

N:o 3.

Ank. till Riksd. Kansli d. 25 Febr. 1867, kl. 2 e. m.

*Andra Kammarens Tillfälliga Utskotts (N:o 6) Betänkande N:o 1,
öfver motionen N:o 205 af Herr Matts Pehrsson, om upp-
häfva af det nya skeppsmättnings-reglementet, m. m.*

Innan Utskottet yttrar sig om ifrågavarande motion, torde det vara nödvändigt att lemna en kort redogörelse för skeppsmätning i allmänhet samt för de grunder, på hvilka det af motionären öfverklagade skeppsmätningssättet hvilar.

Emedan man med ett fartygs lästetal förstår ett tal, som utmärker huru stor last fartyget kan intaga, men sjelfva denna last kan mätas på två sätt, nemligen antingen i rymd eller i tyngd, så har man också två sätt att mäta fartygs lästetal. Man kan nemligen antingen uppmäta kubikinnehållet af fartygets lastrum och, då man antager en läst innehålla ett visst antal kubikfot, derigenom bestämma huru många sådana läster fartyget kan *inrymma*; eller ock kan man beräkna huru stor tyngd fartyget kan bära, utan att blifva för hårdt nedlastadt, och, derigenom att man antager en läst vara ett visst antal skålpund, bestämma huru många sådana läster fartyget kan *bära*. De flesta nationer hafva tagit skeppsrumsens kubikinnehåll till norm för lästetalets bestämmande, och äfven i Sverige lärers i fordna tider rymden utgjort grunden för lästetalsberäkningen; men sedan den snillrike skeppskonstruktören Chapman visat det vara mera theoretiskt riktigt att räkna fartygs lästetal i tyngd, så blef för skeppsmätning i Sverige bestämdt, att fartygs lästetal skulle beräknas i *svåra läster*, hvardera utgörande en tyngd af 5,760 skålpund viktualievigt. Härvid bör dock särskildt anmärkas en egendomlighet i afseende på skeppsmätning, hvilken knappt torde hafva sin motsvarighet i någon annan slags mätning, nemligen att äfven de nationer, som mäta i rymd, dock på visst sätt räkna i tyngd. Sådant är t. ex. förhållandet i England, der en *ton* är 20 engelska centner, men der ett fartyg mätes i tons på det sätt att 92,4 engelska kubikfot af skeppsrumsrummet beräknas för hvarje ton. Det synes som om vid första början att mäta skepp man utgått från det antagande, att ett skepps förmåga att

Bih. till Riksd. Prot. 1867. 8 Saml. 2 Afd. 2 Band. 2 Häft.

bära tyngd står i direkt förhållande till dess rymd, ett antagande, som är alldeles oförenligt med verkliga förhållandet nu för tiden, sedan man eger en ofantlig mängd olika fartygsformer.

Antingen man vill lägga rymden af fartyget eller tyngden af lasten, som det förmår bära, till grund för skeppsumgälderna, så vore det ingalunda svårt att med noggrannhet uträkna lästetalet, om man nemligen hade tillfälle att göra alla de mätningar, som dertill erfordras, hvilket ej kan ske, utan att fartyget ligger fullkomligt stilla, således i en docka eller åtminstone i en hamn, der ingen sjögång finnes. En skicklig mätare med flera biträden skulle dock behöfva minst en dag för att upptaga alla mätten och en dag för att uträkna lästetalet, hvarför ett sådant sätt vore alldeles opraktiskt, i anseende till den kostnad och tidsutdrägt, som dermed följde. Att åstadkomma ett enkelt, praktiskt och rättvist skeppsmätningssätt utgör ett ganska svårt problem, som hvarken i Sverige eller utlandet ännu blifvit tillfredsställande löst. Att redogöra för alla orsakerna härtill blefve alltför vidlyftigt och svårigen fattligt för andra än män af facket. Utskottet får blott i korthet antyda förhållandet. Då man räknar lästetalet i tyngd, är ett fartygs lästetal icke någon bestämd kvantitet, utan en variabel storhet, som i visst afseende är beroende af helt andra omständigheter än fartygets storlek. Ett och samma fartyg kan t. ex. bära mycket flera läster, om det midt i sommaren intager spannmål, för att föra tvärs öfver Östersjön, än om det på hösten lastas med jern, för att under November-stormarne passera Nordsjön och oceanen. Då en befälhafvare lastar sitt fartyg till ett visst djupgående, vägar en annan, som får samma skepp att föra, icke lasta det så djupt o. s. v. Skeppsmätnings-reglementet måste dock angifva en bestämd norm för lästetalets bestämmande.

