

N:o 19.

Ank. till Riksd. kansli den 19 april 1901, kl. 12 midd.

Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande n:o 5, med anledning af väckta motioner om skrifvelse till Kongl. Maj:t angående lagstadgade anordningar vid transport af timmer sjöledes m. m.

Till utskottet har remitterats tvänne inom Andra Kammaren väckta motioner, n:is 7 och 23. I den förstnämnda föreslår herr *J. A. Kinnman*, »att Riksdagen ville genom skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes taga under ompröfning, hvilka åtgärder som böra vidtagas för sjöfartens betryggande från faror, orsakade genom transport af timmer i flottar eller s. k. mosor», och i den senare motionen hemställer herr *E. Smith*, »att Riksdagen ville i skrifvelse till Kongl. Maj:t begära, det täcktes Kongl. Maj:t låta utarbета och för Riksdagen framlägga förslag till lag rörande sådana åtgärder vid transport af timmer i eller i närheten af farleder, att fara för sjöfarten derigenom förekommes.»

Till stöd för sina motioner hafva begge motionärerna framhållit, hurusom vid transport af timmer i flottar, dessa vanligen sammanläggas till en sådan längd, att de ej kunna af den bogserande ångaren fortskaffas och styras, hvilket ofta haft till följd, att utsatta sjömärken till fara för sjöfarten borttagits eller rubbats från sina platser.

Herr *Kinnman* erinrar om det icke sällan förekommande förhållande, att timmerflottar slita sig loss från den bogserande ångaren och flyta omkring till stor fara för fartyg, helst i mörkret, under det att herr *Smith*

i sin motion särskildt påpekar faran af att möta stora timmertransporter i smala sund och trånga farvatten, der fartygen med öfverhängande risk för grundstötning eller strandning måste hålla undan för flottarne samt vidare den mängd kringflytande timmer, som anträffades, när flottarne gjort haveri eller sprängts af vind, sjö eller grundstötning och hvilken innebure en ständig fara för ej allenast propellern, utan äfven sjelfva skrofvat, som vid kraftig beröring dermed lätt kunde springa läck.

Sistnämnde motionär, som anser nu gällande lagbestämmelser för sjöfartens betryggande mot skador af timmertransport helt och hållet magtlösa, föreslår, att vid fastställande af lagstadgade anordningar för sådan transport framför allt borde iakttagas, att transport af löst timmer inom »bom» eller »länsa» förbjödes, hvarjemte borde föreskrifvas, att flottarne lades så, att de ej kunde slås sönder af sjön samt att de ej finge tagas så långa och breda, att de innebure risk för i trånga sund eller farleder mötande fartyg, och att en bogserbåt ej finge taga större lass än han orkade fortskaffa och styra, äfven om sjö och vind komme från sidan.

Motionen är åtföljd af intyg från befälhafvare å fartyg, som trafikera Norrlands kuster, samt från lotskaptenerna i Luleå, Sundsvall och Göteborg, hvilka samtliga instämma i motionens syfte, lotskaptenen i Sundsvall dock med anmärkning, att den af timmerbogsering framkallade faran enligt hans uppfattning i allmänhet vore något öfverdrifven.

För utredande af föreliggande frågor har utskottet inhemtat utlåtande från kongl. lotssyrelsen, lotskaptenerna i Luleå och Sundsvall, Ångerman-
länsvens flottningsförenings styrelse, ångfartygsbefälhafvaresällskapet i Stockholm, kanalfloTTans ångfartygsbefälhafvaresällskap, åtskilliga trävaru- och sågverksaktiebolag m. fl., hvarjemte lotskaptenen i Sundsvall vid sitt utlåtande fogat yttranden af lotsförmännen inom Sundsvalls lotsfördelning samt af ett antal hamnkaptener och sågverksegare m. fl., hvilka samtliga yttranden och utlåtanden finnas som bilagor vidfogade utskottets utlåtande och till hvilka utskottet tillåter sig hänvisa.

Af de upplysningar, som derigenom vunnits, finner utskottet framgå: att i utprickade farleder, hvarest transport af timmer i flottar bedrifves, de flytande sjömärkena ej sällan borttagas och rubbas från sina ställen af bogserade timmerflottar,

att i enstaka fall grundstötning och förlust af fartyg deraf uppkommit, men deremot icke veterligen någon förlust af människolif,

att fara och olägenhet för sjötrafiken otvifvelaktigt uppstå dels genom dylika tidt och ofta inträffade rubbningar af de flytande sjömärkena, hvilka ej alltid genast kunna blifva observerade eller rättade och dels genom de stora timmermassor, som ofta, bogserade af allt för svag motor eller rent

af i saknad deraf, belamra de trängre farlederna och derigenom stundom hindra annan sjöfart att utan risk passera.

Vid försök att afhjelpa de anmärkta olägenheterna yppa sig emellertid, såsom de utlåtandet vidfogade skrivelser tydligen visa, icke så få svårigheter.

Då trävaruindustrien är en för vårt land synnerligen viktig näring, hvaraf, såsom lotsstyrelsen framhåller, större delen af den norrländska sjöfarten i sista hand är beroende, och man därför bör vara mån om att icke utan tvingande skäl bestämmelser i nu ifrågavarande afseende meddelas, som verka hämmande eller hindrande på denna näring, torde först böra tillses, huruvida icke från statens sida åtgärder kunde vidtagas till afhjelpande af dessa faror och olägenheter.

Den största faran för sjöfarten ligger, såsom motionärerna framhållit, otvifvelaktigt deruti, att de utsatta sjömärkena genom bogserade timmerflottar ej sällan borttagas eller rubbas från sina platser.

I detta afseende torde måhända en förbättring i dessa öfverklagade förhållanden kunna vinnas genom ändamålsenligare konstruktion af sjelfva prickarne. Sålunda borde i de farleder, der timmerflottning bedrifves, prickarne förses med starkare försänkning och i vattenytan erhålla en form, som icke så lätt utsatte dem för att vid kollision med timmergrimma eller flotte fastna i dessa.

Skulle det oaktadt inträffa, att sjömarke vid dylik kollision rubbades från sitt läge eller lösrycktes, borde det åligga befälhafvaren å den bogserande ångaren att ej blott derom ofördröjligen göra anmälan utan ock i närmaste granskning af märket utlägga varningssignal, hvartill borde användas en särskildt och uteslutande för sådant ändamål afsedd, lätt skönjbar boj.

Vid en lagstiftning i dessa frågor torde för öfrigt det af lotskaptenen i Sundsvall Karl Sundholm afgifna förslaget vara förtjent af särskild uppmärksamhet.

Detta förslag har i den af bemälde lotskapten till kongl. lotsstyrelsen insända skrivelse affattats i följande trenne punkter:

1:o) I de farvatten, som äro tränga och krokiga, och der, genom att prickar af en eller annan orsak rubbas, fara för trafiken kan uppstå, bör om möjligt farleden utvisas af ensmärken.

2:o) Kunna dylika märken icke anbringas, ledes om möjligt bogsertrafiken och den öfriga trafiken fram skilda vägar.

3:o) I sjökorten utläggas de för bogsering anvisade lederna, hvilka bogserbåtar vid bogsering skola vara förpligtade att följa, om omständigheterna det medgifva.

De i lag gifna bestämmelser till sjöfartens tryggande mot de faror, som i föreliggande motioner afses, innehållas i strafflagens 19 kap. 21 §, der det stadgas i mom. 1, att den, som ouppsåtligen genom vårdslöshet, oförsigtighet eller försummelse är vållande till skeppsbrott, straffas med fängelse i högst 6 månader eller böter, och i mom. 2, att »är någon på sätt nu sagdt är vållande till skada å fyr- eller känningsbåk eller annat sådant tecken, som i 10 § nämndt är (prick, visare eller annat tecken, som till sjöfarandes rättelse satt är) straffas med böter.»

Det är icke osannolikt, att de anmärkta farorna, så vidt de angå rubbade af utsatta sjömärken, till en del hafva sin grund i en efterlåten tillämpning af gällande lag. I hvarje fall torde icke med nödvändighet någon skärpning af nu gällande ansvarsbestämmelser erfordras, men väl en utsträckning af bötesansvaret, i den mån sådant af en mera ingående lagstiftning i dessa frågor påkallas, först och främst för underlåtenhet att vid rubbade af prick eller förlust af flotte göra anmälan derom hos vederbörande myndighet.

Vid en blifvande nödvändig allsidig utredning af dessa för såväl trävaruindustrien som sjöfarten viktiga frågor torde man, derest nu ifrågasatta åtgärder från statens sida ej kunna anses tillfyllestgörande, böra tillse, hvilka föreskrifter må meddelas i fråga om sättet för timmertransporternas verkställande.

Gent emot de af herr Smith, beträffande först transport af timmer inom s. k. »länsor» eller »grimmor» föreslagna åtgärder, torde böra erinras, att sådan transport, hvilken i virkesegarnes eget välförstådda intresse i allmänhet blott förekommer å de inre vattendragen och i skärgårdarne, icke kan utan kämbart afbräck för sågverksindustrien förbjudas.

Sorteringen af de stora timmermassor, som med vårflödena nedkomma till sorteringsbommarne, måste nemligen till ytterlighet forceras för undvikande af öfverfyllnad i bommarne. Dessa skulle eljest söndersprängas och virket bana sig väg till de nedanför belägna fjärdarne och hafvet. Om det till afhemtning utsorterade timret skulle läggas i flottar, innan det finge transporteras från sorteringsplatsen, förorsakades alltid hinder i sorteringsarbetet med åtföljande risk att spilla timmer till hafs, hvarförutom genom flottlägningsarbetet och flottarnes rifning vid sågverken betydligt ökade kostnader komme att uppstå såväl för sågverken som för virkesleverantörerna. Slutligen skulle äfven hinder möta för flottläggning å sorteringsplatserna derigenom, att dessa områden på en del ställen äro så grunda och utsatta för ytterligare uppgrundning, att muddring derstädes årligen måste pågå för att hålla så stort vattendjup, att enkelt timmer der kan flyta fram.

Att bogsering af timmer inom »grimmor» eller »länsor» i synnerhet i trängre farvatten är för fartygstrafiken hinderlig i följd af den stora omfattning dylika timmerfyllda ringbommar vanligen hafva, lär icke kunna förnekas, men då sådan transport, i den utsträckning, hvari densamma nu försiggår, synes vara för sågverksrörelsens ändamålsenliga bedrivande nödvändig, torde ingen annan inskränkning deruti böra göras, än att ett lämpligt maximiantal bestämmes af de stockar, som inom en och samma ringbom transporteras.

Hvad derefter beträffar den af herr Smith äskade föreskriften om flottarnes hopläggande på sådant sätt, att de *ej kunna* slås sönder af sjön, måste det anses ligga i virkesegarnes eget intresse, att så säkert hopfoga såväl flottarne sins emellan som timret inom hvarje flotte, att intet deraf går förloradt. Om ändock på grund af synnerligen ogynsamma väderleksförhållanden löst timmer eller hel flotte någon gång skulle förloras, borde det åligga befälhafvaren å den bogserande ångaren att åtminstone i det senare fallet ofördröjligen göra anmälan derom till vederbörande lotsbefäl.

Såsom en annan allmän säkerhetsåtgärd vid timmerbogseringar borde vidare föreskrifvas, att å timmerflotte, som bogserades, skulle nattetid eller i mörker föras å flottens aktersta del och, då flera flottar bogserades cfter hvarandra af samma motor, åtminstone å den sista, en lanternerna med viss bestämd lyskraft. Likaså synes sjöfartstrafikens ostörda gång å Trollhätte kanal, Göta elf och andra dylika lifligt trafikerade farleder kräfvat föreskrift derom, att timmertransporterna å dessa farleder endast böra ske med tillhjälp af ångmotor.

Bestämmelser åter i fråga om timmerflottarnes storlek, antalet flottar, som få bogseras af en och samma motor samt dess förhållande till den bogserade timmermassan m. m. torde, derest de anses nödiga, böra afpassas efter de särskilda förhållandena inom olika delar af landet, i hvilket afseende det synes böra åligga Kongl. Maj:ts befallningshafvande hvar å sin ort att efter vederbörandes hörande och i enlighet med vissa derom gifna allmänna föreskrifter gå i författning om utfärdande af dylika bestämmelser.

Då det sålunda synes utskottet obestriddigt, att det sätt, hvarpå timmertransporter i våra farleder för närvarande bedrivnas, ofta medför olägenheter och faror för sjöfarten, och utskottet därför anser nödigt att för sjöfarten betryggande åtgärder vidtagas i detta afseende, något som dock enligt utskottets åsigt förutsätter en allsidig utredning af denna fråga, får utskottet med anledning af herrar Kinnmans och Smiths förevarande motioner vördsamt hemställa,

att Andra Kammaren för sin del ville besluta, det Riksdagen måtte i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes låta verkställa utredning, om hvilka åtgärder må, med hänsyn till transport af timmer sjöledes, vidtagas för sjöfartens betryggande mot de i följd af dylik transport uppkommande faror och olägenheter, och derefter för Riksdagen framlägga det förslag i ämnet, hvartill denna utredning kan föranleda.

Stockholm den 18 april 1901.

På utskottets vägnar:

G. KRONLUND.

Bil. 1.

**Yttranden från lotsförmännen inom Sundsvalls lotsfördelning med
anledning af herr E. Smiths motion angående åtgärder
rörande timmerbogseringar.**

Till chefen för Sundsvalls lotsfördelning.

Som svar å af mig infordradt yttrande angående en skrifvelse med begäran om upplysning huruvida men för sjöfarten förorsakats af timmerbogsering inom lotsplatsens område, får jag härmed vördsamt meddela, att jag ej har mig bekant att fartyg varit på grund eller tagit skada till följd af genom sådan bogserering rubbadt sjömärke, men torde de här ganska ofta förekommande fallen af bortdragna eller förflyttade prickar få tillskrifvas bogseringen af timmerflottar.

Hur ofta detta skett, kan jag ej ens närmelsevis uppgifva, då ytterst sällan bogserbåtarnas befälhafvare bry sig om att anmäla saken och kanske ofta ej sjelfva observerat händelsen, och då det är omöjligt utöfva någon kontroll häröfver. Under förlidna sommar har endast ett sådant fall blifvit af bogserbåtsbefälhafvaren hit anmaldt.

Gefle lotskontor den 21 februari 1901.

e. f.

Herman Jacobson.

Lotskaptensexpeditionen, Sundsvall.

' Enligt order af den 20 februari att inkomma med yttrande i saken angående timmerbogsering, meddelas följande:

I våra farleder är det stora olägenheter och faror för sjötrafiken, derigenom att på många ställen är så trångt, att timmerflottarne intaga hela farleden.

Händer ofta, att prickarne äro dragna från sina lägen och borttagna genom timmerbogsering. Men har icke inträffat, att något fartyg har skadats eller kommit på grund därför vid denna plats.

Gåsholma lotsplats den 4 mars 1901.

L. Em. Axner,
lotsförman.

Till lotskaptenen, Sundsvall.

Enligt order får jag, efter samtal med lotsplatsens lotsar, värdsamt meddela:

att något fartyg ej skadats eller kommit på grund i anledning af att sjömärken vid timmerbogsering rubbats ur sitt läge;

att med de förankringsstenar, som här användas, samt med det förbättrade system af ruskor å ruskprickar, som nu tillämpas, det är föga sannolikt, att prick rubbas af timmertransport inom läns eller bom;

att tillförene någon gång inträffade, att prick af timmerflottar blifvit släpad från sin plats, men har, som sagts, under de senare åren det händt ytterst sällan, under min tjänstetid — aldrig.

Stugsunds lotskontor den 22 februari 1901.

H. B. F. Bamberg,
öfverlots.

Till lotskaptenen, Sundsvall.

Med anledning af infordradt utlåtande om och i hvilken utsträckning bogserbåtar med sina timmerflottar rubba eller borttaga i farleden utsatta sjömärken, får jag värdsamt anföra:

att det ofta förekommer att prickar rubbas och äfven borttagas af dessa af vind och strömsättning nästan helt och hållet beroende timmerflottar och i synnerhet af inom skärgårdar oftast förekommande så kallade timmerlänsar, d. v. s. löst timmer omgifvet af och bogseradt i bommar;

att lots, som har kännedom om att en sådan flotte eller större timmerläns bogserats fram i trångare farled, aldrig kan vara säker på, att inte någon prick kan vara rubbad — oftast dragas de helt och hållet bort;

att äfven här förekommit lindrigt fall, då fartyg kommit på grund af ofvannämnda orsak;

att väl lagda djupflottar, som kunna framdragas med en hastighet af 3 å 4 knop, ej utgöra någon direkt fara för sjömärkena, utom i fall af vårdslöshet från bogserbåtens sida.

Agö lotsplats den 22 februari 1901.

Joh. Lundqvist.

Till lotskaptensexpeditionen, Sundsvall.

Till svar å skrifvelsen får jag värdsamt meddela: Som timmerbogsering här vid platsen icke bedrifves i någon nämnvärd skala, utan endast några hundra en och annan sommar ifrån närgränsande hamnar, så kan

jag meddela, att det har förekommit en och annan gång att bommen eller flotten har fastnat i nämnda prickar utaf den grund att farlederna till Stockviken äro smala, men sådana prickar bli ofördröjligen med det samma flyttade på sina platser. Och hvad som angår öppna sjön, så har jag icke funnit att någon prick har blifvit rubbad utaf timmerbogserare, hvilket härmed värdsamt meddelas.

