staden anlägga en kaj också norr om vedskjulet, fram till Sundhetskollegiets hus.

Hamnpenning i Stockholm och höga statliga avgifter

Stockholms överståthållare hade den 15 juli 1812 utfärdat en bestämmelse att fartyg och båtar som från inrikes orter anlände till Stockholm skulle betala hamnpenning till staden, oavsett om de kom från Saltsjön eller Mälaren. För fartyg som kom in från Saltsjön skulle hamnpenning betalas vid Blockhusuddens tull och för fartyg från Mälaren vid Långholmstullen.

Avgiftens storlek berodde på hur stort tonnaget var, i steg om fem läster som var ett mått på lastförmågan. Det enda undantaget var fartyg och båtar som hade ett tonnage på mindre än fem läster. Alla fartyg borde därför ha med ett officiellt mätbrev där tonnaget angavs, annars kunde befälhavaren tvingas göra en ny mätning.[248]

Samuel Owen hade inte låtit mäta sina första ångare. Någon mätning hade inte heller skett av *Yngwe-Frey*. Ångaren *Norrköping* hade däremot blivit mätt i Norrköping. De övriga ångarnas befälhavare och redare ansåg att de borde slippa betala hamnpenning. Deras tilläggsplatser var statlig mark, och de använde inte något kokhus eller andra av stadens anordningar för sjöfarande. Ångarnas befälhavare styrde därför inte in till Långholmens sjötull när de kom in till Stockholm från Mälaren.

Följden blev att Långholmstullens inspektor i juli 1821 anmälde att kapten Carl Eric Tharmouth på *Yngwe-Frey* vägrat betala hamnpenning för sin ångare. Anmälan togs upp i stadens drätselkommission som förklarade att inte bara *Yngwe-Frey* utan alla andra ångfartyg med ett tonnage på minst fem läster skulle betala samma hamnpenning som andra fartyg.[249]

Det uppfattades som onödigt att behöva gå in till Långholmens sjötull på varje resa bara för att betala en hamnpenning. Befälhavarna anhöll i brev 1823 att få betala avgiften vid tilläggsplatsen på Riddarholmen, alternativt vid varje månads eller kvartals slut. Drätselkommissionen gick till slut med på månadsvis betalning, men den skulle avlämnas till inspektorn vid Långholmstullen.[250]

