

N:o 15.

Af herr **E. Smith**, om *skrifvelse till Kongl. Maj:t rörande åtskilliga tillägg till samt ändringar i gällande sjölag.*

Redan vid 1899 års riksdag väcktes af herr A. Johansson i Möllstorp motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om utarbetande och framläggande inför Riksdagen af förslag till ändring i och tillägg till vissa delar af gällande sjölag.

De ändringar och tillägg, som af den nämnde motionären föreslogos, voro:

att hvarje fartyg, som intager last på befraktning till in- eller utländsk hamn, måste utvändigt på sidorna vara försedt med ett under kontrollerande myndighets tillsyn tillkommet lastmärke;

att i afseende å däckslast bestämmelser införas i likhet med dithörande föreskrifter i den engelska sjölagen, att däckslasten begränsas till viss höjd;

att utom de i 41 § omförmälda besigtningar en s. k. tvångsbesigtning hvarje år vid seglationstidens början i den hamn, der utklarering sker, verkställes till utrönande af fartygets sjöduglighet;

att andra momentet i 87 § borttages eller förändras till större trygghet för fartygsbesättningen; samt slutligen

att bestämmelser införas i syfte att förhindra öfveransträngning i fråga om arbetstid för inmönstrad besättning.

Som bekant, behandlades denna viktiga motion af dåvarande lagutskott helt kortfattadt och afstyrktes utan någon saklig kritik, sedan utskottet dock lemnat »allt erkännande af det behjertansvärda i de sträfvanen, för hvilka motionären gjort sig till målsman».

Härefter var det ej svårt att förutse motionens öde. Andra Kam-maren egnade den visserligen all omsorg och biföll densamma efter en längre, sakrik behandling, men Första Kammaren egnade den nästan ingen uppmärksamhet, och den ende talare, som här uppträdde, försvarade den visserligen, men framställde ej något yrkande, hvarpå motionen i öfver-ensstämmelse med lagutskottets hemställan afslogs.

Då emellertid intet hämmande af lagstiftningens tidsenliga ut-veckling i längden är möjligt, så snart de föreslagna lagarnes behöflighet ingår i rättsmedvetandet hos allmänheten och de personer, hvilka före-trädesvis beröras deraf, så kunna ej heller de af herr Johansson före-slagna, här ofvan nämnda ändringarna i sjölagen lika litet som andra af behovet påkallade reformer i nämnda lag lemnas å sido, därför att ett fåtal personer möjligen anser dem stridande mot sitt eget intresse.

Det är på grund häraf, jag här nedan vågat påkalla Riksdagens uppmärksamhet för behovet af icke allenast det väsentligaste i herr Johanssons omnämnda motion, utan äfven af andra förbättringar i nu gällande sjölag.

Lastmärke måladt å fartygets utsidor.

Att fartyg genom öfverlastning kantrat eller fylts och gått till botten, är en känd och bevisad sak. Nu kan det väl ej förnekas, att en lagstiftning, som tillåter en sådan öfverlastning, hvarigenom last, fartyg och menniskolif lätt äfventyras och förloras, är förkastlig och genast bör ändras, oafsedt om närboende folk ej redan gjort detta. Jag menar, att det är orätt att, i fall vi känna eller kunna utfundera ett sätt, hvarpå de antydda olyckorna i allmänhet böra kunna förekommas, underlåta att begagna oss deraf, äfven om både norrmän och danskar bibehålla en lagstiftning, som i berördt hänseende är lika bristfällig som vår nuvarande.

I England, hvilket land eger mera än hälften af hela verlds-tonnaget, har man som bekant lagstiftat i här afsedt fall, och jag vill här nedan söka återgifva på hvad sätt genom att i öfversättning bifoga några paragrafer af gällande engelska sjölag: »Merchant Shipping Act 1894».

§ 437 i nämnda lag har följande lydelse:

(1.) Hvarje engelskt fartyg (med undantag af fartyg under 80 registerton använda uteslutande i kustfart, fartyg använda uteslutande till fiske, lustjagter, fartyg använda uteslutande på flodfart eller insjöfart,

der farvattnet i sin helhet eller delvis tillhör England) skall alltid och tydligt vara utmärkt med linier (i denna lag kallade däckslinier) af icke mindre än 12 tums längd och 1 tums bredd, målade horisontalt på hvardera utsidan och midskepps eller så nära midskepps som det är möjligt, utmärkande läget af hvarje däck öfver vattnet.