Stockviken den 22 februari 1901.

J. A. Sundberg.

Till chefen för Sundsvalls lotsfördelning.

Som svar å skrifvelsen af den 20 dennes rörande lotskapten Smiths motion i Riksdagens Andra Kammar angående bogsering af timmerflottar, får jag värdsamt meddela, att under åren 1896—1900 ej en enda prick inom Bumöns lotsningsområde rubbats eller bortdragits och följaktligen ingen grundstötning eller annan skada deraf kunnat föranleda.

Bumö lotsplats den 21 februari 1901.

Gösta Bergström,
öfverlots af 2:a grad.

Till chefen för Sundsvalls lotsfördelning.

Som svar å skrifvelsen af den 20 dennes, rörande den af lotskapten Smith under pågående riksdag väckta motionen angående förbud mot visst sätt för flottning af timmer, får jag härmed värdsamt meddela, att inom Sundsvalls lotsningsområde under åren 1892—1900 många sjömärken bevisligen blifvit bortdragna af bogserade timmerflottar, men att likväl ingen grundstötning egt rum, eller någon annan som helst skada skett.

Sundsvall i lotskontoret den 21 februari 1901.

Joh. W. Liljeqvist.

Till lotskapten, Sundsvall.

Till svar på hit inkommen skrifvelse får jag härmed värdsamt meddela, att rubbning och bortdragning af sjömärken ofta förekommit under de senare åren af bogserbåtar, som med sina stora timmerflottar gå efter kusten och i de allmänna farlederna, mången gång på olämpligt sätt, som varit till obehag äfven för mötande fartyg. Att fartyg skadats eller kommit på grund i anledning af sjömärkens rubbning ur sitt läge har, hvad jag vet, icke inträffat.

Men att sjöolyckor genom rubbning eller saknad af ett sjömärke lätt kan inträffa, då märke eller prick, som blifvit rubbad eller bortdragen, kan få vara borta flere dagar, innan den kan komma på sin rätta plats eller ersättas med en ny. Önskvärdt vore att i någon mån få dessa olägenheter afhjelpa.

Årtholmen den 25 februari 1901.

H. P. Åkerberg,
lotsförman.

Till lotskaptenen.

Med anledning af skrivelsen af den 20 februari får jag härmed vördsamt afgifva följande utlåtanden.

Att vid timmerbogseringar, då timret är infångadt i s. k. bomarm och ej lagdt i flottar, sjömärken ofta blifvit rubbade och ibland äfven helt och hållet borttagna, men att på grund af dessa orsaker något fartyg blifvit skadadt eller grundstött har ej under den tid jag tjenstgjort vid platsen kommit till min kännedom.

Att bogserbåtar, och isynnerhet de mindre och svagare, ofta taga för sig så stora lass, att de uti trånga farvatten och smala sund delvis stänga farvattnet och sålunda hindra trafiken att obehindradt fortgå.

Att det inträffat att större fartyg genom ofvannämnda bogseringar stoppats och att de fått invänta timmerflottarnes passerande innan de kunnat fortsätta.

På grund af ofvan anförda vore det önskvärdt, om vid bogsering af timmerflottar bogserbåtar kunde åläggas att ej förse sig med större lass än de under alla omständigheter kunde manövrera.

Hernösand den 22 februari 1901.

J. A. Sundvall.

Till lotskaptenen, Sundsvall.

Härmed får jag vördsamt afgifva yttrande rörande timmerbogseringar i elfven.

Det inträffar icke sällan att prickar rubbas från sina platser eller helt och hållet bortsläpas från grundet på så djupt vatten att de blifva osynliga och omöjliga att få reda på för att göra dem oskadliga för trafikerande och isynnerhet för propellerfartyg, som möjligen med propellern kunna träffa desamma.

Hvad timmerbogseringen beträffar, händer ej sällan att den bogserande har tagit så stort lass att han har svårt att kunna styra detsamma, och

om vind kommer från sidan är det nästan omöjligt att hålla grimmorna strikte rätt efter hvarandra, utan de sista komma till lä om kursen och den bogserande måste hålla upp mot vinden för att klara lä land och vid angörande af trånga sund, helst under starka strömtider, då timmertransporten är störst, kan det inträffa att möta eller passera 2 à 3 timmerbogserare med hvar sina stora lass tätt efter hvarandra i Svanösundet, och för dessa är det en omöjlighet att styra klart eller hålla undan för ett mötande fartyg.

Det vore önskligt, om något kunde göras för förekommande af sådant. De böra få vidhålla sina rättigheter att använda grimmor, då flottläggning af timret blir för dyrt och stor tidsutdrägt, men förbud att icke taga större lass än ett visst antal stockar, ja, jag ville föreslå 5,000 och dessa fördelade i 2 à 3 grimmor, kopplade tätt och rätt efter hvarandra.

Det är mera sällsynt att se bogserbåtarna under mörker föra lanternorna på sista flottan eller präm, hvarför önskligt vore att fastställa böter för den som sådant uraktlåter.

Nylands lotsplats den 27 februari 1901.

Leo Fahlén,
lotsförman.

Lotskaptensexpeditionen, Sundsvall.

I anledning af lotsstyrelsens skrifvelse angående timmerbogseringar får jag värdsammast aflemna följande yttrande.

Det har under de senare årens lopp flerfaldiga gånger händt det prickar vid södra inloppet till Ulfön och i Näskefjärden rubbats ur sitt läge och tvenne gånger att prickar helt borttagits af timmerflottar och derigenom uppstått obehag för den trafikerande allmänheten, men har mig veterligt ej någon direkt olycka deraf vid eller omkring Ulfö inträffat.

Önskligt vore, om något kunde göras för bestämmande af flottarnas och grimmornas storlek vid bogseringar i trånga farvatten.

Ulfö lotsplats den 25 februari 1901.

J. A. Wiberg.

Till herr lotskaptenen i Sundsvall.

Till svar å skrifvelsen af den 20 dennes får jag härmed värdsamt meddela, att sjömärken här vid flere tillfällen blifvit rubbade eller skadade och till och med helt och hållet bortförda, hvilket säkerligen hufvudsak-

ligast skett nattetid, då timmerbogseringar merendels försiggå, men har bevis emot den skyldige saknats, hvadan intet kunnat göras åt saken utan hafva vi lotsar på egen bekostnad nödgats utsätta nya märken.

Någon skada har ej ännu här tillskyndats något fartyg derigenom att sjömärken vid timmerbogsering rubbats ur läge eller bortkommit.

Örnsköldsviks lotsplats den 22 februari 1901.

Carl R. Norlin,
lotsförman.

Till lotskaptensexpeditionen, Sundsvall.

Med anledning af infordradt yttrande »huruvida fartyg skadats eller kommit på grund, i anledning deraf att sjömärken vid timmerbogseringar rubbats ur sitt läge», får jag härmed vördsamt afgifva följande yttrande.

Åtskilliga gånger hafva prickar rubbats dels af timmerbogserare, dels ock af pråmbogserare, och då borttagen eller rubbad prick icke alltid så fort som önskvärdt vore kan tillrättställas, har ju härigenom olägenheter för sjöfarten kunnat förorsakas.

Då timmerbogserare vanligen taga allt för stora flottar för att i ogynnsamt väder och ogynnsam ström på ett något så när tillfredsställande sätt i tränga farleder kunna manövrera så, att ett mötande fartyg utan olägenhet kan passera (samma förhållande med en del bogserare, som på en gång bogsera ända till 4 à 5 pråmar), så har till följd häraf många gånger stora olägenheter förekommit, i synnerhet med segelfartyg; dock har härigenom hitintills ingen olycka här förekommit.

Det synes mig därför nödvändigt att en maximilängd å såväl flottar som pråmar bestämdes och att dessas tyngd icke finge vara större än att bogserare kunde styra sitt lass rätt genom farlederna.

Skags lotsplats den 26 februari 1901.

Er. Engström.

Till lotskaptensexpeditionen, Sundsvall.

Den nu vanliga timmerbogseringen i de allmänna farlederna förorsakar ej sällan rubbning af prickarna, och torde detta svårigen kunna afhjelpås, så framt ej timret lastas i pråmar, hvilket jag vördsammast föreslår.

Nordmaling den 23 februari 1901.

M. A. Tjernström,
lotsförman.

Bil. 2.

**Yttrande från hamnkaptener, sågverksegare m. fl. med anledning af
herr E. Smiths motion angående åtgärder rörande
timmerbogseringar.**

Till lotskaptenen och chefen för Sundsvalls lotsfördelning.

Till svar å eder insända skrifvelse angående timmertransporten å våra kuster, får jag härmed hänvisa till följande:

Under timmertransport i vår skärgård händer, såväl att prickar och bojar blifva rubbade från sina lägen, som äfven att hinder uppstå i seglationen, dock i båda dessa fall högst sällan och har mig veterligt hittills icke någon olycka därigenom inträffat, men man får vara mycket uppmärksam med att de rubbade föremålen fortast möjligt blifva återställda på sina platser.

Motionären påpekar att transport af timmer, inom läns eller bom, må förbjudas, hvarefter det borde föreskrifvas att timmerflottarna lades så, att de icke kunde slås sönder af sjön etc. Med den tioåriga erfarenhet jag har i timmerbogsering, tillåter jag mig säga, att förbjuda användandet af läns eller bom skulle allt för mycket ingripa på den enskildes rätt, ty om en virkesegare vill riskera att transportera sitt timmer i öppen sjö i läns, eller bom, må detta blifva hans sak, det kunde ju lyckas honom i förhållande som 1 till 1000. Och hvad angår flottarnas solida hopkomst lærer väl, i motsatt fall, blifva egarens risk. Förbud att begagna läns eller bom i skärgård lærer väl blifva att påbürda en egare en extra dryg utgift; man behöfver ju endast taga till jämförelse så dyrbart det skulle blifva, om timret, som afstjelpes på Flaket eller vid Sandarne, måste flottläggas för att från dessa respektive ställen transporteras till Mariehill, Grundvik eller Djupvik m. fl. ställen. Instämmer med motionären att det bör finnas en gräns för flottarnas storlek, ty erfarenheten har visat att med lämplig storlek af dessa samt lämplig bogserare, ända till fem à sex flottar efter hvarandra följa troget i bogserarens kölvatten, d. v. s. då icke öfverfallsväder inrräffar, ty då lærer väl hur stark bogserare som helst icke kunna styra flottarna som i vanliga fall. Vi hafva i vår hamnordning föreskrifvet, att en flotte icke får vara mer än 30 meter i längd och ej

hafva större bredd än 7 meter samt, att slanorna rundt en timmerbom skola vara högst 267 meter.

Instämmer med motionären att timmerlassen böra tagas i förhållande till bogserarens styrka. Å så kallade koppellinor bör sättas en gräns för deras längd, ty dessa, om jag så får uttrycka mig, »räfrumpor» blifva väl eljest snart till en längd i oändlighet.

Till sist tager jag mig friheten påpeka, att förankringarna på prickar och bojar säkerligen mången gång äro för lätta, hvilket naturligtvis gör att flyttning af prick eller boj lättare eger rum och anser jag vederbörande, som har med den saken att göra, bör därom uppmärksammas.

Söderhamns hamnkontor i februri 1901.

Ernst Trapp,
hamnkapt. n.

Kaptenen och chefen för Sundsvalls lotsfördelning h. herr Karl Sundholm, Sundsvall.

Med anledning af herr kapt. n Sundholms skrifvelse af 21 nästlidne februari, får jag härmed afgifva utlåtande i timmerbogseringsfrågan, nemligen:

att bogsering af timmer inom Gefle hamnområde försiggår enligt särskild föreskrift i hamnordning för Gefle stad och så vidt möjligt genom utprickade farleder för detta ändamål, men det oaktadt har en och annan gång sjömärken uti stora segelleden rubbats till följe af omöjlighet för bogserångaren att ingå i den för timmerbogsering afsedda leden genom mörker, eller ock genom vindens rigtning och styrka, samt timmerflottens längd och form (ref).

Önskligt vore därför, om något till det bättre kunde åstadkommas genom allmän lag, såsom förbud mot timrets bogsering i ref, utan måste timret vara lagdt i väl hopsurrade flottar af så pass stort djup och längd, att bogserbåten utan olägenhet kan manövrera samma i hård vind, i trånga farleder, eller vid mötande af annan farkost.

Det minst riskabla sättet för timmerbogsering torde nog vara i prämar, men blefve antagligen för dyrt.

Med största högaktning
C. W. Grundberg.

Till lotskapten och chefen för Sundsvalls lotsfördelning herr Karl Sundholm, Sundsvall.

Med anledning af från eder begärdd utlåtande angående olägenheter för sjöfarten, som kunna anses vara en följd af att s. k. timmerbogseringar bedrifvas i allmänna farleder i de norrländska farvattnen, får jag härmed anföra följande:

1:o) Anser jag mitt yttrande böra inskränka sig till den trafik af ifrågavarande slag, som förekommer inom Hernösands stads hamnområde.

2:o) Förefinnas icke inom nämnda hamnområde några som helst lotsverket tillhöriga prickar eller andra grundmärken, som af ifrågavarande timmertransporter kunna rubbas eller skadas.

3:o) Att något hinder för den öfriga sjöfarten eller klagomål i öfrigt på grund af timmerbogseringar i vår hamn ej försports.

4:o) Att för dylika bogseringar genom den trånga farleden i Hernösands kanal finnas särskilda afgifter och stadganden, hvilka hittills visat sig fullt effektiva för undvikande af hinder och olägenheter för trafiken derstädes.

Hernösand den 26 februari 1901.

F. W. Aspgrén,
hamnkaptén.

Till lotskaptenen i Sundsvall.

Med anledning af eder skrifvelse till Sundsvalls ångbåtsbefälhafvareförening med begäran om föreningens omdöme om, huruvida den ansåge att något borde eller kunde göras för att förhindra att sjömärken eller prickar så väl i öppna sjön som i inre farleder utefter norrländska kusten genom bogsering af flottadt eller i ringbommar inlagdt virke skadades eller rubbades från sin plats, få vi undertecknade, af föreningen utsedde komiterade, afgifva följande betänkande:

Att vi anse, att, till följe af farledernas olika beskaffenhet och djup, timret ej kan fraktas, flytande, i andra former än nu brukliga samt att transporten, tillfölje af de hittills företagna åtgärder för flottars och ringbommars hållbarhet, såväl i sjö som inom farleder, blifvit så fördyrad, att den ej gerna kan tåla vidare kostnader; dock anse vi, att en båt, bogserande utomskärs, ej bör belastas med tyngre virkesparti, än att den kan göra minst 2 knop genom vattnet i moderat väder samt att å bogserångare bör, helst af lag stadgadt, vara, förutom befälhafvaren, anställd pålitlig och med den farled, båten trafikerar, känd man, hvarigenom större trygghet för ifrågavarande sjömärkens framtida bestånd borde vinnas.

Hvad beträffar att flottarna skulle göras så starka att de ej kunna slås sönder af sjön, anse vi det omöjligt och angående transport med ringbommar anse vi det ej kunna förbjudas, då sådana måste användas på grunda farvatten.

Sundsvall den 25 februari 1901.

*J. P. Nordling. G. Sandström. Sigfrid Trapp. N. V. Hagelin.
A. Andersson.*

Till chefen för Sundsvalls lotsfördelning herr lotskapten Karl Sundholm, Sundsvall.

Tacksamt erkännande ingången af edert ärade cirkulär af den 21 dennes angående den af herr E. Smith till årets riksdag inlemnade motion i och för afhjelpande af det osäkerhetstillstånd för sjöfarten, som i synnerhet utefter de norrländska kusterna orsakas deraf, att timmerbogseringarna bedrifvas i de allmänna farlederna på ett ytterst olämpligt sätt, få vi med anledning deraf meddela, att vi sakna erfarenhet och kännedom angående ofvannämnda osäkerhetstillstånd i hvad som rör timmerbogsering längs hafskusten, men anse oss deremot ega så mycken större erfarenhet rörande timmerbogseringen inom Ångermanelfvens vattenområden nedanför Nyland. Under de 156 år, som vår sågverksrörelse här bedrifvits, har timret bogserats i *ringbommar* hit till sågverket, under det första århundradet medelst handkraft och sedermera medelst ångbåt, utan att vi ega kännedom om någon som helst annan olägenhet för sjöfarten än den, att fartyg vid förekommande tillfällen få i någon mån ändra sin kurs vid passerandet af ringbommarne, om dessa råka befinna sig i deras väg, och vi våga absolut påstå, att aldrig något menniskolif gått förloradt eller annan svårare olyckshändelse inträffat på grund af något osäkerhetstillstånd för sjöfarten, som härigenom skulle uppkommit inom den del af Ångermanelfven, der våra timmerbogseringar ega rum; och vi tro oss tryggt kunna säga, att något sådant olyckstillbud ej heller inträffat inom öfriga delar af Ångermanelfven. Att någon s. k. »surstock» en och annan gång orsakat ett propellerblads afslagning, är ett ledsamt faktum, som likväl ej genom motionärens förslag om timrets flottläggning skulle för framtiden undanrödjas, enär sådant timmer dels kommer flytande ned i farleden från timmerflottningen, utan att man alltid är i tillfälle observera och tillvarata detsamma vid sorteringsbommarne, dels flyta sådana stockar ut från sågverkens timmerbommar utan att sådant gerna kan förhindras.

