

N:o 21.

Ank. till Riksd. Kansli d. 11 Mars 1867, kl. 1 e. m.

*Andra Kammarens Tillfälliga Utskotts (N:o 6) Betänkande N:o 3
med anledning af återremiss af andra punkten i Utskot-
tets Betänkande N:o 1.*

Utskottet har uti sitt Betänkande N:o 1 föreslagit, det Riksdagen måtte hos Kongl. Maj:t i underdånighet anhålla:

1:o att Kongl. Maj:t tacktes låta utfärda en ny förordning angående mätning af handelsfartyg, innehållande sådana bestämmelser, att det lästetal, som påföres fartygen, må vara i möjligaste öfverensstämmelse med deras verkliga storlek och lastdryghet samt att en gång uppmätt fartyg icke må vara underkastadt ommätning oftare, än då det undergått någon på lästetalet inverkande förändring;

2:o att Kongl. Maj:t tacktes förklara, det nu gällande förordningar om skeppsmätning icke må tillämpas för fartyg, som äro uppmätta före den 1 Juli 1866, utan dessas egare tillerkännas rättighet att af vederbörande auktoriteter erhålla bevis öfver fartygens lästetal, enligt den före nämnda tid verkställda mätningen, samt sådana bevis få tjena till efterrättelse vid skeppsumgålders erläggande, intilldess ett nytt skeppsmättnings-reglemente blifver fastställt.

Af förenämnda hemställan har första punkten blifvit i Andra Kammaren bifallen, men andra punkten återremitterad, såsom det af diskussionen öfver frågan vill synas, på den grund att Kammaren ej ansåg det vara tillräckligt

bevisadt, att fartyg blifvit, vid uppmätning enligt nu gällande förordning, påförda för stort lästetal. Utskottet har, sedan förra Betänkandet afgafs, blifvit i tillfälle att meddela de kraftigaste bevis i detta fall och har äran här införa dylika, uti hvilka af erfarne och trovärdige män intygas, att fartyg blifvit i enlighet med den öfverklagade författningen uppmätta till ett så högt lästetal, att det icke står i något rimligt förhållande till fartygens verkliga lastdryghet.

Afskrifter.

Undertecknad, befälhafvare på ångfartyget Svea, intygar härmed att den största last i tyngd som hon intager utgör högst 2,000 centner.

Med detta, vatten i pannorna, behöfliga stenkol för resan, proviant, passagerare med deras effekter, ligger Svea vanligen $10\frac{3}{4}$ till 11 fot djupt, d. v. s. $\frac{1}{2}$ fot djupare än hon borde ligga.

Konstruktören Herr Kapiten O. E. Carlsund har, enligt kontraktet med rederiet, bestämt att Svea med full last, och allt om bord, får ligga endast $10\frac{1}{2}$ fot djupt. Med detta djupgående är hon i alla afseenden ett dugligt sjö-ångfartyg, och uppfyller alla fordringar som ett passagerarefartyg bör hafva.

Enligt nya mätarebrevet af den 29 Juli 1866, som tillämpades den 1 Juli detta år, är Svea mätt till $108\frac{5}{10}$ nyläster, och deruti bestämmes äfven att hon skall inlasta i tyngd 10,800 centner, således 8,800 centner mera än som ofvan är anfördt. Skulle 10,800 centner inlastas i Svea, sjunker hon så djupt, att det gör henne till ett fullkomligt odugligt sjö-ångfartyg, både i afseende på last och passagerare, och man gjorde då bäst att ej släppa henne lös från land. Af ofvan anförda sakförhållanden synes klart, att det nya mätare-reglementet ej kan tillämpas på ångfartyget Svea.

Stockholm den 17 September 1866.

P. G. Nylén.

Halmstad den 7 September 1866.

S. H. T.

Kapitenen och Riddaren H. Herr O. E. Carlsund.

Motala.