(2.) Öfverkanten af hvarje däckslinie skall befinna sig i jemnhöjd med öfverkanten af däcksplankan närmast waterbordet innanför märket.

(3.) Däckslinierna skola vara hvita eller gula på mörk grund, men svarta på ljus grund.

(4.) I denna § menas med uttrycket »midskepps» midten af lastvattenslinien såsom denna mätes eller från förkant af förstäfven till akterkant af akterstäfven.

§ 438.

(1.) Hvarje egare af ett engelskt fartyg, som går till sjös från en hamn inom engelskt område (med undantag af fartyg under 80 registerton använda uteslutande i kustfart, fartyg använda uteslutande till fiske och lustjagter) skall, inom tid, som här nedan nämnes, på båda utsidorna, midskepps i samma mening som i näst föregående §, eller så nära midskepps som möjligt, låta måla, i hvitt eller gult på mörk grund eller i svart på ljus grund, en cirkelring 12 tum i diameter och med en horisontal linie af 18 tums längd genom dess medelpunkt. Medelpunkten i denna cirkelring skall sättas vid en sådan höjd under den här ofvan nämnda däckslinien, som Board of Trade anser lämpligt, och skall utmärka den högsta lastlinie, hvartill fartyget får lastas i saltvatten.

(3.) Cirkelringens läge skall bestämmas enligt tabeller — — —
o. s. v.

(4.) (Afhandlar vissa modifikationer och är ej af betydelse.)

§ 439.

Om ett fartyg lastas så hårdt i salt vatten, att medelpunkten i cirkelringen sjunker under vattenytan, så skall ett sådant fartyg förklaras icke sjövärdigt (unsafe) i den mening, som angives i härefter följande delar i denna afdelning af lagen, och en sådan nedlastning skall vara en giltig anledning att qvarhålla fartyget.

§ 440.

(Denna § afhandlar blott tiden, inom hvilket lastmärket å utrikes gående fartyg skall anbringas, märkets beskrifning i loggboken och andra handlingar samt den tid, inom hvilken märket ej må borttagas.)

§ 441.

(Denna § afhandlar samma bestämmelser som i § 440, men blott för inrikes gående fartyg.)

Rörande skälen för anbringande af ett lämpligt lastmärke, får jag, utom hvad här ofvan blifvit nämnt och hvad i Riksdagens Andra Kammar under behandling af herr Johanssons motion den 4 maj 1899 anfördes, tillägga ytterligare ett skäl, som synes mig väl så viktigt som något annat, och det är den utsträckta seglationstiden, som flyttat vinterresorna från undantagens till reglernas område.

En hvar någorlunda förtrogen med navigeringen i våra farvatten under vintermånaderna vet väl, hvilken ofantlig risk denna medför i synnerhet genom öfverisning, hvarigenom fartygets last lätt kan ökas utöfver skrofvets bärkraft. Att därför redan genom hård nedlastning anlita denna senare till det yttersta måste medföra en ofantlig risk för last, fartyg och besättning, hvaremot å andra sidan ett genom klok lastning lemnadt öfverskott af flytkraft måste anses väl behöflig under vinterresor. Utom den ökade börda, fartyget under öfverisadt tillstånd måste dragas med, inställer sig jemväl, och i synnerhet för ångbåtar, som gå mot vind och sjö, en annan allvarsam olägenhet, bestående deri, att förskeppet i så hög grad öfverlastas med is, att akterskeppet med propellern lyfter sig så mycket öfver vattnet, att den senare ej kan utveckla sin fulla kraft, hvarigenom fartyget återigen riskerar att förlora sin manöverförmåga och fart samt gå i land eller på grund.