I det motionen bifogade intyget från lotskapten Otto Stenberg nämnes särskildt Svanösundet i Ångermanelfven såsom ett sund, der bogsering

af ringbommar väsentligt försvårar genomfarten för större fartyg, och det kan ju ej förnekas att tillfällen inträffa, då någon tidspillan för fartygen der kan förekomma, dock ej af det omfång, att någon så vidtomfattande åtgärd deraf skulle kunna motiveras som lagstadgad flottläggning af allt timmer, som bogseras, hvilket, äfven om de lokala förhållandena ej inneburo oöfvervinneliga naturhinder för hela Ängermunelfvens timmermassas flottläggning, som vi för vår del tro, likväl skulle medföra en extra omkostnad af minst 3 öre per stock, eller för i år nedflottade cirka 6,000,000 timmer en summa af ej mindre än *180,000 kronor*.

Om motionären inskränkt sitt förslag angående förbud att transportera timmer inom läns eller bom till bogsering längs hafskusten, så tro vi, detta ej skulle mött någon opposition från timmeregarnes sida, enär risken att på sådant område förlora timmer i ringbommar är så stor, att timmergarne i de allra flesta fall sjelfmant flottlägga timret.

En lämplig åtgärd för åstadkommande af förbättrade förhållanden i trånga farvatten synes oss kunna vara, om man stadgar, att ingen bogserbåt får genom dylika namngifna sund och farleder hafva mera än ett visst antal timmer i släptåg per hvarje hästkraft, som bogserbåtens ångmaskin utvecklar. Visserligen kan man deremot anföra, att timmer har så olika dimensioner, att en sådan beräkningsgrund vore oegentlig, men numera, då det verkligen grofva timret utgör undantag, torde medeldimensionen ej i så hög grad differera, att deruti bör ligga något egentligt hinder för ett dylikt stadgande, och hvarje bogserbåts befälhafvare, som hemtar timmer från sorteringsbommarne, vet genom erhållna fraktsedlar, huru mycket timmer han medför.

Det synes oss äfven som det vore önskligt, om uteslutande sådana prickar kunde anbringas längs de farleder, der timmerbogsering eger rum, att de, i händelse en timmergrinna eller flotte komme i beröring med dem, äro så konstruerade, att de kunna nedtryckas under vattnet för att af sig sjelfva åter resa sig, när flottningsgodset passerat.

Kramfors den 25 februari 1901.

För Kramfors sågverk:

Paul Burchardt.

Till herr lotskaptenen och lotsfördelningschefen inom Sundsvall
lotsfördelningsdistrikt, Sundsvall.

I anledning af vid riksdagen väckt motion till skydd för sjöfarten »för det osäkerhetstillstånd», som i synnerhet utefter de norrländska kusterna skall orsakas deraf att timmerbogseringar bedrivnas i de allmänna

farlederna på ett ytterst olämpligt sätt, få vi härmed vördsamt afgifva utlåtande.

Hvad bogseringen vidkommer i öppna sjön, så lär väl ingen virkes-egare vilja riskera att frakta timmer inom läns eller bom, utan brukar alltid virket läggas i flottar, deri stockarne för hvarje lag med dels smiden och kettingar hopfästas samt sedan flotten färdiglagts så lägges ketting rundt om densamma, så tätt att minst två hvarf blifva placerade kring hvarje stocklängd i hela flotten.

Vi, som från Säskarö (2 mil hitom Haparanda) till Sundsvall bogserat 100,000-tals timmer, hafva alltid lagt flottarne på detta sätt, och hafva vi icke under samtliga transportererna förlorat hundra stockar.

Hvad åter vidkommer bogseringar inomskärs, är det obehöfligt att hoplägga virket, utan mera lämpligt att transportera detsamma inom läns eller bom, och skulle en annan flottläggning vålla virkesegarne, särskildt dem, som ega flere sågar, stora onkostnader utan motsvarande nytta, enär det ofta förekommer, att virket fraktas från ena sågverket till det andra, t. ex. såsom för oss, som ega både Nacka och Johannesvik.

Något hinder i trafiken har för öfrigt håller icke oss veterligt förekommit, hvarken inom- eller utomskärs genom transport af virke på förenämnda sätt, hvarför vi icke anse någon lagstiftningsåtgärd i motionärens syfte vara af behovet påkallad, eller att i hvad fall som helst transport af virke inomskärs må varda ifrån lagstiftningsåtgärd undantagen.

Sundsvall & Nacka den 23 februari 1901.

För Johannesviks aktiebolag
P. Unander-son.

Lotskaptenen herr Karl Sundholm, Sundsvall.

I svar å ärade af 21 dennes få meddela att vi, för vår del, ej ha oss bekant att uppgifna timmerbogseringar borttagit eller rubbat de utsatta sjömärkena.

Bogserbåtarne taga i regeln ej större flottar än att de ledigt kunna beherska dem, ty deras risk är för stor, då i motsatt fall det lätt kan inträffa att flotten går till sjös.

Strand pr Sundsvall 23 februari 1901.

Högaktningsfullt.
Trävaruaktiebolaget Strand-Sörvik
för A. Wager.

Blix.

Till lotskaptenen och chefen för Sundsvalls lotsfördelning herr kapten Karl Sundholm.

Med anledning af infordradt yttrande rörande herr E. Smiths motion till Riksdagen angående sättet för bogsering af timmer i allmänna farleder få vi vördsamt framhålla följande:

Såvidt vi kunna uppfatta frågan, afser motionären att åstadkomma lagbestämmelser för bogsering af timmer såväl inom- som utomskärs. Hvad beträffar utomskärs bogsering af timmer, så torde denna redan nu i timmeregarnes eget välförstådda intresse, åtminstone der det blir fråga om längre transporter, företagas med timret hopdraget i flottar. Samma förhållande eger på vissa ställen rum äfven vid inomskärs bogsering, der de lokala förhållandena, exempelvis godt utrymme vid utsorteringsbommarne och krent utrymme vid sågverkets timmerbommar, dertill föranleda, men på andra ställen åter kunna de lokala förhållandena vara sådana, att flottläggningen af timret, innan det utföres i allmänna farleden, blifver absolut omöjlig. Detta senare är förhållandet i Hernösands sågverksdistrikt eller Ångermanelfvens nedre del. Som bekant ligger af sorteringsbommarna Sandslåbommen strax ofvanför och Körjabommen strax nedanför Nylands lastageplass, der allmänna farleden (för den af motionären ifrågasatta sjöfarten) torde få anses taga sin början. Båda dessa sorteringsbommar hafva under de senare åren med den befintliga timmermängd af 5 à 6 millioner timmer visat sig knappt nog kunna medhinna sorteringen sådan denna nu föregår, nemligen med timrets instickande i bomläns, och skulle utan tvifvel på grund af bristande utrymme ej under några omständigheter kunna verkställa flottdragningen af ett så betydligt timmerkvantum. I detta distrikt (Ångermanelfven) har trävaruindustrien orsakat sjöfarten, och sorgligt vore då i sanning, om obehöfliga motioner med sjöfartens intresse såsom åberopade motiv skulle komma att föranleda lagbestämmelser, som komme att blifva ödesdigra i sina verkningar för båda dessa näringsgrenar; ty hvad kunnigt är har sjöfarten här hittills ej lidit men af det timmerbogseringssätt, som nu användes, och hvad beträffar rubbningar af sjömärken, så torde dessa i de norrländska farvattnen i de allra flesta fall förorsakas af isens rörelser.

Lugnvik den 27 februari 1001.

Vördsammast
Lugnviks sågverks kontor.
Joh. Finlund.

Till herr lotskaptenen och chefen för Sundsvalls lotsfördelning.
Med anledning af herr lotskaptenens skrifvelse den 21 innevarande februari jemte dervid fogade handlingar få vi, tacksamt begagnande det

tillfälle, som deri lemnats att afgifva utlåtande öfver herr E. Smiths i Riksdagens Andra Kammare väckta motion angående åtgärder mot de olägenheter, som förmenats vara med timmerbogseringar i synnerhet utefter de norrländska kusterna förbundna, äran härmed anföra följande.

Så vidt man kan finna af motionärens något dunkelt framställda motivering, afser motionären att göra någon skilnad mellan å ena sidan timmerbogsering utefter kusterna — i synnerhet de norrländska — och å andra sidan bogsering i de norrländska farlederna, hvarmed vi vilja förstå bogseringen i de norrländska elfvarnes nedre lopp och utflöden, der sågverken i allmänhet äro belägna.

Utaf dessa tvenne sidor af ifrågavarande spörsmål välja vi till skärskådande först den sistnämnda och fästa dervid uteslutande uppmärksamheten vid förhållandena sådana de gestalta sig i Ångermanelfven och dess sågverksdistrikt.

Först torde böra erinras derom, att — såvidt oss är känt — något allmänt klagomål öfver skador, orsakade af timmerbogseringar derstädes, icke afhörts. Är denna vår erfarenhet riktig, så ligger ju redan härutinnan en kraftig vederläggning af motionärens påståenden. Men äfven om några verkliga olägenheter för sjöfarten i öfrigt vore med timmerbogseringarna förenade, så vilja vi framhålla, hurusom andra anordningar i detta hänseende än dem, som nu allmänligen brukas härstädes, icke kunna tänkas praktiskt genomförda utan synnerligt förfång för sågverksindustrien. Härvidlag tillåta vi oss att hänföra oss till den utredning, som i förevarande ärende verkstälts af styrelsen för Ångermanelfvens flottningsförening i dess yttrande till det Riksdagens utskott, som har motionen under sin beredning. Flottningsföreningen framhåller, hurusom på grund af fastställda reglementen för Ångermanelfvens talrika bivattendrag flottningen af för närvarande omkring sex millioner timmer måste verkställas under loppet af fyra till sex veckor; att detta enorma tillopp af timmer nödvändiggör en snabb och oafbruten afhemtning vid sorteringsbommarna, om icke dessa skola sprängas och virket vind för våg drifva ut i fjärdarna, hvadan tillfälle omöjligen kan gifvas att lägga timret i flottar; att flottläggningsarbetet — äfven om tid dertill gäfves — icke kan ega rum inom förvaringsområdet, alldenstund vattnets djup icke är större än att oafbrutet muddringsarbete fordras för att timmer skall kunna flyta der, och att sådant arbete ännu mindre kan ifrågasättas ega rum utanför detta område, der allmän farled tillstöter; att de kostnader, som komma att uppstå genom timrets flottläggning, icke kunna beräknas till mindre än 3½ öre för timmer, hvilket vore detsamma som att betunga sågverksindustrien uti ifrågavarande distrikt med en årlig utgiftspost af

omkring 200,000 kronor; att sådana åtgärder komme — äfven om öfriga svårigheter kunde öfvervinnas — att vålla skogsegaren förlust, då virkesvärdet gifvetvis komme att sjunka i den mån flottningsumgälderna ökades; samt att bestämmelser i motionens syfte borde vara af nöden mindre påkallade nu än på den tid, då sjöfarten nästan uteslutande ombesörjdes af segelfartyg.

Om klagomål öfver af timmerbogseringarna i Ångermanelfven orsakade olägenheter förekommit, hafva väl dessa i allmänhet härrört från befälhafvare å de elfven trafikerande ångbåtarne. Om ock understundom fog härför förefunnits, så må det tillåtas oss framhålla, hurusom ångbåts-trafikintresset icke torde vara att anse såsom det hufvudsakligast berättigade intresset i en farled. Fråga torde vara, om icke minst lika stort berättigande bör inrymmas åt sågverksegarens intresse att använda vattendraget i och för virkestransport. En liknande uppfattning har vid några tillfällen bekräftats jemväl från högsta ort. Den 7 januari 1897 bestämde Kongl. Maj:ts befallningshafvande i länet genom resolution, hvilken af Kongl. Maj:t den 18 februari nästföljande är fastställdes, visst ansvar för den, som med ångbåt färdades med större fart än 7 knop mellan Lunde tullstation och midt för norra udden af Svanö samt med mer än 9 knops fart i öfriga delar af Ångermanelfven från och med Dals ångsågs område till Nylands lastageplats. Dessa bestämmelser, hvilka skedde efter hemstallan af sågverksegare, afsågo väl icke omedelbart skydd för timmerbogseringar; men äro ändock af beskaffenhet att medelbart belysa det spörsmål, som nu är för handen.

Hvad särskildt våra sågverk, Dynäs och Väija, angå, så äro dessa belägna — i likhet med många andra — allenast några få kilometer från sorteringsställena, och denna omständighet skulle göra en lagstiftning, hvilken skulle ålägga oss dryga kostnader, omgång och besvär, dubbelt förhatlig.

Vi anse en lagstiftning i motionens syfte — i hvad angår nu vidrörda vattendrag — af omständigheterna opåkallad, orättvis samt för sågverks- och skogs-egare förlustbringande, hvarför vi för vår del våga hoppas, att motionen skall mötas äfven af Riksdagens ogillande.

Vända vi oss härefter till frågans andra (eller första) sida, så tro vi att motionären — likasom öfriga, som yttrat sig till motionens förmån — gjort sig skyldiga till öfverdrift. Att, såsom motionären framhåller, en ängare sistlidne höst grundstött och att orsaken dertill varit, att sjömärken borttagits eller rubbats genom timmerbogseringar, kan ju vara fallet och är att beklaga. Men någon regel kan icke skapas ur detta enda fall. Att förhindra tinrets försling utefter kusten i flottar torde vara hardt när lika

äfventyrligt som att helt och hållet förbjuda sådan transport. En olycka kan ju alltid inträffa till sjös, och fall torde kunna uppletas, då sjömärken borttagits äfven af fartyg — ångare eller seglare — äfvensom då kringdrifvande vrak och spillror deraf vållat haveri eller rent af skeppsbrott utan att man tänkt att kunna råda bot därför genom extraordinära lagstiftningsåtgärder.

Slutligen kunna vi icke underlåta att mot motionären anföra såsom gensaga det af honom sjelf påpekade förhållandet, att en lagstiftning redan tillföre finnes, afsedd att förekomma de i motionen påstådda olägenheterna af timmerbogseringarna. Hvad särskildt angår förhållandena i Angermanelfven, tro vi icke att dessa bestämmelser varit vanmäktiga utan fastmer att behovet af deras tillämpning icke i nämnvärd mån förefunnits. Hade så varit, tro vi att nitiske åklagare icke försummat att i några fall åberopa dem. Detta har emellertid — oss veterligt — icke skett. Dynäs och Wäija den 27 februari 1901.

För Wäija aktiebolag.
N. W. Dahlberg.

För Dynäs aktiebolag.
Hugo Fahler.

Till herr lotskaptenen och chefen för Sundsvalls lotsfördelning
Karl Sundholm, Sundsvall.

Genom eder ärade skrifvelse af 21 februari satta i tillfälle yttra oss i den med anledning af herr E. Smiths motion framställda frågan om bogsering af timmer i norrländska farvattnen, få vi framhålla följande.

Med motionären instämma vi deri, att det torde vara allt för farligt jemväl för sjöfarten att till sjös transportera timmer inom läns eller bom.

1891—1895 verkstälde vi årligen flottning från Gefle öfver hafvet till Norrsundet af ända till 144,000 timmer på samma år. Vid denna flottning använde vi s. k. »refvar» (grofva jernketteringar, försedda med tafsar, afslutade med en dubb, som slogs in i hvarje stock).

Resultatet af flottningen var synnerligen tillfredsställande dels för den allmänna säkerheten och dels för oss, enär stockarne med ytterst få undantag framkommo till bestämmelseorten. Och kunna vi sålunda på grund af femårig erfarenhet förorda detta flottningssätt.

Med oss konkurrerande bolag hafva från Norrsundet afhemtat timmer i s. k. »djupflottar» och säga sig vara tillfredsställda med detta slags flottning, hvilken ock torde vara i allmänhet ofarlig, dock icke i så hög grad som »refvarne».

Beträffande rubbningar af sjömärken hafva i något fall vid hamninloppen mindre sådana förekommit, men hafva befälhafvarne å bogser-

båtarna, medvetna om sitt ansvar, ofördröjligen fått saken ordnad genom vederbörande lotsar.

Norrundet den 2 mars 1901.

Med största högaktning
för Norrundsrets sågverk
Gustaf Wettergren.

Till lotskaptenen och chefen för Sundsvalls lotsfördelning herr
Karl Sundholm.

Till svar å edert ärade cirkulär af 21 dennes med dervid bifogad skrivelse från Andra Kammarens tredje tillfälliga utskott till statsrådet m. m. K. S. Husberg i anledning af herr E. Smiths motion rörande vissa bestämmelser för timmerbogsering i norrländska farleder, få undertecknade härmed afgifva följande utlåtande.