Det reglemente för skeppsmätning, som gällde intill sista hälften af för- lidet år, är utgifvet år 1840 och var den tiden tillämpligt, men sedan dess hafva andra än de då brukliga fartygsformer tillkommit, hvarjemte hjulångfartyg undergått sådana förändringar i afseende på hjulskofarnes placering, att mätningen af ångfartygens lästetal, hvilken mätning grundade sig på denna placering, numera icke kan ske på det föreskrifna sättet, emedan somliga fartyg då blefve alldeles utan lästetal. Propellerångfartyg funnos ej år 1840, hvarför nämnda reglemente saknar föreskrift huru de skola mätas.

Det sednast anbefallda, af motionären öfverklagade skeppsmätningssättet föreskrifver uti *Kongl. Maj:ts nådiga Förordning, angående mätning af handelsfartyg och båtar* och *Kongl. Maj:ts nådiga Instruktion för Skeppsmätare*, begge utgifna den 21 December 1865, samt *Kongl. Maj:ts nådiga Kungörelse, angående tillämpning af vissa föreskrifter i Kongl. Förordningen den 21 December 1865 om mätning af handelsfartyg och båtar samt uti Instruktionen för skeppsmätare af samma dag*, gifven den 29 Maj 1866.

Granskar man de nyssnämnda författningarne, så finner man, att dräktigheten eller lästetalet skall beräknas i tyngd och att enheten för beräkningen är *nylästen*, som utgör tiotusen skålpund, men att mätningen sker såsom vore det fråga om att blott finna fartygets hela utvändiga rymd. Sättet, på hvilket denna rymd mätes, är särdeles anmärkningsvärdt. Fartygets längd i öfversta däckets först; derefter tager man med en mätkedja, som manas under fartygets köl, hela omkretsen af fartyget på trenne särskilda ställen, nemligen vid midtpunkten af den nämnda längden, samt vid de punkter, som dela hälfterna af längden midt i tu. Dessa mätningar läggas till grund för hela beräkningen. Man finner nemligen i reglementet tre tabeller, hvilka angifva: *den första* de akterskepps-areer, som motsvara alla möjliga akterskeppsperimetrar mellan 10 och 150 fot, *den andra* de midskepps-

areer, som motsvara alla möjliga midskeppsperimetrar mellan 10 och 150 fot, den tredje de förskepps-areer etc. etc. Emedan både akterskepps-, midskepps- och förskepps-areer på olika fartyg förekomma af de mest olika former, så att, då de på det ena fartyget likna rektanglar med afrundade hörn, hafva de på ett annat ej långt ifrån triangulär form, måste man medgifva det vara alltför vanskligt att bestämma ett fartygs genomskärningsarea, på grund deraf att man känner dess omkrets. Härtill kommer att, då mätkedjan sträckes omkring fartyget under kölen, uppstår ett tomrum emellan mätkedjan och fartygets botten invid kölen, hvilket tomrum blir ganska betydligt, om fartyget har stark så kallad "holkrabb" eller inböjning af botten vid kölen, hvaraf följer att omkretsen tages af en area, som i sjelfva verket ej finns på fartyget. En annan oegentlighet af ett dylikt mätningssätt är, att om tvänne fartyg hafva fullkomligt samma form och storlek, men det ena har t. ex. dubbelt så hög köl som det andra, så får det, som har den högre kölen, en större omkrets och blir följaktligen påfördt ett större lästetal, ehuru kölen icke det ringaste bidrager till förökande, hvarken af fartygets rymlighet eller dess förmåga att bära last. Det har också, under den korta tid förordningarne varit tillämpade, visat sig, att de äro alldeles olämpliga och af ett särdeles menligt inflytande på sjöfartsförhållanderna. Det uppehåll och den ej obetydliga kostnad, som försörskats för sjelfva mätningen, enligt det i detaljbestämmelserna särdeles invecklade och vidlyftiga mätningssättet, utgör den minsta delen af olägenheterna. Sjelfva resultatet af mätningen är så mycket mera nedslående för skeppsredarne. Utskottet har från vederbörande embetsverk inhemtat upplysningar om skilnaden emellan resultaten af gamla och nya mätningssätten och funnit förhållandet i hög grad betänkligt. En del ångfartyg hafva blifvit mätta till två, tre, ja ända till öfver fyra gånger så stort lästetal, som det hvartill de förut voro uppskattade, och andra till ungefär hälften af förra lästetalet. Om man äfven måste medgifva, att ångfartyg i allmänhet tillförene voro origtigt uppmätta och att detta till någon del verkat den stora skilnaden, så är det dock obestriddigt att många af dessa fartyg nu blifvit allt för hårdt uppskattade och att den orimliga inkonsequens, som ligger deruti att en del fartyg numera skola betala tre gånger så stor afgift som tillförene, då andra deremot, till följd af samma mätningssätt, icke få betala mer än hälften af hvad de förut erlagt, ingalunda kan förklaras på annat sätt än genom att medgifva mätningens olämplighet. Ett säkert bevis på mätningssättets otjenlighet har man deruti, att i allmänhet smärre segelfartyg, hvilka redan förut voro mätta till så högt lästetal de lämpligen kunna påföras, blifvit efter nya mätningssättet åsatta vida högre, stundom en half gång till så stor drägtighet som förut, en naturlig följd deraf att dessa fartygs tvärskepps-genomskärnings-areer vanligen äro de, som mest närma sig triangelformen. Hårdast drabbar detta de däckade fartyg, som förut voro under 6 nyläster, och de odäckade, som voro under 9 nyläster, ty dessa egde då rättighet att segla utan erläggande af fyr- och båkafgifter, hvaremot de nu få betala för hela den påförda, i sig sjelf allt för stora drägtigheten. Detta kan ingalunda hjälpas genom att föreskrifva, det fartyg af ett högre lästetal än 6 och 9 nyläster befrias från sagde afgifter, ty då befrias äfven sådana fartyg, som enligt nya mätningssättet fått alltför liten drägtighet.