Vid slutet af 1880-talet såg jag sålunda ett fartyg, som under vintern inkom till Oxelösund och hvilket hade halfva propellern öfver vattenytan, sedan det i lugnvatten förtöjt vid kaj. Isen täckte fullständigt hela backen och främre delen af styrhytten. Kaptenen å ångaren förklarade, att han sannolikt ej kunnat hålla sjön mer än ytterligare en å två timmar, alldenstund öfverisningen ökades i så oroväckande grad, att fartyget efter den tiden sannolikt kantrat och sjunkit. Kan man tänka sig ett hårdare öde för de hjälplösa människorna ombord än att i isande köld och blåst räkna de minuter, som återstode dem att lefva! Huru

många hafva tillsatt lifvet på nu antydt sätt? Ja, vår statistik kan ej upplysa härom lika litet som om hvilka fartyg och laster, som dervid gått förlorade, eller öfver hufvud taget om några olyckor. Statistiken eger för närvarande, hvad sjöfarten angår, nästan inga skuggsidor, om jag undantager *antalet* vrakade eller förlorade fartyg, hvarmed handelsflottan minskas årligen; den synes i detta fall likna hästen, hvilken ju påstås ega uttryck endast för glädjen.

Jag har dock sett sjöfolkets lidanden på närmare håll, sett en besättning med förfrusna fötter och ben, när den transporterades till lasarettet för att amputeras — det vill säga *en* af de besättningar, som öfverlevvat vinterstormen. Hvem kan skildra de omkomnas lidanden, innan de af döden befriades derifrån?

Frakterna stiga höst och vinter. Man vill naturligtvis draga största möjliga vinst af sina fartyg, och fryskeppens kvarhållande på sina stationer utsträcker alltmera, ja, så nordligt som i södra delen af Bottenviken ända till årets slut, ty sjöfarten pågår alltjemt. Må man dock ihågkomma, att stat, lagstiftare och rederier hafva skyldigheter gent emot det folk, som utan knot riskerar sitt lif för ökande af enskild och nationel förnögenhet.

En sådan skyldighet synes mig anbringande af ett lastmärke, måladt å utsidorna åtminstone af de lastfartyg, hvilka göra resor på utlandet, vara.

Jag öfvergår nu till

Däckslastens begränsning.

Den däckslast, hvarom här är fråga, är endast trälast, och bestämmeiserna härutinnan i den engelska sjölagen återfinnas under rubrik: »Loading of Timber».

Jag öfversätter densamma här nedan.

§ 451.

(1.) Om ett engelskt eller främmande fartyg ankommer mellan sista dagen i oktober och sextonde dagen i april till någon hamn inom engelskt område från någon hamn utom detsamma, förande såsom däckslast, det vill säga på något obetäckt ställe å däck eller på något betäckt ställe, som icke intagits i det kubikinnehåll, hvilket bildar fartygets registre-

rade tonnage, något slags trävaror, som här nedan nämnas; så skall befälhafvaren å och redaren till detta fartyg, om han är medveten om förseelsen, vara hemfallen till böter, icke öfverstigande 5 pund sterling för hvar hundra kubikfot trävaror, hvilka föras i strid med denna §.

(2.) Frihet från erläggande af böter följer dock:

a) för sådana trävaror, som befälhafvaren ansett nödigt att upplägga eller behålla å däck under resan på grund deraf, att fartyget sprungit läck eller erhållit annan skada — verklig eller antagen; eller

b) om befälhafvaren bevisar, att fartyget afseglade från den hamn, der trälasten intogs på däck, vid en sådan tid före sista dagen af oktober, att man haft rätt förmoda på grund af den tid resan med fartyget brukar taga, att detta skulle inträffat före den nämnda dagen i den afsedda hamnen inom engelskt område, men afhölls derifrån genom ofördelaktigt väder eller andra omständigheter utom hans förmåga att bedöma; eller

c) om han bevisar, att fartyget afseglade från den hamn, der trälasten på däck intogs, vid en sådan tid före den 16 april, som bort förhindra fartygets ankomst före denna dag, då vanlig tid beräknas för fartygets resa, men på grund af ovanligt gynsam resa ankom före nämnda dag.

(3) I denna § menas med trävaror:

a) hvarje slag af fyrkantigt, rundt, vankantigt virke eller annat trä eller pitchpine, mahogny, ek, teak eller andra tunga träslag; eller

b) mera än fem reservspiror eller rundhult, vare sig dessa äro färdigarbetade och påriggade eller ej; eller

c) några plankor, battens, eller andra lättare trävaror af hvad slag som helst och till större höjd öfver däck än tre fot;

(4.) Intet i denna § skall vara tillämpligt på ett fartyg, som icke är destineradt till engelsk hamn, men anlöper en sådan på grund af ogynsam väderlek, för reparation eller för något annat ändamål än att aflemna sin last.