Hvad beträffar det af motionären påpekade »osäkerhetstillståndet för sjöfarten» i Norrland på grund af det sätt, hvarpå timmerbogseringarne bedrifvas, vilja vi anföra att — för så vidt vi under en lång följd af år hafva erfarit — inom Ångermanelfvens sågverksdistrikt inga nämnvärda olägenheter genom timmerbogseringen förorsakats, än mindre några som helst faror för sjöfarten derigenom uppstått, hvarför vi redan på grund häraf anse särskilda bestämmelser rörande sättet för timmerbogseringens verkställande icke vara af behovet påkallade.

I fråga om till sjöfartens skydd lämpliga åtgärder föreslår motionären:
1:o att transport af timmer inom läns eller bom må förbjudas.

Ett förbud alltså för timmertransport i s. k. »grimmor», hvilka äfven från sjöfartens synpunkt i vissa afseenden såsom mera grundgående, böjliga etc. till och med ega företräden framför de oftast lika svårstyrda och mera djupgående flottarna, skulle otvifvelaktigt, äfven der det kunde genomföras, i såväl praktiskt som ekonomiskt afseende verka hämmande för trävaruindustrien; ur förra synpunkten bland annat derigenom, att timret komme att fördröjas i sorteringsbommarne i stället för att alla sträfvanden numera gå i motsatt riktning; ur senare synpunkten genom högst väsentligt fördyrade omkostnader. Och hvad speciellt vidkommer Ångermanelfvens distrikt, är en flottläggning vid sorteringsbommarne af det till ca 6 millioner uppgående årligen framkommande timmerpartiet praktiskt utförbar på den grund att tillräckligt utrymme för en sådan anordning icke förefinnes.

Vidare föreslår motionären,

2:o att timmerflottarna borde läggas så att de icke kunde slås sönder af sjön.

Då det väl torde ligga i timmeregarens intresse att genom bästa möjliga »surrning» söka bevara sin egendom, synes en bestämmelse som den nyssnämnda vara öfverflödig, så mycket mera som i förekommande fall det skulle blifva omöjligt afgöra, om timmeregaren eller »force majeure» är orsak till en eventuel bristning af flottarna.

Slutligen framhålles

3:o att timmerflottarna ej borde få tagas så långa och breda att de innebure risk för i tränga sund eller farleder mötande fartyg och att en bogserbåt ej borde ega rätt att taga större lass än han kunde framskaffa och styra etc.

Det bör visserligen medgifvas att det understundom inträffar, att en och annan mindre bogserbåt synnerligast under vårflo den tager större lass än den beqvämt kan manövrera, hvarigenom vid hård vind i trängre farvatten grimmorna någon gång under några minuter blifva till hinder för trafiken. Men då segelfartygen numera för tids vinnande i allmänhet begagna sig af bogserbåtar såväl ut som in, torde den medgifna olägenheten i praktiken framstå som mindre besvärande. Och hvad dessutom särskildt beträffar den inom distriktet enda förefintliga trängre farleden, det c:a 250 meter breda Svanösundet, så passeras denna korta farled blott af en knapp fjerdedel af distriktets hela timmermassa.

På grund af hvad som ofvan anförts få undertecknade på det liffigaste afstyrka motionärens förslag till förbud för timmers transport inom läns eller bom, hvaremot, om någon föreskrift skulle anses nödig i syfte att lämpligen begränsa den af respektive ångbåtar bogserade timmerkvantiteten, vi för vår del vilja föreslå,

att en sådan begränsning komme att beräknas efter visst antal timmer pr eff. hästkraft, hvarjemte såsom vidare åtgärd, för att undvika att lösa timmerstockar slås ur grimmorna och drifva omkring i farleden, det vore i sjöfartens eget intresse att stadga,

att ångbåtar förpligtigades minska farten vid passerandet af timmergrimmor, genom hvilken sistnämnda bestämmelse endast komme att konseqvent utsträckas den af Konungens befallningshafvande i länet i utslag den 7 januari 1897, deri Kongl. Maj:t enligt nådigt bref den 18 februari 1898 icke funnit skäl göra ändring, afgifna förordningen för ångfartyg att icke framgå med starkare fart än sju knop i Lunde- och Svanösundet samt nio knop inom 500 meters afstånd från brädgård i öfriga delen af Ångermanelfven, hvarigenom vederbörande synas hafva gifvit ett stöd för

den åsigten att åtminstone inom meraberörda distrikt industrien måste anses vara sjöfartens rot och näring.

Svanö och Strömnäs 27 februari 1901.

för Svanö aktiebolag
Ernst Malmström.

för Strömnäs aktiebolag
N. D. Qvist.

Till lotskaptenen och chefen för Sundsvalls lotsfördelning herr
Karl Sundholm, Sundsvall.

Efter att hafva tagit del af den i eder cirkulärskrifvelse af den 15 förra månaden till statsrådet och kommandören K. S. Husberg ställda skrifvelse i anledning af herr E. Smith i Andra Kammaren väckt motion om vidtagandet af inskränkning och strängare förordningar vid timmerbogseringar i de norrländska farvattnen till större trygghet för sjöfarten, få vi afgifva det utlåtandet, att vi på det kraftigaste inlägga vår protest mot någon som helst inskränkning i hittills gällande bruk och praxis för timmertransporten och anse, att det är hvar mans ensak, huru timret transporteras, vare sig det sker medelst ringbom, länsa eller större och mindre flottar, alldenstund risken för timrets säkra framförande uteslutande faller på egaren sjelf; och då i lag är stadgadt, att den, som bevisligen vållar sjömärkens rubbande eller förstörande, utan att derom till vederbörande lotsmyndighet göra ofördröjlig anmälan, är till straff hemfallen, så anse vi sjöfarten för detta fall vara fullt tryggad; dock bör lotskapten fästa timmertransportörers och bogserbåtsbefälhafvares uppmärksamhet på de lagstadganden, som de hafva att rätta sig efter samt förhålla dem att ej uraktlåta att ofördröjligen göra anmälan om kollision med sjömärken af hvad slag det vara må, på det att förorsakade rubbningar å dylika må genast kunna återställas.

Sundsvall den 1 mars 1901.

för Utviks trävaruaktiebolag
Victor Svensson.

Lotskapten, herr Karl Sundholm, Sundsvall.

Med anledning af från eder ingånget cirkulär af 21 sistlidne februari få vi meddela, att Hernösands distrikts trävaruexportförening kommer att sammanträda den 8 dennes för att afgifva gemensamt svar å nämnda cir-

kulär, hvilket svar vi komma att biträda och således icke lemna särskildt utlåtande derom.

Hernösand den 4 mars 1901.

Högaktningsfullt
för Graningeverkens aktiebolag
Richard Dymling
g:m Ernst Lindgren.

Herr lotskapten Karl Sundholm, Sundsvall.

Med anledning af edert cirkulär af 21 februari bedja vi få meddela, att Hernösands distrikts trävaruexportförening till den 8 dennes utlyst sammanträde för afgifvande af gemensamt svar å timmerbogseringsfrågan och att vi på grund deraf komma att biträda exportföreningens utlåtande.

Hernösand den 4 mars 1901.

Högaktningsfullt
Hernösands ångsågsaktiebolag
N. Ultvedt.

Lotskaptensexpeditionen, Sundsvall.

Till svar på eder till oss sända fråga få vi härmed vördsamt nämna följande:

Uti de af motionären framhållna åtgärder mot de olägenheter och faror, som kunna uppstå vid transport af timmer inom bom eller läns, kunna vi ej instämma, då det ju sjelfklart må ligga i hvarje timmerregares intresse, som har timmer att transportera utefter de norrländska kusterna, att flottarna läggas och förbindas så, att minsta möjliga risk för deras transporterande förefinnes. — Och som ju alltid dylika transporter gå assurerade, måste man gifvetvis antaga att stor omsorg egnas dessa timmertransporter.

Oss veterligt användes ej läns eller bom för sådan timmertransport, hvarom här är fråga, utefter vår kust.

Vi anse att *höga böter* skulle åsättas sådan befälhafvare, som ej, då prick eller annat sjömärke genom hans förvållande råkat blifva flyttadt eller skadadt, skyndsammast gör anmälan derom till närmaste lotsplats.

Naramaring, den 6 mars 1901.

Rundviks ångsågs kontor
g:m *Er. Em. Dyberg.*

Ordföranden i Andra Kammarens tillfälliga utskott n:o 3.

Sedan kongl. lotsstyrelsen, med anledning af utskottets hemställan till statsrådet Husberg den 7 sistlidne februari på grund af herr E. Smiths i Andra Kammaren innevarande riksdag väckta motion angående lagbestämmelser för timmerflottningen i Norrland, genom nådigt bref den 15 februari detta år blifvit anbefald att meddela utskottet upplysningar, om lotsstyrelsen har sig bekant, huruvida fall förekommit, då sjömärken borttagits eller rubbats till följd af de särskildt på norrländska farvattnen vanliga timmerbogseringar samt om för öfrigt dessa vållat olägenheter eller faror för sjötrafiken, äfvensom huruvida de nu af motionären föreslagna åtgärder äro egnade att afhjelpa påpekade olägenheter eller om några andra medel än dessa förefinnas uti ifrågavarande afseende, får kongl. styrelsen deröfver äran meddela följande.

Med anledning af den nådiga remissen har lotsstyrelsen infortrat yttranden från lotskaptenerna i Sundsvall och Luleå, och bifogas dessas uttalanden jemte tvenne bilagor innehållande en mängd af lotskaptenen i Sundsvall i ärendet infortrade yttranden dels från lotsförmännen vid de olika lotsplatserna inom Sundsvalls lotsfördelning, dels från sågverksegare, hamnkaptener, aktiebolag m. fl., hvilka äro intresserade af trävarurörelsen och skeppningen

För egen del får kongl. lotsstyrelsen anföra, att den finner tydligen ådagalagdt:

att de flytande sjömärkena i norrländska vattendragen och skärgårdarna ofta borttagas och rubbas från sina ställen af bogserade timmerflottar,

att i enstaka fall grundstötning och förlust af fartyg deraf uppkommit,

att någon förlust af människolif, lotsstyrelsen veterligt, dock ej deraf hittills förorsakats,

att fara och olägenhet för sjötrafiken å Norrland otvifvelaktigt uppstår genom dylika tidt och ofta inträffande rubbningar af de flytande sjömärkena, hvilka ej alltid genast kunna blifva observerade eller rättade och hvaraf derjemte alltid en oförskyld kostnad och möda tillskyndas den personal, som har sig ålagd prickhållningen, dels genom de i farvattuet kringflytande lösa stockarna, dels genom de stora timmermassor, som, ofta bogserade af alltför svag motor, belamra skärgårdarnes trängre farleder och stundom rent af hindra annan sjöfart att utan risk passera förbi.

Emellertid visar det sig tvifvelsutan mycket svårt att på detta område vidtaga några praktiska åtgärder utan att råka i delo med mäktiga ekonomiska intressen, som jemväl ega rättmätiga anspråk på att ej blifva hindrade eller hämmade i sin näring, hvaraf dock större delen af den norrländska sjöfarten i sista hand är beroende. Af de inkomna yttrandena synes sålunda tydligt framgå, att det af motionären föreslagna sättet att förbjuda timmers transport inom »läns» eller »bom» ej utan de största olägenheter för hela trävaruhandteringen kan ifrågasättas å de inre vattendragen och skärgårdarna, hvarjemte af hvad i ärendet anförts af sakkunniga på detta område torde framgå, att en lagstifningsåtgärd i detta syfte, hvad transporten af timmer utom skärgårdarna beträffar, knappast torde vara erforderlig. Att deremot med hänsyn till flottarnas längd och storlek äfvensom de bogserade timmermassornas mängd vissa inskränkingar utan större olägenhet skulle kunna föreskrifvas, hvarigenom ökad säkerhet vunnes för att en bogserbåt ej på en gång toge mera timmer än hvad han äfven under mindre gynsamma förhållanden med någorlunda säkerhet kunde fortskaffa och styra, synes framgå af vissa bland de gjorda uttalandena, dervid särskildt må påpekas, att dylika bestämmelser finnas föreskrifna inom några hamnområden, såsom vid Söderhamn och Hernösand. Möjligen skulle jemväl bestämmelser kunna utfärdas, som afsåge att, i likhet med hvad som från ett par af trävaruörelsens män ifrågasatts, ställa den bogserade timmermängden i visst förhållande till det effektiva hästkraftantalet hos motorn (bogserbåten). Dylika föreskrifter torde dock helt och hållet komma att blifva beroende på lokala förhållanden och böra derefter modifieras. Möjligen skulle derutöfver till vinnande af samma syfte skärpta bestämmelser med hänsyn till skyldigheten att genast till närmaste kronolots inrapportera ouppsätlig rubbning af flytande sjömärke kunna ifrågasättas.

I alla händelser torde dock några definitiva bestämmelser i dessa hänseenden svårligen kunna föreslås med mindre än att en fullständigare utredning åstadkommits och den deraf berörda allmänheten samt särskildt

trävaruhandteringens målsmän i högre grad än hvad i detta sammanhang kunnat ske, lemnats tillfälle att yttra sin mening i frågan.

Stockholm den 12 mars 1901.

VILHELM LINDER.

Axel Sjöberg.

Till kongl. lotsstyrelsen.

Sedan Kongl. Maj:t genom nådigt bref den 15 sistlidne februari befalt lotsstyrelsen att meddela Riksdagens Andra Kammarens tillfälliga utskott n:o 3 vissa af utskottet i en till herr statsrådet K. S. Husberg den 7 i samma månad aflåten skrifvelse begärda upplysningar, samt chefen för lotsafdelningen i skrifvelse den 19 februari infordrat mitt yttrande i anledning af utskottets berörda skrifvelse, så får jag på grund häraf vördsam samt anföra följande:

Att flytande sjömärken dragas från sina platser af bogserade timmerflottar torde oftast vara omöjligt att *bevisa*, men att prickar eller bojar, som i för öfrigt oskadadt skick anträffas på större eller mindre afstand från sina rätta platser, äro dragna af timmerflottar och ej af ång- eller segelfartyg torde vara tillräckligt tydligt för att skulden till dylika rubbningar i de allra flesta fall torde kunna kastas på timmerbogseringen. Om nemligen en ångare kommer i beröring med en prick, så slås denna antingen sönder af propellern eller också tryckes pricken ned af fartyget samt reser sig sedan akter om ångaren — med förlust af toppdecken eller oskadad. Hvad segelfartygen beträffar är det ännu mera osannolikt, att ett sådant skadar eller rubbar en prick eller en boj. Det skall i så fall vara en utombords hängande bugt af en tross, en låg, utskjutande bom, ett i vattenytan hängande ankare eller dylikt, hvori pricken skall kunna fastna. Den typ af segelfartyg, som framför andra torde vara egnad att fånga och sålunda rubba eller skada pricken, är den i Stockholms skärgård allmänt förekommande så kallade rosslagsskutan, men som inga sådana, eller liknande, förekomma inom Luleå fördelning och emedan för öfrigt farlederna inom nämnda fördelning endast trafikeras af ett jemförelsevis litet antal segelfartyg, hvilka äfven oftast bogseras, så får jag med stöd af hvad här anförts såsom min bestämda åsigt framhålla, att alla rubbningar af flytande sjömärken inom Luleå fördelning med högst få undantag orsakas af timmerbogseringen. Bland dessa undantag räknas naturligtvis äfven rubbningar förorsakade af drifis, storm eller dylika omständigheter. Tydliga bevis för att prickar stundom rubbas af bogserade

timmerflottar förefinnas dock i de tid efter annan från vederbörande befälhafvare å bogserångarne inkommande rapporterna om sådana rubbningar.

En annan, mera direkt, olägenhet, som vållas sjöfarten genom timmerbogseringen, är den, att flottarna ofta upptaga så stor del af de på flera ställen mycket trånga farlederna, att mötande fartyg ej hafva plats mellan flotten å ena och sjömarke eller landgrundning å andra sidan. Vid gång med lotsångaren »Luleå» i Ume elf har jag vid flera tillfällen mött stora timmermassor, bogserade inom bom, hvilka upptagit så stor bredd af farvattnet, att jag med mitt fartyg måst gå in på så grundt vatten, att fara för grundstötning uppstått.

Af mitt yttrande i det ena af bifogade »Utdrag af civila domboken» den 11 och 15 oktober 1900 synes, att jag anser ångaren »Umans» grundstötning å Börstskärsgrundet den 4 oktober sistlidet år vara förorsakad deraf, att en prick blifvit flyttad från sin plats af en timmerflotte. I denna åsigt har jag sedermera ytterligare styrkts, då det nemligen utrönts att dagen före »Umans» grundstötning tvenne timmerflottar bogserats förbi Börstskärsgrundet. Af närslutna karturklipp synes, att ifrågavarande prick vid passerandet »rundas», hvarför det ligger nära till hands antaga, att flottarne dragits för nära pricken, som sålunda fångats och flyttats från sin plats. Hela dagen den 3 oktober nämnda år blåste för öfrigt syd-sydostlig vind, hvilken äfven bidragit att drifva ned flottarne mot pricken.