Den sålunda erhållna faktiska och praktiska vederläggning af teorien för det nyuppfunna mätningssättet framträder här i skarp motsats mot det stränga stadgandet i förordningens § 10, hvilken ordagrant lyder så: "Befinnes vid ommätning, hvarom § 7 handlar, fartygs drägtighet med mer än en procent afvika från det

i fartygets förra mätbref angifna lästetal, utförde Tullkammare likaledes nytt mätbref, och anmäle derjemte den skeppsmätare, som samma mätning förrättat, till åtal vid behörig domstol, vid hvilken anmälan bör fogas så väl det origtiga mätbrefvet, som det öfver kontrollmätningen afgifna bevis.“

Motionären föreslår:

1:o att det nya skeppsmättnings-reglementet måtte upphävas och de gamla mätarebrefven återställas till fartygsegarne från tullkamrarne, der de nu förvaras; eller ock

2:o att fyr-, båk- och lastpenningarne nedsättas till samma belopp som erlades innan det nya mätningssystemet tog sin början, och, så vidt möjligt, något derunder;

3:o att en gång mätt fartyg, som icke undergått förbyggnad eller annan väsendtligare reparation, måtte ånyo mätas endast hvarje tionde år, i likhet med den äldre författningens föreskrift.

På grund af hvad Utskottet redan haft äran anföra, instämmer Utskottet i motionärens begäran i första punkten, vid hvilket förhållande andra punkten torde anses hafva förfallit. Dock får Utskottet upplysa, att mätbrefven troligen ej äro allmänt till finnandes i Tullkamrarne, men att dels hos Magistraterna i de städer, der fartyg, som blifvit försedda med Magistraters mätbref, undergått mätning, dels hos de fordna skeppsmätarne och kontroll-officerarne, dels å Tullkamrarne ej böra saknas tillförlitliga uppgifter på det lästetal, hvartill alla före den första Juli 1866 mätta fartyg blifvit uppmätta. Då förordningen ej kan genast upphävas, innan någon ny finnes att sätta i stället, måste den naturligtvis ad interim tillämpas på sådana fartyg, som ej förut blifvit mätta.

Vid motionärens förslag i tredje punkten får Utskottet anmärka, att enligt 1822 års skeppsmättningsreglemente ommätning hvart tionde år egde rum, men att detta stadgande bortogs, då 1840 års reglemente utgafs. I sistnämnda reglemente föreskrefs att Svenska och med dem likställda utländska fartyg, som en gång blifvit uppmätta, icke behöfde ommätas, förrän de undergått någon tillbyggnad eller svår reparation, hvarigenom deras drägtighet kunnat förändras. Utskottet anser sistnämnda stadgande vara det enda lämpliga, helst det icke synes vara för Kronan nödvändigt eller mot den enskilde rättvist att oftare göra ny mätning på fartygen.

Utskottet får vördsamt föreslå det Riksdagen måtte hos Kongl. Maj:t i underdånighet anhålla:

1:o att Kongl. Maj:t täcktes 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 lastdrygheit samt att en gång uppmätt fartyg icke må vara underkastadt ommätning oftare, än då det undergått någon på lästetalet inverkan förändring;

2: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

verkställda mätningen, samt sådana bevis få tjena till efterrättelse vid skeppsumgålders erläggande, intilldess ett nytt skeppsmättnings-reglemente blifver fastställt.

Stockholm den 25 Februari 1867.

På Utskottets vägnar:

G. C. Witt,

Utskottets Ordförande.

Reservation:

af Herrar *Rönblad* och *Hellerström*: "I Utskottets förslag i andra punkten af Betänkandet hafva vi icke kunnat instämma. Vi anse nemligen att det nya skeppsmättnings-reglementet måste gälla och tillämpas till dess ett annat kan varda utfärdadt samt att reglementet derförinnan ej eller kan delvis undanrödjas, på sätt Utskottet föreslagit."