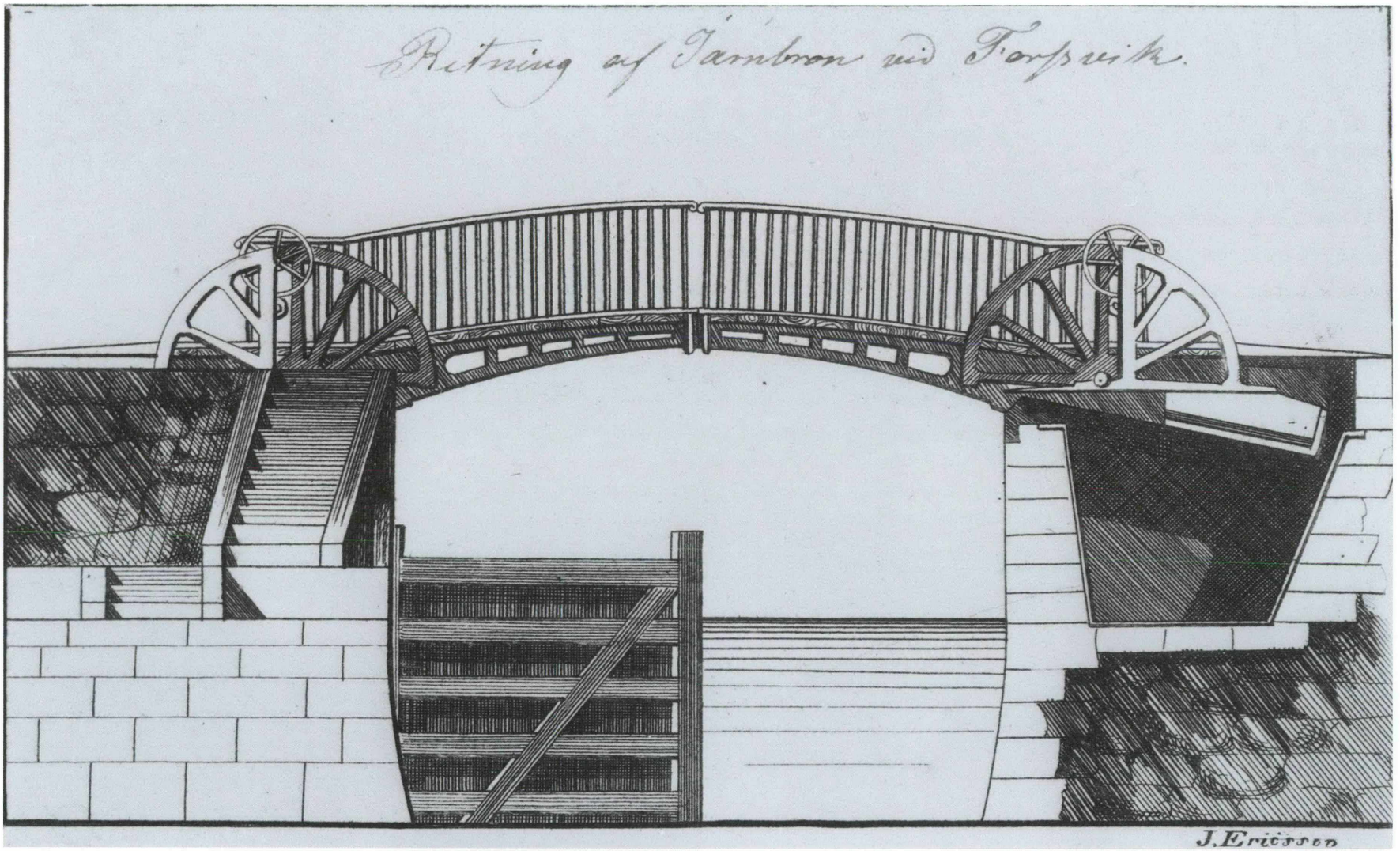
Utöver de hamnpenningar som ångfartygens redare måste betala till Stockholms stad tillkom en avgift till den statliga lots- och båkinrättningen enligt ett nytt reglemente 1820. Liksom hamnpenningen togs denna statliga avgift ut för varje resa, men den utgick från fartygens djupgående och inte efter deras lastförmåga. Avgiften drabbade därför ångfartyg hårdare än seglande fartyg, då de var tyngre och därför mer djupgående. Avgiften till lots- och båkinrättningen togs ut oavsett om fartyget använde lots eller inte. För lotsning fick man betala en särskild avgift till lotsarna. Den första kritiken mot detta taxesystem kom från ångaren *Norrköpings* rederi, men även Samuel Owen skrev ett detaljerat brev till Kungl. Maj:t mot taxesystemet i mars 1822. Han föreslog också en förändring av detta avgiftssystem.[251]

För Owen var kostnaderna särskilt betungande för resorna med ångaren *Stockholm* till Åbo. För varje utresa måste han betala nästan åtta riksdaler, inklusive tullklarering och bärgningsavgift. Till detta kom fem riksdaler för två pass från slottskansliet för besättningen på ångaren, två riksdaler för passens påteckning vid Vaxholms fästning, vidare tre riksdaler för utgående tullvisitation i Stockholm och lika mycket i Furusund.

Vid återfärden fick han betala en ännu högre avgift till lots- och båkinrättningen, drygt tretton riksdaler. Det gjordes nu en tullvisitation på tre platser, vid Furusund, Blockhusudden och inne i Stockholm, med en kostnad av tre riksdaler på varje ställe. För passens påteckning vid Vaxholms fästning var avgiften liksom vid utresan två riksdaler. Vid Blockhusudden tog man även ut drygt en riksdaler för hamn- och kokhuspengar, och inne i Stockholm en riksdaler i hamnpenning.

Även på finska sidan tog myndigheterna ut höga avgifter. Owen totala kostnader blev drygt 47 riksdaler till de svenska myndigheterna och 33 riksdaler till de finska, alltså sammanlagt mer än 80 riksdaler för varje resa även om lots inte användes. Med lots tillkom 49 riksdaler per resa. Owen gjorde en kalkyl över hur mycket avgifterna borde minskas så att kostnaderna för ångaren *Stockholm* blev jämförbara med vad segelfartygen fick betala. Han kom fram till att han inte borde betala mer än en femtondel.[252]

Frågan om nedsättning av lots- och båkavgifterna togs upp vid 1823 års riksdag av Carl af Forsell. Besvärs- och ekonomiutskottet föreslog att svenska ångfartyg skulle befrias från dessa avgifter under en tioårsperiod, för att stimulera en ökad ångbåtstrafik. Men riksdagen var inte enig och beslutet blev en halvering av avgifterna för all framtid; ett beslut som trädde i kraft i juli 1824.[253]



Den första svenska järnbron, en bro över Göta kanal vid Forsvik som ännu finns kvar. Den engelske teknikern Thomas Telford ritade bron och år 1813 göts den vid Stavsjö bruk. Gravyr av John Ericsson 1821.