Huru många dragna eller förstörda prickar som hvarje sommar af lotspersonalen inom fördelningen rättas eller ersättas med nya kan jag ej bestämdt säga, men vill dock såsom exempel omnämna, att i den del af farleden mellan Luleå och Kalix, som faller söder om Rånö och Hastaskär, hafva under sistlidne sommar omkring tio nya prickar måst utsättas af lotspersonalen. Dessutom har jag med chefsångaren vid tre olika tillfällen på samma ställe och under samma tid rättat 3 å 4 prickar hvarje gång.

I Tjufholmssundet (inloppet till Luleå) uppgår antalet rubbade prickar för hvarje sommar till 80 å 100 stycken. För att undanröjda all fara för sjöfarten i ifrågavarande hänseende anser jag, att allt timmer borde lastas och transporterats i prämar, och sålunda all bogsering af till flottar hoplagdt timmer förbjudas. Att undantag härifrån böra tillåtas torde vara tydligt, men böra sådana först efter vederbörande lotskaptens hörande och kongl. lotsstyrelsens pröfvande, af samma styrelse kunna medgifvas för vissa kortare bogseringar i närheten af sågverken.

För att emellertid i första hand afhjelpa det rådande missförhållandet vågar jag, i hufvudsaklig anslutning till motionärens yrkanden, vördsamt

föreslå, att lagbestämmelser såsom öfvergående stadganden utfärdas för uppnående af nedanstående önskemål.

1) Bogserbåt bör ega tillräcklig styrka i förhållande till längd, bredd och djupgående hos den flotte, som bogseras, så att flottan i hvarje fall — äfven med vind och sjö tvärs — drages med tillräcklig fart för att »klara» flytande sjömärken, som måste passeras på nära håll. 4 knop anser jag vara den minsta fart, som härvidlag kan anses tillräcklig.

2) Timmerflotte bör hafva sådan form, att den medför minsta möjliga risk för bojar och prickar att fastna i densamma, hvarjemte den ej får vara så bred, att den i de farleder, genom hvilka den skall bogseras, kan medföra risk för på småa ställen mötande fartyg.

3) Vederbörande lotskapten skall kunna lita på, att hvar och en, som märker, att flytande sjömärke blifvit rubbadt, så fort sig göra låter anmäler detta till lotskaptensexpeditionen eller till närmaste lotsplats.

Slutligen anser jag mig böra påpeka en ytterligare olägenhet eller rättare sagdt fara, som sjöfarande utsättas för, derigenom att en del bogserbåtar äro försedda med strålkastare. Skenet från en strålkastare är för mötande fartyg mycket vilseledande, och om nu ett sådant sken kommer från en båt, som med ringa fart letar sig fram i en farled, så kan detta sken många gånger — och i synnerhet, om det för tillfället är i närheten af en fyr — helt och hållet omöjliggöra ett annat fartygs navigering eller angöring af en hamn eller ett inlopp i skärgården. Klagomål öfver detta förhållande hafva flere gånger blifvit till mig framställda af befälhafvare å de passagerareångare, som trafikera farvattnen inom Luleå fördelning. Att en strålkastare, som rör sig endast långsamt, i detta afseende är farligare än en, som förflyttar sig fortare, faller af sig sjelft. Att förbjuda användandet af strålkastare torde vara olämpligt, men lämpliga föreskrifter rörande sättet för användandet af strålkastare skulle kunna i hög grad minska faran af här påpekade missförhållande.

Om annat fartygs lanternor äro synliga, bör en strålkastare så vidt möjligt ej riktas åt detta håll samt i alla händelser hållas tänd så korta stunder som möjligt; i närheten af en fyr bör strålkastare användas med största varsamhet samt med hänsyn till inom fyrens lysvidd möjligen befintliga, på väg varande fartyg.

Till slut får jag vördsamt anhålla, att kongl. lotsstyrelsen behagade på det kraftigaste understödja den väckta motionen, hvars ändamål jag anser vara af stor betydelse för sjöfarten.

Luleå i lotskaptensexpeditionen den 7 mars 1901.

Bengt Östrand.

Utdrag af civila domboken, hållen hos rådstufvurätten i Luleå
den 11 oktober 1900.

N:o 1487.

S. d. Den 8 i denna månad hade till rådstufvurätten inkommit en
så lydande ansökan:

»Till ordföranden i Luleå rådstufvurätt.

Med anledning af min förande ångare Umans grundstötning och sjunkning vid Börstskärsgrund får jag härmed anmäla mig till sjöförklarings afgifvande och för ändamålet bilägga berättelse om förloppet vid denna olyckshändelse och uppgift å besättningen.

Uman tillhör Umeå Nya Rederi Aktiebolag i Umeå. Luleå den 8 oktober 1900. John Börjeson.»

hvilken ansökan var åtföljd dels af befälhafvarens berättelse öfver sjöolyckan dels af en så lydande handling:

»Uppgift å besättning ombord å ångfartyget Uman, hemmahörande i Umeå.

Undertecknad befälhafvare

1:ste styrman Carl Oskar Holmer,

2:dre » Ernst Flemström.

3:dje » Jacob Gabriel Sjöblom (långlots),

Matros Johan August Johansson,

Besättningskarl Ernst Ax. Fabian Johansson,

» Carl Gust. Andréé (rorsman),

» Cristian Fredr. Ekroth.

» Lars Viktor Pettersson (på grund af sjukdom hemrest),

Borstare David Alexander Jönsson (hemrest),

1:e maskinisten Carl Magnus Carlsson,

2:dre » Carl Johan Persson,

Eldare Gust. Fredr. Sjöberg,

» John Valfrid Persson.

» Axel Fredrik Johansson.

Luleå den 8 oktober 1900 John Edvard Börjeson.»

Med anledning häraf hade det begärda sammanträdet blifvit utsatt att ega rum denna dag, derom kungörelse utfärdats och befälhafvaren underrättats, och instälde sig, då detta ärende nu till behandling företogs, befälhafvaren samt af besättningen styrman och långlotsen Jakob Gabriel Sjöblom, besättningskarlen och rorsmannen Carl Gustaf Andréé och förste maskinisten Carl Magnus Carlsson, alla personligen.

Den af befälhafvaren gifna berättelse var så lydande:

»Berättelse afgifven af undertecknad befälhafvare å i Umeå hemma-

hörande ångfartyget Uman med anledning af iråkad grundstötning under resa från Stockholm till Luleå.

Ångfartyget Uman afgick den 30 september från Stockholm i fullt sjövärdigt skick med full last af stycke gods till Luleå och mellanliggande stationer. Efter att under resan hafva lossat en del af lasten å fartygets vanliga stationer och senast i Piteå, afgick derifrån klockan 5 förmiddagen den 4 oktober med återstående last och ett trettiotal passagerare till Luleå. Fartygets djupgående 9 fot för ut och 13 fot akter. Ankrade utanför Piteåarmarne klockan 6,30 förmiddagen på grund af tjocka. Vid elfvatiden förmiddagen skingrades tjockan och resan fortsattes obehindrad förbi Kusögrundet fram till första enkelballongpricken vid Renholmsgrunden, der kronolotsarne E. A. Lovén och Henr. Johannesen anropade om erhållande af bogsering af deras lotsbåt till Luleå, hvarför stoppades och båten erhöll bogserända om styrbord, hvarefter resan åter fortsattes förbi Kunoön med kurs på Börstskär tills att dubbelballongpricken vid Renholmshällan var passerad på ett afstånd af cirka två fartygslängder akterligare än tvärs om babord, då kursen åter ändrades på Kanaxön. Omedelbart derefter törnade fartyget på grund med full fart och blef hängande på grundet akter om maskinrummet, hvarpå maskinen genast stoppades och var klockan då 1,40 eftermiddagen.

Vid stöten erhöll fartyget först styrbords slagsida men gjorde omedelbart derpå babords öfverhalning och blef liggande i detta läge. Genast nedfirades fartygets fyra båtar, bemannades och upptogs alla passagerare utom de som då redan hade gått i lotsbåten; samtidigt som båtarne klargjordes, pejlades lastrummen och befans akter- och maskinrummen täta men i storrummet stod fyra och i förrummet sex fots vatten och som detta syntes öka och slagsidan tilltaga med ovisshet huru länge fartyget kunde förblifva hängande på grundet, befaldes alla man i båtarne, hvarefter passagerare och qvinliga personalen landsattes å närliggande Börstskär. Fartyget observerades från en af båtarne under befäl af 1:e styrman, som för ändamålet beordrats qvarstanna. Under tiden anlände bogserångaren Fram från Luleå, till olycksplatsen och tog ombord passagerarne, som fördes till Luleå hvarjemte undertecknad medföljde för anskaffande af nödig hjälp för fartygets bergning. Erhöll bergningsångaren Victoria och återvände dermed till olycksstället klockan 6,30 eftermiddagen, då fartygets befans qvarligga på grundet med för- och storrummet nästan vattenfyllda. Genast vidtog Victoria pumpning för att hålla fartyget flytande. Vinden nordlig öfvergick under tiden till storm med snöbyar, hvarför vattnet föll och orsakade fartygets ytterligare krängning, så att vattnet rusade in öfver babords reling, som helt och hållet kom under vatten och fartyget

började sjunka så hastigt att Victoria måste afbryta vidare bergningsåtgärder. Victoria gick så från sidan och ankrade i närheten klockan 12,30 förmiddagen 25 oktober. Några minuter derefter observerades från Victoria att Uman gled ned från grundet och sjönk stående på rät köl med en del af skorsten och master öfver vattnet. Fartyget sjönk på 6 famnars vatten.

Såsom orsak till olyckshändelsen får jag uppgifva, att den svarta två ballongremmaren öster om Börstskärsgrund dragits från sin rätta plats. Med anledning af hvad sålunda förekommit fritager jag mig, fartygets besättning och rederi från allt ansvar. Luleå den 8 oktober 1900 John Edvard Börjeson» — och förklarade befälhafvaren nu, att han vidhölle berättelsen samt ej hade något vidare att tillägga, än att han fritog sig och sitt rederi från allt ansvar för den timade olyckan.

På till befälhafvaren framställda frågor förklarade han, att fartyget varit i fullt sjödugligt skick samt att orsaken till sjöolyckan uteslutande varit sjömärkets flyttning och ej någon af öfrige i § 17 sjölagen omförmälda orsaker.

Härefter fingo ofvan omförmälde Sjöblom, Andrée och Carlsson företräda samt då jäf mot dem ej förekom eller utröntes aflägga vittneseden efter erinran om hvars medförande förbindelse, de hvar för sig hördes och berättade

1:o *Sjöblom* och 2:o *Andrée* sammanstämmande att de, som vid olyckshändelsen stått, Sjöblom i styrhytten som långlots och Andrée vid rodret, till alla delar på den aflagda eden toge rättigheten af innehållet i befälhafvarens ingifna berättelse äfvensom hvad befälhafvaren muntligen inför rätten nu uppgifvit med tillägg att fartyget gått på rätt sida om och på ungefärligen två båtlängders afstånd från pricken samt vid grundstötningen haft pricken något akter om tvärs; tilläggande derjemte Andrée, att det varit tredje resan innevarande sommar, han stått vid rodret vid passerandet af denna prick, och hade han de två föregående gångerna gått på lika afstånd från pricken.

3:o *Carlsson* att vittnet varit på väg upp från maskinrummet, då grundstötningen skett samt att fartyget varit i fullt sjövärdigt skick.

Upprepadt och vidkändt.

Befälhafvaren Börjeson ingaf ett så lydande intyg:

»Undertecknade kronolotsar vid Luleå lotsplats, hvilka den 4 innevarande oktober vid middagstiden, efter att hafva utsatt en ny rennare i leden Luleå till Piteå, upphunnits af ångfartyget »Uman» och derifrån om styrbord erhöilo släpare till vår båt, få härmed intyga, att vid sagda ångfartygs omedelbart derefter inträffade grundstötning å Börstskärsgrundet, den svarta två ballong remmare, som har sin rätta plats öster om sagda

grund, var dragen sydvest hän, af Uman togs på rätt sida, och anse vi, som innevarande år sjelfva utprickat nämnda farled, att Umans grundstötning uteslutande berodde derpå att sistnämnda remmare dragits från sin rätta plats. Luleå den 9 oktober 1900. H. Johannessén, m:r lots, E. A. Lovén, kronolots.»

som lästes, hvarefter rådstufvurätten för i intyget omförmälde lotsars hörande aktade skäligt uppskjuta det fortsatta förhöret till måndagen den 15 i denna månad, då genom åklagarens försorg bemälde lotsar skulle till rätten inkallas, och åläge det befälhafvaren ersätta detta rättens sammanträde med tjuguåtta kronor, som afsades.

Som ofvan.

In fidem:
Axel Fagerlin.

Utdrag af civila domboken, hållen hos rådstufvurätten i Luleå den 15 oktober 1900.

N:o 1497.

S. d. Vid upprop till fortsatt behandling af det från den 11 i denna månad uppskjutna ärende angående sjöförklarings upptagande med anledning af ångaren »Umans» grundstötning och förolyckande instälde sig befälhafvaren John Börjeson personligen.

Till denna dag hade inkallats mästerlotsen Henrik Johannessén och kronolotsen Erik Arvid Lovén, hvilken vid rätten tillstades samt då jäf mot dem ej förekom eller utröntes finga aflägga vittneseden efter erinran om hvars medförande förbindelse de hördes och sammanstämmande berättade: att de togo innehållet af det af dem utfärdade i protokollet intagna intyget på den aflagda eden, hvarjemte de tillade, att det varit tredje gången under denna sommar, som de måst ånyo utsätta den prick de strax före olyckstillfället utsatt.

Upprepadt och vidkändt.

Som lotskaptenen B. Östrand var vid rätten tillstades, fick han företräde och uppgaf han på till honom framställda frågor, att han utrest till ångaren Uman strax efter densamma grundstött, och då sett remmaren sydvest från grundet, så att ångaren tagit pricken på rätt sida; att pricken dragits så långt åt sidan, att man ej behöft gå nära pricken för att törna; att han visserligen ej bestämdt kände anledningen till att pricken rubbats men hade all anledning antaga, att pricken flyttats genom timmerbogsering samt att det, såsom farleden nu ginge, på detta ställe vore svårt att hafva så kallade öfverensmärken.

Då vidare ej förekom afslöts förhöret, och skulle protokollsutdrag meddelas sökanden samt till kongl. kommerskollegium afsändas. Afträdde.

Som ofvan

In fidem:

Axel E. Fagerlin.

Till kongl. lotsstyrelsen.

Sedan kongl. lotsstyrelsen i skrifvelse D. n:o 508 af den 19 sistlidne februari anmodat lotskaptenen i Sundsvall att skyndsamt inkomma med yttrande i anledning af Kongl. Maj:ts befallning till kongl. lotsstyrelsen att meddela Riksdagens Andra Kammarens tillfälliga utskott n:o 3 i skrifvelse till herr statsrådet K. S. Husberg begärda upplysningar med anledning af en af herr E. Smith väckt motion angående ordnandet af timmerbogsering, får jag vördsamt afgifva följande yttrande.

På det att en så allsidig pröfning som möjligt måtte komma denna viktiga fråga till del, har jag infordrat yttrande från samtliga underlydande lotsförmän, hvarjemte jag lemnat flertalet innehafvare af sågverk samt hamnkaptener m. fl. inom fördelningen tillfälle att uttala sig i frågan. Dessa yttranden och uttalanden bifogas här som särskilda bilagor och får jag vördsamt anhålla, att kongl. lotsstyrelsen behagade egna dem sin uppmärksamhet vid frågans behandling.

Beträffande rubbningar af flytande sjömärken är det oomtvistligt, att sådana stundom framkallas genom timmerbogsering och jag har sjelf haft tillfälle att iakttaga fall, då sådana rubbningar egt rum, utan att befälhafvaren å bogserbåten varit i stånd att förhindra densamma — således en direkt olägenhet af bogseringen vid det tillfället — men stödd på en erfarenhet, vunnen under 14 somrars tjenstgöring i skärgårdarna, mest i Norrland, får jag som min öfvertygelse uttala, att dessa rubbningar hufvudsakligen ega rum på vissa ställen och i väsentlig mindre grad, än hvad derom talas.

Med afseende å af timmerbogsering för sjöfarten föranledda faror framgår af lotskaptensexpeditionens handlingar, att af under åren 1894—1900 — handlingarna äro beklagligtvis ej fullständiga före år 1894 — inrapporterade inom Sundsvalls fördelning (jemte några å Finngrundet) timade sjöolyckor *en* är uppgifven att vara beroende på en ur sitt läge rubbad prick, der rubbningen och alltså olyckshändelsen kan vara att tillskrifva timmerbogsering, då man ej vet, hvad som förorsakat rubbningen.

Händelsen timade vid Saltvik den 13 augusti 1898 och är åsyftad i lotsåldermannens yttrande.

Beträffande farornas storlek är lotsförmännens yttrande särdeles be-
tecknande.

Att olägenheter för den öfriga trafiken kan på ett och annat ställe genom uppehåll eller annorledes förorsakas af långsamt framläpade flottar eller bommar är påtagligt; att detta dock skulle vara förhållandet i någon större grad eller egentligen vara af någon menlig inverkan för sjöfarten, eger jag icke kännedom om.