Den nya förordningen om skeppsmätning håller på att undergräfvat Halländska ångbåtsbolaget så väl som en del andra ångbåtar. *Halland* har blifvit mätt till 24,5 nyläster i stället för förr 7,15, *Ellida* 25,0 i stället för förr 9,01 och *Najaden* 25,5 i stället för förr 9,01 nyläster; och i samma orimliga proportion hafva icke allenast umgälderna till Kronan, lastpenningar och fyr- & båk- afgift, utan äfven hamnpenningar, sjömanshus-avgifter och dylika blifvit förhöjda.

Hvarthän detta för oss skall föra behöfver jag icke påpeka, helst våra fartygsturer måste vara sådana, att 2:ne inklareringar och 2:ne utklareringar ega rum hvarje resa, emedan fartygen anlöpa Köpenhamn under vägen mellan Malmö och Landskrona, och således afgifterna till Kronan erläggas dubbelt.

Den nya mätningen är också för våra ångbåtar oriktig, enär den bestämt en lastdryghet, som betydligt öfverstiger verkligheten. För att visa det så är förhållandet, hafva vi låtit Najaden vid Göteborgs våg inlasta bestämda lasttyngden, och resultatet visade sig då i enlighet med närlagda bevis. Besigtningmännen hafva väl inskränkt sig till att förklara det *vådligt* med sådan last gå till sjös och hålla sjön, men det torde tryggt kunna tilläggas, att så lastadt vore det rent omöjligt gå framåt under sjögång eller storm, i ett farvatten sådant som Kattegat.

Vi måste alltså hos Regeringen söka rättelse uti mätningen och lindring i de öfverdrifna utgifterna.

För att i förstnämnda hänseende kunna gifva skäl för oss, beder jag ödmjukligen, att H. H. godhetsfullt ville vara oss behjelpig, genom att lemna ett bevis, innefattande huru djupt hvarterda fartyget enligt dess konstruktion bör och får ligga på last, och huru stor lasttyngd hvarterda fartyget (sedan det innehar kolförråd och vatten) verkligen kan intaga för att blifva nedtryckt till rätta lastlinien. Detta skulle ju då blifva fartygens rätta lastdryghet; och vid sidan af beviset att Najaden, i stället för att ligga på rätt lastlinie, af den tyngd mätbrevet angifver nedtryckts så, att hjulvingarne ligga blott $8\frac{1}{2}$ tum öfver den lugna vattenytan, tyckes det mig, som om tvekan ej borde hos Regeringen uppstå om rätta förhållandet. Huru H. H:s bevis bäst bör ställas, eller hvad det närmare bör innehålla för att mest gifva stöd för vår ansökan om upphäfvande af de lästetal, som nu blifvit fartygen åsatte, och fastställande af skäliga och rättvisa lästetal, förstår icke jag, och vill derom icke försöka att inlåta mig, men jag lemnar saken i allt tillitsfullt till H. H., förvissad att den då ställes på sätt som befinnes mest ändamålsenligt. Jag ber endast att få tillägga, huru det för oss vore önskvärdt, att snarast möjligt få mottaga det bevis H. H. täcks lemna oss, för att derefter kunna låta framställningen till Regeringen afgå. Af Najadens mätbref bilägger jag en afskrift, och emotseende H. H:s ärade meddelanden, tecknar jag,

med största högaktning,

Ödmjukligen

J. P. Dillberg.

På begäran af Herr Kapiten O. Lagerberg, befälhafvare på ångfartyget Najaden, hafva undertecknade, sedan fartyget intagit en mot dess enligt skepps-mätare-reglementet bestämda lästetal motsvarande tyngd af 2,550 centner jern,

å fartyget infunnit oss för att bedöma, huruvida fartyget med en denna tyngd motsvarande last kan gå till sjös.

Enligt oss förevisad vågattest, som här bifogas, innehåller fartyget 2,550 centner jern, och befanns det med denna last hafva följande läge:

Djupgående akter 9 fot 3 tum.

Dito för 9 " 1 "

Däckets höjd öfver vattnet vid förkant af vingen 2 " 2 "

Underkant af hjulvingarne öfver vattnet — 8 $\frac{1}{2}$ "

Med anledning häraf, och i betraktande af detta fartygets hårdt nedtryckta läge, få vi, såsom vår åsigt förklara det vara för fartyget vådligt att så hårdt lastadt gå till sjös eller hålla sjön. Göteborg den 1 September 1866.

