæmt því sem gjört er í Dánmörku, þegar eptirtakanlegur munur er á farminum, er skipið hefur komið með, og lestarrúmi því, er sagt er í leiðarbrjefinu að skipið hafi, og setti hún sig því ekki móti breytingaratkvæði þessu, er þingið einnig samþykktist.

Þjóðþingið fjellst einnig á að þriðju grein frumvarpsins yrði sleppt.