Med afseende å de af herr Smith föreslagna åtgärderna mot de af honom framhållna olägenheterna synes mig

1:o) att förbud mot transport af timmer (åsyftar motionären äfven props och pappersmassved?) inom läns eller bom är orimligt af skäl, som framhålles i de gjorda uttalanden af sågverksegare (Bil. 2).

2:o) att flottarnas läggande så, att de ej kunna slås sönder af sjön, väl torde vara af för virkesegarne så synnerligt intresse, att derom ej behöfver lagstiftas, och att om det någon gång händer att öfverhandsväder spränger en flotte man — en sjöman åtminstone — icke har fog att påbörda detta vare sig flottläggarne eller befälhafvaren på bogserbåten.

3:o) att med afseende å flottarnas längd och bredd för passerande af trånga sund och farleder, det är vanskligt att lagstadga något om dimensionen, ty hur små de än bestämmas, kunna alltid väderleksförhållandena vara sådana att det medför risk eller obehag för ett mötande fartyg att passera dem.

4:o) att med afseende å »lasset» det vore synnerligt önskvärdt, om detta kunde göra större fart. Men att som fordran uppsätta, att det skall kunna styras, äfven om sjö och vind komme från sidan, finner jag för min del vara för strängt, ty det beror allt också på, hur pass mycket sjö och vind det är.

Då rubbning af sjömärken emellertid utan tvifvel framkalla faror, som kunna leda till olycksdigra händelser, anser jag i likhet med motionären, att åtgärder böra vidtagas för att förminska dessa faror.

De åtgärder, som synas mig egnade att bidraga härtill, äro följande, hvilka jag tillåter mig vördsamt föreslå:

1:o) I de farvatten, som äro trånga, krokiga — och der, genom att prickar af en eller annan orsak rubbas, fara för trafiken kan uppstå, bör om möjligt farleden utvisas af ensmärken.

2:o) Kunna dylika märken icke anbringas, ledes om möjligt bogsertrafiken och den öfriga trafiken fram skilda vägar.

3:o) I sjökorten utläggas de för bogsering anvisade lederna, hvilka bogserbåtar vid bogsering skola vara förpligtade att följa, om omständigheterna det medgifva.

Sundsvall i lotskaptensexpeditionen den 6 mars 1901.

Karl Sundholm.

Till Andra Kammarens tillfälliga utskott n:o 3.

Med anledning af tvenne till utskottets behandling remitterade motioner, n:o 7 af herr J. A. Kinnman, »om skrifvelse till Kongl. Maj:t i fråga om hvilka åtgärder som böra vidtagas för sjöfartens betryggande från faror af transport af timmer i flottar eller s. k. mosor», och n:o 23 af herr E. Smith, »om skrifvelse till Kongl. Maj:t rörande lagstadgade anordningar vid transport af timmer sjöledes», har utskottet i skrifvelse till ångfartygsbefälhafvaresällskapet anhållit om dess yttrande:

1:o huruvida de af motionärerna påpekade olägenheterna förefinnas;

2:o om dessa kunna afhjelpas utan att sågverksindustrien alltför mycket betungas eller hindras i sin rörelse; och

3:o sättet för olägenheternas afhjelpande.

Till efterkommande af utskottets begäran har sällskapet på allmänt synnerligen talrikt besökt sammanträde den 20 dennes till diskussion förehafvt de framställda frågorna, hvarefter styrelsen erhållit i uppdrag att med ledning af den förda diskussion formulera sällskapets yttrande.

Under den lifliga öfverläggningen, som fördes hufvudsakligen mellan befälhafvare, hvilka under mångårig trafik på norrländska trader inheimtat allsidig och noggrann kannedom om förhållandena vid timmerflottning så väl utomskärs som i inomskärsleder och floder, vitsordades enhälligt att de af motionärerna framhållna olägenheterna för sjöfarten genom timmerflottningen verkligen finnas. Särskildt framhölls bland dessa den ej sällan förekommande rubbningen af sjömärken, som ansågs med full visshet hafva vid mer än ett tillfälle direkt förorsakat totalförlisningar och svåra haverier. Nödvändigheten att på lagstiftningsväg söka i någon mån förekomma dylika rubbningar eller förtaga de ödesdigra verkningarna af desamma betonades allvarligt.

Af öfverläggningen framgick jemväl talarnes på erfarenhet grundade öfvertygelse, att ett *fullständigt* afhjelpande af de svårigheter, som timmerflottningarna medföra för sjöfarten, icke kan sättas i verket utan att afsevärdt störande inverka på den norrländska storindustrien. Något förbud för timmerflottning i mosor eller grimmor ansågs af denna anledning icke böra ifrågasättas. Deremot ansågs en icke obetydlig begränsning och inskränkning af dessa olägenheter kunna vinnas genom åtgärder, som icke behöfde verka i någon nämnvärd grad hämmande på den ifrågavarande storindustrien.

Dessa åtgärder borde i första rummet gå ut på att förekomma rubbning af sjömärken, eller, der sådan skett, förekomma de farliga följderna af sådan rubbning. Såsom lämpliga sådana åtgärder framhölls:

1) *Upprensning och ordnande af särskilda inomskärsleder* för timmerflottningen, skilda från den allmänna trafikleden. Sådana kunde på flere ställen utan synnerlig svårighet erhållas, och äfven om de blefve något

längre än allmän trafikled, borde dock deras användande obligatoriskt föreskrifvas. Till kostnaden för dessa leders anordning och underhåll ansågs sågverksindustrien billigtvis kunna äläggas bidraga.

2) *Ovilkorlig lagstadgad skyldighet* för befälhafvare å bogserbåt dragande timmerflottar att, då sjömärke blifvit af flottan rubbadt i närmaste grannskapet af märket, utlägga varningssignal, hvartill bör användas en särskildt och uteslutande för sådant ändamål afsedd, lätt skönjbar boj.

3) *Skärpta bestämmelser om skyldighet att ofördröjligen till lotsverkets kännedom anmäla sådan rubbning och skärpta ansvarsbestämmelser* för uraktlåtenhet af dylik anmälan. I sammanhang härmed framhölls svårigheten för lotsarne i de vidsträckta norrländska distrikten att inspektera sjömärkena och verkställa rättelse af anmäld rubbning samt önskvärdheten af mindre distrikt och ökad personal.

4) Föreskrift om att flotte, afsedd att föras genom allmän trafikled inomskärs, bör så byggas, att dess yttersidor icke lemna tillfälle för berörda sjömärken att fastna och meddragas.

5) Lagstadgad *begränsning af de flottars storlek* som skola framföras inomskärs — de mindre flottarne kunna sedan på lämplig punkt sammanföras och sammanbyggas för transport i öppen sjö — samt af den maximidistans, som får upptagas af bogserare med åtföljande flottar.

6) Lagstadgad *bestämmande af bogserares maskinkraft* i förhållande till bogserade flottar i afsigt att erhålla en minimifart vid bogsering af exempelvis 2½ knop. Detta dels för att göra flottarne lättare styrbara dels för att i någon mån begränsa den timplånga väntan för hvilken en ångare med annonserade fasta tider kan blifva utsatt vid möte i trång farled med bogserade timmerflottar.

Sällskapet har med nöje begagnat sig af det erbjudna tillfället att afgifva sitt yttrande i en särskildt för den lifliga ångbåtstrafiken på de norra orterna särdeles viktig fråga och vågar uttrycka den förhoppning dels att detta skett med all önskvärd hänsyn till andra stora intressen, som af frågan beröras, dels att utskottet måtte behjerta de önskemål för sjöfarten, som sällskapet här framhållit.

Stockholm den 30 mars 1901.

För ångfartygsbefälhafvaresällskapet:

F. v. Sydow,
ordförande.

O. F. Hedborg.
Ernst Fr. Riets.
Hjalmar Blomberg.

C. R. Bergström.
H. Engelbrecht.
Edw. Lübeck.
J. Werner.

David Ekebohm.
G. H. Holmström.
C. R. Samsioe.

Fr. Lund.

Till ledamoten af Riksdagens Andra Kammare, sjökaptenen herr J. A. Kinnman, Stockholm.

I anledning af eder vid innevarande riksdag väckta motion i fråga om användningen af s. k. mosor, får kanalflottans ångfartygsbefälhafvaresällskap, som på det lifligaste instämmer i syftet med eder motion, härmed anföra följande:

År 1890 aflät kanalflottans ångfartygsbefälhafvaresällskap till Kongl. Maj:t underdånig skrifvelse med anhållan, att antingen förbud måtte meddelas att å Venern och Göta elf framföra mosor eller ock föreskrift lemnas, att högst 2 mosor finge samtidigt af en och samma bogserbåt framforslas å nämnda farvatten. Denna underdåniga skrifvelse hade ingen annan påföljd, än att genom kongl. kungörelsen den 6 juni 1890 föreskrefs, att å timmerflotte eller pråm, som bogserades, skulle nattetid föras å pråmens eller flottens aktersta del, dock, då flera flottor eller pråmar bogserades efter hvarandra af samma fartyg, endast å den sista, ett ljus med klart, hvitt sken, så anordnadt, att det syntes omkring hela horisonten på minst en minuts afstånd.

Det sålunda föreskrifna ljuset är gifvetvis till nytta, men det medför likväl icke erforderlig trygghet mot olyckshändelser.

I stormigt väder händer det ofta, att man från det bogserande fartyget icke kan komma ombord på den flotte, å hvilken ljuset skall anbringas, och att föreskriften sålunda ej kan efterföljas.

Att fritt kringdrifvande mosor, som under storm eller af annan anledning slitit sig från de bogserande fartygen, utgöra den största fara för trafikanter, ligger i öppen dag.

Dessutom borttaga mosorna prickar och andra sjömärken, uppgrunda de smärre farvattnen samt vålla en mängd andra olägenheter.

Uti gällande reglemente är för mosningen i Göta elf stadgadt, att mosor icke få hafva större längd än 60 meter.

Betydelsen af detta stadgande är emellertid ganska liten, då föreskrift om mosans bredd saknas. Ofta sammanbindas flere mosor till en afsevärd bredd, hvarefter de få drifva fritt i elfven. Dessa sammanfogade mosor hindra stundom helt och hållet trafiken.

De besättningskarlar, som medfölja mosorna, göra sig ofta skyldiga till det oskicket, att de under hösten, då det är kallt, å mosorna upptända stora stockeldar.

Det bländande skenet och röken från dessa eldar försvårar icke sällan högst betydligt navigeringen för mötande fartyg, och det har till och med inträffat, att dessa måst sättas på land för att gå klara för mosorna.

De första åren, då mosning å Venern förekom, brukade omkring 150

mosor under seglationstiden föras öfver sjön. Det var då endast två firmor, som begagnade sig af detta transportmedel. Numera hafva flera trävarufirmor följt exemplet med den påföljd, att flera hundra mosor under seglationstiden föras öfver Venern.

Flertalet mosor, som transporteras öfver Venern, föras förbi Venersborg vidare utför Göta elf, men mosning förekommer äfven till andra platser vid Venerns stränder.

Om icke fullständigt förbud att framföra mosor å Venern och Göta elf kan erhållas, synes det åtminstone vara behöfligt, att föreskrift meddelas, att endast ett visst mindre antal mosor få samtidigt af ett och samma fartyg bogseras, och att mosor icke nattetid få drifva i Göta elf.

Såsom exempel å den fara, mosningen medför, återopas bilagda trenne skrivelser.

Göteborg den 6 februari 1901.

På kanalflottans ångfartygsbefälhafvaresällskapets vägnar.

Axel Johansson.

Th. Widell.

Till kanalflottans ångfartygsbefälhafvaresällskap, Göteborg.

På anmodan får jag härmed till sällskapet aflemna en förklaring öfver den kollision, som jag med mitt fartyg hade med en s. k. mosa vid passerandet af sjön Venern förra året.

Lördagen den 25 augusti 1900 kl. 12 middagen afgick jag från Göteborg kanalvägen till Stockholm med mitt förande fartyg, passagerareångaren »Ceres».

Resan fortgick utan anmärkning till kl. 1 på natten, då fartyget befann sig på Venern ungefär midt emellan Gälle udde och Hjortens fyrar, ett starkt brak hördes och fartyget törnade emot något för mig osynligt föremål. Som jag visste att jag var i rätt kurs och på djupt vatten, så blef jag helt häpen öfver denna stöt. Jag gaf genast order till maskin om att stoppa, samt sedan att undersöka hvilken fara fartyget kunde vara uti. Vi fingo då se en massa timmerstockar flyta omkring på vattnet och förstod jag då att det måste vara en timmerflotte eller en s. k. mosa, som fartyget stött emot. Då undersökningen gaf tillkänna att icke fartyget tagit någon skada af törnen, så fortsatte jag resan igen, men måste ändra kursen till en början betydligt för att undgå ännu en mosa, som blef synlig.

Att fartyget icke tog någon skada eller blef läck af denna hårda stöt är kanske mera att tillskrifva tur, än något annat, men hade ett

större hål uppstått under vattenlinien, som lätt kunnat hända, så hade denna »Ceres» resa kunna blifvit ödesdiger nog för de många passagerare och den besättning som då fans ombord, helst som natten var mörk, med hård vind och hög sjögång.

Jag har vid flere andra tillfällen iakttagit timmerflottar drifvande omkring utan någon slags tillsyn i Venern, till stor fara för sjöfarten, och får jag på det högsta uppmana sällskapet att göra allt som göras kan för att hos vederbörande få säkerhetsåtgärder vidtagna för undvikande af sådana faror, som härigenom kan komma att uppstå.

Stockholm den 31 januari 1901.

Högaktningsfullt.

B. O. Ohlin.

Befälhafvare å ångfartyget »Ceres».

Till styrelsen för kanalflottans ångfartygsbefälhafvaresällskap,
Göteborg.

Enligt sällskapets fattade beslut den 25 januari om uppmaning till befälhafvarne att inkomma till styrelsen med uppgifter om de tillfällen, då de varit i kollision med mosor under det gångna året, får undertecknad härmed lemna uppgift å trenne tillfällen, då jag varit illa ute för dem. Första gången var i Göta elf strax nedanför Röda berget, der fyra mosor i bredd och två i längd, alltså 8 mosor, lågo drifvande tvärs öfver elfven, hvarför jag måste hålla rätt på dem för att göra klar en sida innan jag kunde komma förbi dem, emedan ej utrymme fans på någon sida att komma förbi; det var en lycka att fartyget var på uppgående och strömmen verkade förifrån. Det andra tillfället i september, då jag med mitt förande ångfartyg Lidköping var på resa från Venersborg till Lidköping och kommen i närheten af Gälle udde syntes en massa timmer flytande löst omkring. Senare observerades att detta virke kommit från tvenne mosor som slitits ifrån bogserbåten och låg nu och dref omkring. Vid detta tillfälle var hård vind och hög sjö och hade lätt en olycka kunnat inträffa, om det icke varit dager, så att vi kunde se att undvika dem. Tredje tillfället var en natt, äfven då på resa från Venersborg till Lidköping. Med Bastungens fyrar akterut observerades ett mötande fartyg förut, visande tvenne hvita ljus samt grönt sidljus. Från Lidköping gafs upprepade gånger styrbordssignal samt gick styrbord hän, men mötande fartyget ändrade dock ej kurs förr än det var nära för bogen, då det observerades vara en mindre bogserbåt med sex mosor i längd på släp och hvilka lågo tvärs för vår kurs. Lidköping var då kommen så långt styrbord hän, att

fara var att komma på grund, hvarför jag kommenderade fullt back. Vid detta tillfälle var det en lycka, att luften var klar och sigtbar.

Göteborg den 30 januari 1901.

C. John Wallin,

befälhafvare å ångfartyget »Lidköping».

Till styrelsen för kanalflottans ångfartygs-befälhafvareförening i Göteborg.

Härmed får jag vänligen anmäla följande händelse, som kunnat förorsaka stora förluster och olägenheter till följd att s. k. trävarumosor få ligga och drifva i Göta elf:

Då jag med min förande ångare »Flora» passerade Lerjeholm på uppgående, fick jag plötsligt se ett rött sken samt en topplanterna, hvadan jag naturligtvis trodde mig hafva en mötande ångare för ut och beredde mig att på lagligt sätt möta honom, men kommen längre fram befans det vara ångaren »Ring», som äfven var på uppgående, men i mörkret stött på en mosa och blifvit fast i densamma samt tillfölje af strömmen vändt med mosan. På kapten Larssons å ångaren Ring begäran hjälpte jag honom ifrån mosan efter mycket arbete. Denna händelse skedde den 14 augusti år 1900 vid kl. 11 tiden på aftonen.

En annan händelse som äfven kunnat blifva ödesdiger inträffade den 12 september vid kl. 2 tiden på natten vid Sallum i Götaelf, då jag likaledes på uppgång mötte flera sammanhängande mosor, som sträckte sig från ena sidan af elfven till den andra. Ungefär på midten af denna mossträcka brände en stor eld, men för mig tedde detta sig som varande en eld i land, tills jag var nästan inpå mosan, då jag måste stoppa och backa och i mörkret med detta stora sken i ögonen blef jag så förvillad, att jag var nära att komma i land med båten, och det är endast att tillräkna slumpen att detta ej skedde.