A. R. Leuhusen,
Chef för vestra lotsdistriktet.

Carl E. Norrman,
Ingeniör vid Lindholmens verkstad.

J. E. Gadelius,
Kapiten-löjtnant vid K. M:ts flotta.

A. Trygger,
Premier-löjtnant vid flottans
konstruktions-korps

Rätteligen afskrifvet

J. P. Dillberg.

Undertecknad, som för Halländska ångfartygsbolaget konstruerat och byggt ångfartygen "Halland", "Kattegat", "Najaden" och "Ellida", får härmed på begäran intyga:

1:o att ångfartyget "Halland" blifvit enligt kontrakt af den 15 Januari 1851 konstrueradt att ej ligga djupare än 7 $\frac{1}{2}$ fot med last och passagerare, och blef samma fartyg uppmätt till 12,25 läster, då det levererades år 1852.

2:o att ångfartyget "Kattegat" blifvit enligt kontrakt af den 1 September 1853 konstrueradt att icke ligga mer än 7 fot djupt med last och passagerare; under uttryckligt förbehåll i kontraktet, att samma fartyg icke fick öfverstiga 14,50 läster; och mätningen som skedde i Norrköping 1854 öfversteg ej heller detta lästetal.

3:o att ångfartyget "Najaden" enligt kontrakt af den 6 December 1856 blifvit, under uttryckligt förbehåll deri, konstrueradt att ligga 7, högst 7 $\frac{1}{2}$ fot djupt med last och passagerare.

4:o att ångfartyget "Ellida" enligt kontrakt af den 25 Juli 1861 blifvit konstrueradt och byggt till alla delar hufvudsakligen lika med ångfartyget Najaden.

Och får jag derjemte förklara, att anledningen till att dessa fartyg blifvit konstruerade att ej nedlastas djupare än 7 $\frac{1}{2}$ fot varit den, att inloppet till Halmstad ej medgifvit ett större djupgående vid vanlig sjösättning; samt att

anledningen till det gjorda förbehåll, att lästetalet efter då varande mätningssätt icke fick öfverstiga $14\frac{1}{2}$ läster, var mig veterligen den, att då gällande tullreglemente vid Öresund och tullkonventionen med Danmark medgaf tullfrihet för kustfarare under 15 svenska läster derstädes.

Då numera, enligt nya mätningssättet, ångfartyget Najaden blifvit mätt till $25\frac{1}{2}$ nyläster, motsvarande 2,550 centner last och fartyget dermed blifvit proflastadt och enligt mig förevisade intyg dermed nedtryckt till 9 fot 3 tum akterut och 9 fot 1 tum förut, så att underkanten af hjulhusvingarne icke låg mer än $8\frac{1}{2}$ tum öfver vattnet och däckets blott 2 fot 2 tum öfver vattnet, anser jag, som varande detta fartygs konstruktör, detsamma så nedlastadt och djupgående, icke sjövärdigt.

Ångfartyg, som blifvit byggda för att gå till sjös och föra $14\frac{1}{2}$ à 15 läster efter gamla mättningsreglementet, borde ej i lag medgifvas rättighet att föra $25\frac{1}{2}$ nyläster; eller skyldighet att erlägga afgifter för en så betydligt större last. Det öfverensstämmer ej med de föreskrifter och åtgärder, som blifvit till allmänhetens betryggande och säkerhet förut påbudne.

Motala verkstad den 1 Februari 1867.

O. E. Carlsund.

Såsom bevis på origtigheten af det nya mätningssättet, i hvad som hufvudsakligast rörer hjulångfartyg, får jag äran upplysa, att det af mig förda ångfartyget "Sten Sture" är uppmätt till 31 nyläster; måste således erlägga afgifter för en last af 3,100 centner, då det i verkligheten ej kan lasta mer än 2,350 centner, hvilket af nedanstående uppgift synes.

Ångfartyget "Sten Sture" innehade, på resa ifrån Gefle till Stockholm den 24 Oktober 1863, följande last, nemligen:

Under däck:	Svafvel i lådor	Centner	542.	
	Koppar i tackor	"	600.	
	Vitriol i tunnor	"	150.	
	Rödfärg i tunnor	"	225.	1,517.
På däck:	Svafvel i lådor	Centner	348.	
	Stål i lådor	"	294.	
	Rödfärg i tunnor	"	75.	
	Jern	"	25.	
	Tomfat, paketer m. m.	circa	91.	833.

Summa centner 2,350.

och var fartyget med då innehafvande last så djupt tryckt, att hjulhusvingarne nästan tangerade vattnet.

Stockholm den 3 Januari 1867.

J. W. Lundgren.

Till

Herrar Komiterade, som i anledning af sammankomsten den 20 innevarande December godhetsfullt åtagit sig uppsättandet af petition till Kongl. Maj:t, angående förändrad mätning för Svenska ångfartyg.

Närvarande vid sammankomsten den 20 December underlät jag yttra mig om sak i fråga. Jag anser mig dock böra på detta sätt gifva H. Herrar Komiterade del af hvad som rör det fartyg, jag har förtroende att föra och om det ej medför olägenheter, få detsamma upptaget i protokollet — hvarom icke torde det likväl lända till någon upplysning i sak.

Ångfartyget Carlstad, bygd vid Motala mekaniska verkstad år 1859, som paketångfartyg på Göta kanal, enligt då gällande lagar för fartygsmätning och deraf beroende taxering, har nu, efter sjutton års oafbruten verksamhet på Göta kanal, blifvit ommätt och befunnits innehålla icke mindre än 21 nyläster, och då gamla mätarebrevet angaf 11,21 nyläster, har fartyget derigenom blifvit större 9,79 nyläster.

Fartygets djupgående med last är, så väl af byggmästaren, som ock enligt gamla mätarebrevet bestämdt till 8 fot. Den största last fartyget kan intaga är 120,000 \mathcal{L} viktualievigt eller 12 nyläster och sjunker då ned till $9\frac{1}{2}$ fot och derutöfver; hvadan fartyget icke i trångt farvatten kan manövrera.

Och då reglementet för Göta kanal bestämmer, att fartyg, som ligger öfver $9\frac{1}{2}$ fot, icke får passera Göta kanal, så har detta fartyg blifvit utdömdt från sin bestämmelse att som paket- och passagerare-ångfartyg befara Göta kanal.

Skulle försöket vågas att inlasta 21 nyläster — 210,000 \mathcal{L} viktualievigt, är troligt att fartyget sjönk långt förr än det blifvit inlastadt, men då ett sådant experiment icke lär kunna företagas, i strid mot Kongl. Förordningen af den 16 November 1849, angående hvad till allmänhetens betryggande emot olyckshändelser genom ångbåtsfarten, bör i afseende på *passagerareångfartygs byggnad*, utrustning och *begagnande* iakttagas; så får jag härmed anhålla, att i den petition, som till Kongl. Maj:t kommer att ingå, äfven upptagas propeller-ångfartyg så väl som skofvelhjulångfartyg. Jag anser, att det nya mätningssystemet icke bör tillämpas på paketångfartyget Carlstad, som blifvit bygd under förutsättande, att de lagar, som då voro gällande, skulle allt framgent blifva tillämpade, samt att då fartyget icke kan lastas till mera än cirka hälften af hvad mätarebrevet bestämmer, det icke heller bör vara mätt större.

Stockholm den 27 December 1866.

C. E. Blixt.

Befälhafvare å ångfartyget Carlstad.

Ångfartyget Skåne är enligt mätebref af den 1 Juli 1866 i Göteborg nyläster 66,5, utgörande sex tusen sexhundrafemtio centner. Fartyget är beräknadt att med full last ligga 9,5 fot akter och 8,5 fot förut.

År 1864 den 2 December afgick ångfartyget Skåne från Stockholm till Lübeck med svår last af jern och diverse till en sammanlagd vikt af 4,600 centner och låg då $11\frac{1}{2}$ fot akter och $9\frac{3}{4}$ fot förut. Samt anser jag, som varit fartygets befälhafvare under 6 år, att större last än 4,600 centner kan ej utan stor risk inlastas.