På grund af ofvan anförda, som talar för sig sjelf om olämpligheten af att mosor på sätt som sker få drifva i elfven snart sagdt utan tillsyn, och absolut utan någon sorts manövrering, anhåller jag härmed vänligen att kanalflottans befälhafvaresällskap behagade taga denna sak i noga öfvervägande och vidtaga de åtgärder, som sällskapet anser lämpliga.

Göteborg den 28 januari 1901.

Axel Olsson.

Till K. F. Å. B. sällskap, Göteborg.

Med anledning af de så ofta farliga hinder ångare å kanalen förra året varit utsatta för af de s. k. »mosorna» får undertecknad härmed meddela, att jag med ångaren Karlstad, som hade passagerare ombord, den 23 sistlidne september omkring kl. 9 på aftonen, då ganska starkt mörker var rådande, med stor svårighet knappast kunde navigera klar en mosa, som låg drifvande uti elfven ofvanför Lerje.

Göteborg den 16 februari 1901.

Aug. Uppvall.
Befälhafvare.

Till kanalfloottans ångfartygs befälhafvare-sällskap.

Med anledning af de ofta förekommande faror »mosorna» å såväl Göta elf som i Venern förra året förorsakade trafikerande fartyg, får undertecknad härmed meddela, att jag med ångaren »Forshaga» den 22 sistlidne november hade ett ganska svårt sammanträffande med en dylik vid passerandet af Röda berget, då ångaren i det närmaste var utsatt för att i den der rådande starka strömsättningen drifva ned på bergen innanför nämnda bojar.

Göteborg den 16 februari 1901.

Fr. Lauhrén.
Befälhafvare å ångfartyget Forshaga.

Till herr ordföranden i Andra Kammarens tredje tillfälliga utskott,
häradschef G. A. E. Kronlund.

I anledning af eder den 27 sistlidne februari dagtecknade, först den 5 innevarande månad ankomna skrivelse till Göta kanaldirektion med begäran om kanaldirektionens yttrande angående herr J. A. Kinnmans i aftryck öfverlemnade motion n:o 7 i Andra Kammaren om skrivelse till Kongl. Maj:t i fråga om hvilka åtgärder borde vidtagas för sjöfartens betryggande från faror af transport af timmer i flottor eller s. k. mosor, får jag i min nedannämnda egenskap äran tillkännagifva, att, då med besvarande af eder framställning icke ansetts kunna dröja till den obestämda tid, då kanaldirektionen (hvars nästa *ordinarie* sammanträde inträffar först fram i juni) dessförinnan möjligen kan hafva någon extra sammankomst, trafikchefen vid kanalverket fått af direktionens ordförande uppdrag att yttra sig i ämnet; och har trafikchefen i nyss ankommen skrivelse anfört,

att å Göta kanal och i dermed förenade sjöar flottning af timmer endast å mindre sträckor och allenast några få gånger om året förekomme, och att å denna trafikled saknades erfarenhet om olägenheterna af det ifrågavarande transportsättet.

Stockholm den 12 mars 1901.

Gustaf Wolffelt.

Göta kanaldirektions sekreterare och ombudsman.

Till Andra Kammarens tredje tillfälliga utskott.

Med anledning af herr E. Smiths i Riksdagens Andra Kammare väckta motion om åtgärders vidtagande emot bogsering af timmer i ringbommar tillåter sig styrelsen för Ångermanelfvens flottningförening vördsamt göra följande erinringar i frågan.

I Ångermanelfven flottas för närvarande omkring sex millioner timmer årligen, deraf den hufvudsakliga delen tillföres elfven genom biflottleder. Ut i dessa biflottleder äro flottningstiderna vanligen genom vid deras reglering gifna föreskrifter begränsade till några få veckor efter det de blifvit isfria, hvarför det från dem kommande timret tillföres elfven under loppet af fyra till sex veckor. Då i elfvens hufvudgren icke finnes sjöar, uti hvilka virket skulle kunna qvartagas och förvaras för åstadkommande af en mera utjemnad nedsläppning till sorteringsplatsen, måste sorteringsarbetet eller särskiljandet af de sextio olika virkessegarnes tillhörighet till ytterlighet forceras för att undvika öfverfyllnad i bommarna, hvarigenom dessa skulle söndersprängas och virket bana sig väg till de nedanför belägna fjärdarna och hafvet. Den under försommaren utsorterade virkesmängden uppgår till omkring etthundratusen per dygn. Hvarje virkessegare är skyldig att afhemta sitt virke i mån som det utsorteras och afhemtningen sker i ringbommar med tusen å femtonhundra timmer i hvardera.

Skulle det till afhemtning utsorterade timret läggas i flottar innan det finge transporteras från sorteringsplatsen, så skulle — äfven om sådan flottläggning kunde utföras — alltid uppstå hinder i sorteringsarbetet med åtföljande risk att spilla timmer till hafs. Men det område, som af myndigheterna blifvit anvisadt för sorterings utförande, är i hög grad utsatt för uppgrundning och så grundt, att muddring derstädes har pågått under loppet af tjugufem år och alltjemt måste fortgå såväl sommar som vinter för att hålla så stort vattendjup, att enkelt timmer derstädes flyter. Följaktligen kan flottläggning der icke utföras, och strax utanför området

vidtager allmänna segelleden. Det kan ju icke heller förutsättas, att utrymme för flottläggning skall upplåtas i segelleden, hvarförutom det skulle kräfva mycket stora kostnader att anordna flottläggning på så stort djup, som der förefinnes, hvartill komme kostnaderna för flottlägningsarbetet och för flottarnas rifning vid sågverken, hvilka kostnader säkerligen skulle komma att uppgå till minst $3\frac{1}{2}$ öre pr timmer, eller i rundt tal tvåhundredratusen kronor årligen.

På grund af anförda förhållanden och då det ej sports, att sjömärken i Ångermanelfven blifvit af de bogserande rubbade eller att olyckor derstädes förorsakats sjöfarten genom bogsering af ringbommarna, tillåter sig styrelsen afgifva en vördsam gensaga emot vidtagandet af bestämmelser, som, i hvad afser Ångermanelfven, i första hand skulle vålla industrien så godt som öfvervinneliga svårigheter och i andra hand skogsegarne förluster genom virkesvärdets sänkande till följd af onödigtvis fördyrade flottningskostnader.

Bestämmelser i motionens syfte borde väl för öfrigt nu vara vida mindre påkallade än den tid sjöfarten så godt som uteslutande besörjdes af segelfartyg.

Då lotskaptenen Otto Stenberg särskildt berört Svanösundet, må det framhållas, att styrelsen icke har sig bekant något olycksfall derstädes genom ringbommars bogsering; och det torde vara lika möjligt hädanefter som hittills att undvika sådana, helst som en ringbom under bogsering derstädes icke kan upptaga mera än högst hälften af sundets bredd och fullt segeldjup finnes intill stränderna å ömse sidor. Väija pr Bollstabruk den 21 februari 1901.

Å Ångermanelfvens flottningsförenings styrelses vägnar:

N. W. Dahlberg.
Ordförande.

Till Andra Kammarens tredje tillfälliga utskott.

Med anledning af infordradt utlåtande från lotskaptensexpeditionen i Sundsvall få undertecknade vördsamt afgifva följande yttrande rörande den af herr E. Smith väckta motionen, n:o 23.

Uti nämnda motion påstås, att ett osäkerhetstillstånd för sjöfarande, i synnerhet utefter de norrländska kusterna, skall hafva förorsakats deraf, att timmerbogseringar bedrifvas i de allmänna farlederna på ett ytterst olämpligt sätt. Detta påstående anse vi vara i strid med verkliga förhållandet, något som vi här nedan skola söka ådagalägga.

Först af allt vilja vi påpeka, att bogseringar af timmer ske dels utomskärs, dels inomskärs i lugnt farvatten.

De flottar, som bogseras utomskärs och derigenom utsättas för den största risken att blifva sönderslagna, hopläggas på det mest omsorgsfulla sätt, hvilket helt naturligt måste ligga i egarens intresse, då en dylik flotte ofta representerar ett värde af tiotusentals kronor.

Trots denna omsorgsfulla hopläggning har det tyvärr, ehuru sällsynt, inträffat att flotte gått förlorad helt eller delvis, då den under transporten öfverraskats af svår storm — en olycka, som ju ingen menskelig magt kunnat förebygga. — Att någon fara för sjöfarten åstadkommits af de kringflytande resterna af en sådan flotte har aldrig försports. Skulle emellertid motionären kunna påvisa något rimligt sätt att så hopfoga flottar, att de trotsade alla väder, vore ingen tacksammare än just timmeregarne.

Hvad transportsättet inomskärs beträffar, så måste det ligga i öppen dag, att det derstädes bogserade timret ingalunda är utsatt för så stor fara att skingras, som då det transporteras utomskärs.

Deraf följer helt naturligt, att man inomskärs ej behöfver sammanföra timret i väl hopfogade, djupgående flottar, hvilket för öfrigt skulle vara absolut omöjligt på grund af följande skäl:

1:o. Vid Ljungans och Indalselfvens mynningar utsorteras cirka 7 millioner timmer per år. Att flottlägga denna stora virkesmängd på ett omsorgsfullare sätt än hittills skett låter sig icke göra, ty då skulle följden blifva den, att en stor del af timret måste till följd af tidsutdrägt kvarlemnas i elfvarne och derigenom hindra all såväl ångbåts- som annan trafik på nämnda elfvar.

2:o. Om flottläggningen af denna timmermängd skulle verkställas efter samma metod som den, hvilken användes vid flottläggningen af utomskärs gående flottar, skulle kostnaden därför uppgå till omkring 750,000 kronor. Detta för virke från endast tvenne floddalar. Tages så i betraktande, att vid den s. k. Sandslån i Ångermanelfven utsorteras 5 à 6 millioner timmer årligen, hvilket timmer transporteras i ringbommar till de resp. sågverken, så skulle, om en dyrare flottläggning i lag påbjödes, flottläggningskostnaderna endast inom två trävarudistrikt stiga till enorma summor utan att någon fördel dermed vore vunnen.

3:o. Djupförhållandena vid såväl Indalselfven som Ljungans utlopp och vid Sandslån omöjliggöra annan flottläggningsmetod än den för närvarande använda.

Herr Smith har i sin motion framhållit faran af att möta timmertransporter i smala sund och trånga farvatten, der fartygen med öfverhängande risk för grundstötning eller strandning måste hålla undan för

flottarne. Till mötande af detta påstående vilja vi endast nämna det faktum, att inom Ångermanelfvens, Indalselvans och Ljunga elfs utlopp samt i det s. k. Alnösundet invid Sundsvall, der en sällspordt liflig trafik råder, aldrig någon olycka vållats sjöfarten genom virkestransporter.

Motionären påpekar vidare, att man redan för många år sedan ofta hörde klagomål öfver de skador, som timmerbogseringarna åstadkommo i de norrländska farlederna, derigenom att de borttogo sjömärkena eller, hvad som var värre, drogo dem från den plats, der de blifvit till de sjöfarandes skydd utsatta och till andra ställen, der de vilseledde sjöfarten.

Detta motionärens påstående kan väl någon gång hafva skäl för sig, men skulle man vända sig till de respektive lotskapensexpeditionerna med begäran om upplysningar rörande antalet af de prickar, som blifvit af timmerflottar flyttade eller borttagna, så torde dessa ej kunna lemna exakta uppgifter derom, i ty att skada och flyttningar af prickar kan hafva förorsakats af såväl präm- och fartygsbogseringar som ock af i hafvet kringflytande rester af kastade däckslaster, förolyckade farkoster samt i synnerhet höst och vår af kringflytande isflak. I sammanhang härmed tillåta vi oss framhålla önskvärdheten af att kongl. lotsverket ginge i författning om konstruerandet af sådana sjömärken, som ej bortföras eller rubbas af kringflytande föremål.

För öfrigt vilja vi erinra om en annan omständighet:

Som bekant äro statens största och värderikaste skogar belägna i Norr- och Vesterbotten, hvarifrån en stor mängd virke årligen transporteras till sågverken inom såväl Hernösands som Sundsvalls distrikt. Skulle en lag i enlighet med motionens syfte komma till stånd, blefve följd den, att konkurrensen om statens virke aftoge för att icke säga omöjliggjordes till förfång för såväl mellersta Norrlands sågverk, der tusentals arbetare hafva sin utkomst, som ock i synnerhet för staten, hvars intressen sålunda skulle djupt beröras. På samma gång omöjliggöres all transport af virke från Finland.

Hvad slutligen de motionen bifogade intygen beträffar, så synes det första, utfärdadt af en del ångbåtsbefälhafvare, tillkommet på grund af en viss förstämning, förorsakad af ångaren Umans förolyckande, hvilket motionären förmenar vara följd den af att en timmerflotte borttagit ett sjömärke, något som i motionen icke blifvit med intyg ådagalagdt.

Af de öfriga intygen torde endast det af lotskaptenen Karl Sundholm utfärdade vara af saklig betydelse, och skulle bemälda kapten Sundholm samt lotskaptenen Otto Stenberg affordras upplysning om huruvida någon olycka för sjöfarande genom timmerbogseringar inträffat under

deras tjänstetid inom härvarande lotsfördelning, så torde svaret helt säkert blifva nekande.

På grund af det anförda få vi vördsamt hemställa, att då de i motionen föreslagna åtgärderna dels äro obehöfliga och dels skadliga, intet afseende måtte fästas vid herr Smiths motion.

Sundsvall den 12 mars 1901.

för Mons trävaruaktiebolag: <i>Axel R. Nylén.</i>	för J. A. Enhörnings trävaruaktiebolag: <i>E. A. Enhörning.</i>
för Skönviks aktiebolag: <i>Nils Welin.</i>	Vifsta varfs aktiebolag: <i>Charles Ekström.</i>
för Sundsvalls bogseringsaktiebolag: <i>Th. R. Thuresson.</i>	för Sunds aktiebolag: <i>H. E. Hammarberg. G. P. Braathen.</i>
för Tunadals aktiebolag: <i>Abraham Svartling.</i>	för trävarubolaget Svartvik: <i>G. P. Braathen.</i>
för trävaruaktiebolaget Carlsvik: <i>Helmer Flygt.</i>	för Gnarps sågverksegare: <i>Carl Rodhe.</i>
för Johannedals trävaruaktiebolag: <i>Gustaf Johansson.</i>	för Norrviks ångsågsaktiebolag: <i>W. J. Rösl.</i>
för Obbola ångsågsaktiebolag: <i>Arth. Sandqvist.</i>	för Ankarsviks ångsågsaktiebolag: <i>Georg Angström.</i>

Till Andra Kammarens tredje tillfälliga utskott.

Med anledning af skrifvelsen af den 7 sistlidne februari får under-tecknad härmed i korthet vördsamt uttala sig rörande den af herr Smith väckta motionen n:o 23.

Jag ber då att få förutskicka, att mina uttalanden gälla förhållandena inom mellersta och öfre Norrland.

I den ifrågavarande motionen uttalas önskvärldheten af, *dels* förbud för bogsering af timmer inom bom eller länsa, *dels* föreskrifter angående bogsering af timmer i flottar.

Hvad det förra transportsättet beträffar, begagnas detsamma till sin största omfattning i den vik af Bottenhafvet, i hvilken Ångermanelfven utmynnar. Vid den derstädes belägna sorteringsbommen — Sandslån kallad — utsorteras numera 5—6 millioner timmer årligen, och detta timmer bogseras efter skedd gallring i ringbommar till de respektive sågverken. Någon olägenhet af denna bogsering har hittills ej försports och än mindre har någon våda för sjöfarten deraf uppstått.

Äfven på andra ställen inom den norrländska skärgården användes enahanda bogseringssätt för kortare transporter, men de farleder, som då

begagnas, sammanfalla merendels icke med dem, som segel- och ångfartyg följa. Redan af dessa skäl uppstå äfven här icke några olägenheter.

Något förbud för detta transportsätt är således ingalunda af behofvet påkalladt och skulle för öfrigt medföra kostnader, som icke stode i rimligt förhållande till en möjligen någon gång uppstående olägenhet. Om vi nemligen utgå endast från den timmerquantitet, som, enligt hvad ofvan sagts, nu årligen utsorteras vid Sandslån, skulle ett åläggande för sågverks-egarne, att, i och för transporten till de respektive sågverken, flottlägga detta timmer, medföra en årlig utgift af säkerligen 150 à 200,000 kronor. Lägges härtill kostnaden för allt annat timmer, som i norrländska skärgårdar forslas i grimmor, skulle den sammanlagda kostnaden för flottläggning sannolikt stiga till det dubbla.

Men frånsedt kostnaden möta äfven andra svårigheter. Ångerman-elfvens vattendrag är af den beskaffenhet, att en stor del af allt timmer, som tillsläppes vattendraget, med första vårflod kommer ned till gallringsbommarna. Det gäller alltså der att med forceradt arbete så hastigt som möjligt skilja och undanskaffa timret, men detta senare blefve naturligtvis betydligt försvåradt, om timret först måste flottdragas.

Till sist bör framhållas att djupförhållandena vid sorteringsbommarna vid Sandslån omöjliggöra den påyrkade flottläggningen.

Detta om det ifrågasatta förbudet mot transport i »länsa».

Hvad bogsering i flottar beträffar, påpekar motionären först vådan för fartyg af löst i hafvet kringflytande timmer efter flottar, som af en eller annan anledning sprängts sönder. Denna risk torde dock vara af underordnad beskaffenhet; åtminstone lär det ej kunna påvisas, att något fartyg hittills af den orsaken tagit skada.

Till undvikande af denna imaginära fara föreslår motionären »att flottarna läggas så, att de ej kunna slås sönder af sjön. För ingen vore detta kärkomnare än för timmeregarne, om blott motionären kunde angifva, på hvad rimligt sätt en sådan hopfogning, som trotsar alla väder, kan ske. Det borde ligga i öppen dag för en hvar, att flottarna redan nu läggas så omsorgsfullt, som med rimlig kostnad är möjligt, ty förlusten är naturligtvis betydlig, om flottarna slås sönder och timret går förloradt.

Vidare framhåller motionären den risk flottarna innebära för i trånga farvatten mötande fartyg.

Denna risk bör väl dock kunna aflägnas derigenom, att signaler användas för att utröna, om farleden är klar eller icke, och böra motionärens farhågor i detta afseende således enligt min uppfattning icke föranleda till de föreslagna inskränkningarna i flottarnas antal och storlek.

Den tredje, sista och enligt mitt förmenande enda allvarsamma olägen-

heten, motionären kan påvisa med nuvarande bogsering i flottar, är, att flytande sjömärken af flottarna dels förryckas dels helt och hållet bortföras. Anledningen härtill är, att, om timmerflottarna i tränga och krokiga farvatten utsättas för ström och vind, de ej följa i bogserbåtens kölvatten, utan släpa på sidan af farleden och dervid komma i kollision med sjömärkena.

Nu föreslår motionären till undvikande häraf, att flottarnas antal och storlek skola bättre afpassas efter bogserbåtens kraft, hvarigenom det skulle vara möjligt för bogserbåten att fullständigare kontrollera flottarnas gång. Så är emellertid ej förhållandet, ty äfven om den starkaste båt bogserar blott en, låt vara hur liten flotte som helst, kan båten icke, då förbindelsen med det bogserade föremålet upprätthålles blott af en kabel, så beherska flottens gång, att densamma ej i ett krokigt eller trångt farvatten, utsatt för ström eller vind, drifver ut ur bogserbåtens kölvatten på sidan om farleden.

Andra åtgärder för att afhjelpa det af herr Smith påpekade missförhållandet måste således enligt min mening tillgripas.

I detta afseende tillåter jag mig fästa uppmärksamheten på den motionen såsom bilaga åtföljande, af lotskaptenen Sundholm afgifna skrifvelsen, i hvilken föreslås, att, der farlederna äro tränga och krokiga, dubbla sådana upptagas, eller der så ej kan ske, enmärken användas i stället för flytande sjömärken.

Till komplettering af herr Sundholms förslag skulle jag vilja förorda, att, der dessa begge åtgärder ej kunna användas, de flytande sjömärkena förses med stadiga sänkstöd i botten, och erhålla en form i vattenytan, som tillåter en flotte att passera fram öfver dem, utan att de fastna mellan flottens stockar och medryckas. Jag afser härvid naturligtvis endast sådana sjömärken, som äro belägna inomskärs i de farvatten, der utrymme tryter och skyddsåtgärder behöfva vidtagas. Sådana märken kunde på hösten knytas ned under isen och sålunda användas år från år. Dessa prickar blifva kanske till sin anläggning dyrare än de, som nu användas, men troligen i längden billigare, hvarjemte den fördelen vinnes, att farleden förr blefve klar på våren. Nu är det ej ovanligt, att farlederna, åtminstone i Norrbotten, ända in i senare hälften af juni månad äro oprickade, och synes mig detta innebära en våda för sjöfarten, icke mindre allvarsam än den, herr Smith i sin motion påpekat.

Derest denna motion föranledde till de åtgärder, herr Smith föreslagit, skulle desamma så fördyra bogseringen, att ett upphörande af längre timmertransporter i flottar efter kusten blefve följden. Kostnaderna för dessa transporter ställa sig nemligen redan nu genom dyr flottläggning och användandet af kraftiga båtar och vidlyftigt surrgods så höga, att,

när derjemte den stora risken tages i betraktande, ett plus i utgifter blefve för kämbart.

Frånsedt de rubbningar och dermed sammanhängande stora förluster, som genom upphörandet af dessa bogseringar skulle tillskyndas enskilde industriidkare och med dem hundratals, för att ej säga tusentals arbetare, är det att märka, att äfven statens intresse vid sådant förhållande skulle lida ett ofantligt afbräck.

Statens största och värderikaste skogar äro som bekant belägna i Vester- och Norrbotten. Ännu för ett decennium tillbaka betingade alstren från dessa skogsegendomar mycket låga priser, men sedan under de sistförflutna åren spekulanter från Sundsvalls och Hernösands distrikter uppträdt vid virkesauktionerna i Luleå och Umeå, hafva priserna på några år sprungit upp till en förut oanad höjd. Omöjliggöres nu bogsering i flottar, dödas denna konkurrens, visserligen till båtnad för sågverksegarne i Norr- och Vesterbotten, men till oerhördt förfång för staten.

Med den försäljning af virke från kronoparker, som nu eger rum, kan den nyssnämnda konkurrensen anses tillföra statskassan en ökad inkomst om året af 1 à 1½ million kronor — ett resultat hvartill jag kommit genom den låga beräkningen, att priset per träd tillfölje denna konkurrens i genomsnitt stigit med 1 krona.

Alldenstund de närvarande utsyningarna af virke på kronomark helt säkert komma att ökas i den mån skogstillgångarna blifva kända och skogsvård införd, följer äfven deraf, att den vinst staten skördar på den nuvarande konkurrensen om dess virke, i en framtid snarare ökas än minskas.

För staten stå således härvidlag de allra största intressen på spel.

Till sist må anföras, att för närvarande en ej obetydlig införsel af stanmar från Finland eger rum, hvilken import tillför oss en billig råvara, som till gagn och nytta för landet här förädlas.

Äfven denna tillförsel afskäres, om herr Smiths förslag skulle vinna Riksdagens bifall.

Sammanfattande det sagda, får jag såsom min åsigt uttala, att de i motionen föreslagna åtgärderna äro *dels* obehöfliga, *dels* skadliga samt att de missförhållanden, som verkligen kunna styrkas vara följden af de sätt, hvarpå timmerbogseringen nu sker, böra aflägsnas ej på lagstiftningsväg, utan genom åtgärder från lotsverkets sida.

Stockholm den 28 februari 1901.

Otto M. Kempe.

Till herr lotskaptenen och chefen för Sundsvalls lotsfördelning.

Herr lotskaptenen har beredt oss tillfälle att afgifva yttrande rörande en af herr E. Smith väckt, till Andra Kammarens tredje tillfälliga utskott remitterad motion, deri motionären, under påstående att osäkerhetstillstånd uppkomme för sjöfarten efter de norrländska kusterna deraf att timmerbogseringarna i de allmänna farlederna skulle bedrifvas på ett ytterst olämpligt sätt, påkallat Riksdagens uppmärksamhet för att afhjelpa den förmenta olägenheten, samt hemställt, att transport af timmer inom läns eller bom måtte förbjudas, äfvensom att föreskrift måtte meddelas derom, att timmerflottarna skulle läggas så, att de icke kunde slås sönder af sjön och att de ej finge tagas så långa och breda, att de innebure risk för fartyg, som mötte i tränga sund eller farleder, samt att en bogserbåt ej finge taga större lass, än båten kunde fortskaffa och styra, äfven om sjö och vind komme från sidan; och få vi med anledning deraf vördsamt erinra följande.

Inom vår ort eller nedre Norrland ha oss veterligen ej försports några olägenheter för sjöfarten af timmerbogseringen, som här alltid skett i läns eller bom. Inom sjelfva hamnområdet med der förekommande lifligare trafik äro visserligen i hamnordningen stadgade vissa inskränkningar i fråga om timmerbogseringen, såsom att denna derstädes ej får pågå under dagen, men denna inskränkning har betingats uteslutande af den inom hamnområdet under seglationstiden pågående lifliga persontrafiken, som ju gifvetvis måste hafva företräde framför godstrafiken.

Hvad beträffar motionärens yrkanden, så synas dessa ej vara väl betänkta. Att utan vidare förbjuda timmerbogsering inom läns eller bom skulle icke allenast i hög grad fördyra dylik bogsering, utan äfven i många fall omöjliggöra densamma.

Motionärens hemställan om meddelande af föreskrift, att timmerflottarna skola läggas så, att de ej slås sönder af sjön, antyder också obekantskap med storm och hög sjö, ty det är omöjligt att hopfoga en timmerflotte så fast, att den ej *kan* slås sönder af sjön under bogsering. Motionärens mening lär väl vara, att timret skall läggas hvarftals och derefter hållas tillsammans med ketting, men, som sagdt, under vissa förhållanden eller vid storm och hög sjö hjälper ej heller detta. Bästa garantien mot allt för lösligt hopkomna flottor ligger naturligen i virkessegarens intresse att ej gå förlustig om sjelfva varan genom flottarnas söndersläende eller timrets utkrypande ur bonnen.

Särskildt här inom Söderhamns distrikt skulle sådana bestämmelser, som de af motionären föreslagna, leda derhän, att virkestransporten från statens jernväg och från Marma-Sandarne jernväg blefve i det närmaste

afstängd, emedan vattendjupet vid de olika jernvägarnes afstjelningsbryggor ej är tillräckligt stort för att tillåta verkets hopläggning i så kallade fasta flottar, utan måste afhämtas derifrån i läns eller bom.

Hvad slutligen vidkommer motionärens förslag om föreskrift, att en bogserbåt ej finge »taga större lass än han kunde fortskaffa och styra», så synes en sådan föreskrift obehöflig, enär hvarje befälhafvare på en bogserbåt sjelfskrifvet måste vara angelägen om att lasset ej blifver större, än att det af båten kan dragas och styras, förutsatt att ej någon olycka inträffar, och sådana kunna ju ej genom några föreskrifter eller lagstadganden helt förekommas.

Söderhamn den 12 mars 1901.

för Sandarne aktiebolag

J. E. Larsson.

för Åsbacka trävaru-aktiebolag

G. L. Norén.

för Källskärs aktiebolag

E. Andersson.

Långrörs aktiebolag

Gustaf Forsgren.

Marma sågverks aktiebolag

John Gust. Brolin.

Till härads höfdingen och riksdagsmannen m. m., herr G. Kronlund, Riksdagens Andra Kammare, Stockholm.

Eder skrifvelse af den 7 dennes — ankommen hit den 14 dennes — jemte inlagor har jag haft äran mottaga och ber med anledning deraf att med afseende på innehållet i motionerna n:o 23 af herr E. Smith och n:o 7 af herr J. A. Kinnman få erinra:

1) att bogsering af timmer i flottar, ringbommar — länsor, grimmor — eller s. k. mosor från sorteringsplatserna vid elfmynningarna till de respektive sågverken eller från det ena skeppningsdistriktet till det andra är alldeles nödvändig, om sågverksindustrien, sådan den nu bedrifves, skall kunna fortsättas;

2) att timmerbogsering, vare sig på kortare eller längre sträckor — om farvattnet är utprickadt eller ej — är lika berättigad, lika nyttig och af behovet påkallad som hvarje annan transport, som eger rum sjöledes, och därför af myndigheterna ej bör försvåras, men väl genom lämpliga anordningar i möjligaste mån underlättas, på samma sätt som man ju söker tillgodose för andra industri- och näringsgrenar behöfliga transportmedels utveckling;

3) att prickar och sjömärken visserligen någon gång hafva rubbats genom timmerbogsering, till följd af att de fastnat i flottarna, men att detta beror på prickarnes olämpliga konstruktion och alltför svaga för-

sänkningsar, hvilka olägenheter det borde vara mera angeläget undanrödja genom ändamålsenligare anordningar än att försvara och betunga, för att icke säga omöjliggöra, ett för trävaruindustrien nödvändigt transporteringsätt;

4) att den af herr Smith framhållna »faran af att möta stora timmertransporter i smala sund och trånga farvatten, der fartygen med öfverhängande risk för grundstötning eller strandning måste hålla undan för flottarna», icke torde vara större än den att der möta stora, med full eller stark fart gående ångbåtar, för hvilka mindre ångare och andra farkoster oftare »med öfverhängande risk för grundstötning eller strandning måste hålla undan» än för timmerflottarna, som »endast mycket sakta glida framåt» och derfor ingalunda äro en sådan fara för sjöfarten i de nämnda farlederna, att man af ett möte med dem behöfver befara dylika följder, enär en i värsta fall inträffande kollision svårigen kan medföra någon allvarsammare skada;

5) att det finnes »smala sund och trånga farvatten», som endast af ett fartyg i sänder kunna passeras, utan att man erfarit, att derigenom förorsakats så synnerligen stora hinder för sjöfarten, äfven då trafiken är rätt stor, derfor att ändamålsenliga utprickningar företagits och ett praktiskt signalsystem tillämpas;

6) att en genom storm af den bogserande ångaren för tillfället förlorad flotte, som till följd af sitt stora värde med all skyndsamhet eftersökes, så fort väderleken det medgifver, och i de allra flesta fall snart igenfinnes, så att man dess bättre sällan hört talas om till hafs förlorade flottor, ingalunda torde utgöra en sådan fara för sjöfarten som ett kringflytande vrak, som ju sällan undanrödjes, utan drifver omkring, tills det strandar eller sönderslås;

7) att den fara, som säges härleda sig från »den mängd kringflytande timmer, som anträffas, när flottarne gjort haveri eller sprängts af vind, sjö eller grundstötning», synes öfverdrifven, alldenstund dylikt i farvattnet förekommande timmer icke kan innebära någon större våda för sjöfarten än timmer, bjelkar, sparrar och annat fraktgods, som flyter omkring efter grundstöta eller förlista fartyg, eller timmer, som på ett eller annat sätt förlorats från förvaringsbommar vid sågverken och elfvarne;

8) att det från sistnämnda förvaringsställen eller från sönderslagna inomskärsflottor utslupna, i skärgården eller till hafs kringdrifvande timret hittills icke betraktats såsom någon egentlig fara för sjöfarten, enär man ej hört talas om, att skador å fartyg förorsakats af dylikt timmer, som virkesegarne för öfrigt genom anordnandet af s. k. bergningsbommar snarast söka tillvarataga;

9) att i åtskilliga elfvar, såsom Indalselfven, Ångermanelfven m. fl., en liflig ångbåtstrafik pågår, oaktadt s. k. lösflottning af timmer der eger rum, hvilket gör, att då elfvarne äro strida och ångbåtarna gå mot strömmen, timmerstockarne oupphörligen i massor och med stark fart slungas mot skrofvén utan att, såsom det synes, förorsaka vare sig dessa eller propellrarne någon märkbar skada;

10) att — för att slutligen med ett exempel visa timmertransporternas ofarlighet för sjöfarten — vid sorteringsbommarne i Ljungans utlopp, der dagligen cirka 25,000 timmer utgallras, passagerareångare 18 gånger om dagen passera samma farled — ej bredare än 50 à 60 meter — der samtidigt timret i flottar framföres, utan att man deraf sport någon nämnvärd olägenhet eller att några olyckor föranledts, ett förhållande, som finner sin motsvarighet vid flera andra elfmynningar.

Af hvad jag nu i korthet anfört, torde framgå, att de olägenheter och vådor för sjöfarten, som timmerbogseringen enligt ofvannämnda motioner skulle framkalla, väsentligen öfverskattats, och att sålunda för närvarande inga skäl föreligga »att ingripa mot det sätt, hvarpå timmertransporten utefter de norrländska kusterna bedrifves». Men väl är det uppenbart, att det bör åligga lotsstyrelsen att i de lotsfördelningsdistrikt, der timmerbogsering längs kusterna förekommer, vidtaga ändamålsenligare och mer betryggande anordningar såväl beträffande konstruktionen af de utsatta prickarna, som ju, der så är nödigt, kunna göras af stål- eller jernplåt i form af cylindriska bojar, afsmalnande mot polerna till förekommande af deras fastnande i eller mellan flottarna, som ock i fråga om deras säkra förankring, hvilken bör vara sådan, att de ej rubbas ur sitt läge, äfven om de utsättas för påstötning af en bogserad timmerflotte.

Särskildt i Norrbottens distrikt med dess vidsträckta skärgård, der den mest omfattande kusttransporten i flottar torde förekomma, tarfvas därför så mycket effektivare åtgärder från den nuvarande lotsfördelningschefens sida. Tvifvelsutan torde emellertid med tillämpande af redan befintliga lagparagrafer och vederbörande kapteners å bogserångarne erinrande om deras skyldighet att skyndsamt göra anmälan, i händelse sjömärken blifvit rubbade, nu berörda förhållanden i det distriktet som ock annorstädes kunna tillfredsställande ordnas utan att behöfva göras till föremål för särskild lagstiftning.

Sundsvall den 19 februari 1901.

E. A. Enhörning.