Stockholm den 7 Januari 1867.

Fredr. Malmberg.

År 1856 hade ångfartyget Götha på sig till last cirka 1,600 centner och var då mycket hårdt lastad eller hvad man kallar krabbad.

Full brännvinslast har jag haft uti henne, hon lastar i båda rummen 140 hundrakanns-kärl brännvin, väl stufvade, man antar att hvarje kärl väger brutto 7 centner högst, hvilket utgör under däck en last af 980 centner, lägger man nu till 60 fat, som möjligen kunna läggas på däck, så utgör dessa 60 fat 420 centner och hela lasten således 1,400 centner, hvilket fartyget kan bära, men då är hela däckets belamradt med fat och ligger fartyget nära nio fot för. Uti spannmål lastar hon cirka 500 tunnor korn under däck, om man då antar att hvarje tunna väger 13 lispund, gör det en tyngd af 1,300 centner och ligger då fartyget $8\frac{1}{2}$ fot samt $8\frac{1}{4}$ akter. Detta är med vilkor att ej fullt kolförråd innehafves (utan cirka 130 tunnor). Om man nu skulle lägga, vi antaga 200 centner gods på däckets, så skulle fartyget innehafva 1,500 centner, men skulle då ligga $9\frac{1}{4}$ fot för och $8\frac{1}{2}$ styfva akter, så att intet skulle jag önska vara uti någon sjögång med henne, utan vore bäst att hålla sig i smult vatten, och farten skulle blifva mycket dålig.

O b s. Sedan år 1856 har fartyget blifvit tyngre, dels genom nya förstärkningsplåtar och stöttor på sidorna samt ett tvärskeppsskott till, samt allting surt och vått i hjulhusen. När fartyget ligger nio fot för, så ligga vingarne 2 fot och 8 verktum öfver vattnet.

Nils Aug. Djurberg.

Att förestående åtta afskrifter äro öfverensstämmande med de oss föredde originalen, intyga

Ludv. Fredholm.

C. Engel.

Då förestående bevis tydligen angifva, att något misstag föranledt stadgandena i den öfverklagade författningen, kan Utskottet ej finna billigt, att de fartyg, som voro lagligen uppmätta, innan nämnda författning blef gällande, skola vara i saknad af sina på laglig väg bekomna mätbref. Andra Kammaren har redan, genom antagande af första punkten i Betänkandet, uttalat den grundsats, att det endast är förändring af fartygen, således icke förändring af mätningssättet, som bör förbinda till ommätning. Riksdagen har redan, genom begge Kamrarnes bifall till Stats-Utskottets Betänkande N:o 20 Litt E., beslutat en underdånig skrifvelse med begäran att de fartyg, som före nya skeppsmätningssförordningens tillämpning voro fria från fyr- och båkafigter, hädanefter må åtnjuta samma frihet, hvilket är alldeles detsamma som att gifva deras gamla mätbref gällande kraft. Af dessa anledningar finner Utskottet fullt skäl att tillstyrka de gamla mätbrefvens gällande kraft äfven för andra fartyg, och vågar således ännu en gång vördsamt hemställa, det Kammaren måtte besluta, att uti den underdåniga skrifvelsen jemväl anhålla:

1:o att Kongl. Maj:t täcktes förklara det nu gällande förordningar om skeppsmätning icke må tillämpas för fartyg, som äro uppmätta före den 1 Juli 1866, utan dessas egare tillerkännas rättighet att af vederbörande auktoriteter erhålla bevis öfver fartygens lästetal, enligt den före nämnda tid verkställda mätningen, samt sådana bevis få tjena till efterrättelse vid skeppsumgålders erläggande, intilldess ett nytt skeppsmättnings-reglemente blifver fastställt.

Stockholm den 11 Mars 1867.

På Utskottets vägnar:

G. C. WITT.

Utskottets ordförande.

Herrar *Rönblad* och *Hellerström* åberopa sin vid Betänkandet N:o 1 afgifna reservation.