Orsaken, hvarför jag tillåtit mig öfversätta och här intaga i förevarande fall tillämpliga delar af den engelska sjölagen, har ej varit emedan jag är fullt öfvertygad om förträffligheten af dessa §§, på *enahanda sätt* tillämpade hos oss, utan mera därför att jag velat visa, att desamma vunnit insteg och tillämpats i flera år hos världens förnämsta sjöfartsnation. Att en begränsning af däckslasten och en lag derom äfven hos oss äro nödvändiga, derom är jag dock fullt förvissad, äfven om jag ej tilltror mig sjelf förmågan att i detalj formulera en sådan lag.

Många äro de tillbud till, ja, kanske de verkliga olyckor, hvilka hos oss inträffat genom för hög och tung däckslast, och ehuru statistiken ej heller i detta hänseende har något att förmäla, är det dock alldeles säkert, att § 26 i gällande sjölag, som bestämmer, att befälhafvaren skall, innan resan anträdes, tillse, att ej större last intages, än fartyget kan beqvämligen bära och rymma, många gånger visat sig vara ett allt för otillräckligt skydd för såväl besättning som passagerare.

Lagstadgade bestämmelser för däckslastens begränsning hos såväl passagerarfartyg som vanliga lastfartyg borde därför, möjligen med undantag för mindre kustfarare, såsom jagter, slupar och dermed jemförliga fartyg, och med afseende fästadt å de af fartygen trafikerade olika farvattnen, utfärdas.

Besigtning för utrönande af fartygs sjöduglighet.

Äro anbringandet af ett lämpligt lastmärke och en praktisk begränsning af däckslasten mycket svårlösta problem, hvilket jag ej vill dölja, så kan detsamma ingalunda sägas om fartygets besigtning, hvilken kan ske både ganska lätt och grundligt vid dockning, slipning eller till och med kölhalning af fartyget.

Våra förluster af fartyg genom slopning, kondemnering, abandonering och förlisning samt strandning och grundstötning, hvilka senare tilldragelser stundom frivilligt eller ovilkorligt framkallats genom fartygets usla beskaffenhet, äro oroväckande många och bland de största inom någon handelsflotta i hela världen. Sålunda förlorade vi år 1898 icke mindre än 7,57 procent af hela vår seglande handelsflottas tonnage och tillsamman 115 fartyg, af hvilka 49 förolyckats och 66 kondemnerats eller slopats. Detta är omisskänneliga siffror, som tydligt tala om, hvilka faror, som utom de yttre, såsom storm, ombordläggning m. m., hota de sjöfarande å vår handelsflotta.

Men dessa faror kunna minskas genom besigtning af skrof och rigg m. m. Att verkställa dessa besigtningar årligen, såsom herr Johansson föreslagit, torde dock hvarken vara behöfligt eller ens önskligt. Är fartyget godt, bör det kunna erhålla besigtningssintyg gällande för flera år, hvarunder ny besigtning endast efter inträffad grundstötning, ombordläggning eller annan dermed jemförlig tilldragelse bör kunna ifrågakomma. Äfven är det naturligt, att dessa besigtningar icke i lika hög grad böra utöfvas å kustfarare i inhemsk sjöfart som å utrikes gående fartyg. Dock torde det vara behöfligt, att åtminstone de små fartyg, som segla mellan

Gotland och Öland samt fastlandet, underkastas en lindrig besigtning, då det vid flera tillfällen visat sig, att dessa fartyg och i synnerhet de från Gotland äro mycket dåliga, ja, rent ut riskabla att föra den farliga lasten af osläckt kalk, hvarmed de i allmänhet ankomma till fastlandet.

Underbemanning.

Med underbemanning menar man en allt för fåtalig eller ung besättning, som icke på ett tillfyllestgörande sätt förmår att handtera det fartyg, hvarå den är inmönstrad. Det är ej blott önskligt, utan rent af nödvändigt, att några bestämmelser med afseende å besättningens såväl kvalifikationer som antal fastställas, dels af det skäl, att man börjar å i synnerhet lastångare, ja, till och med passagerarebåtar använda sjöare i stället för fullgodt sjöfolk och man nog kan förstå, hvad gagn dessa kunna göra vid en oförutsedd och hastigt påkommande olycka, då båtarne skola sättas i sjön, eller andra åtgärder vidtagas för räddning af människor, och dels emedan en allt för fåtalig och ung besättning, i synnerhet å segelfartyg, der än i dag alla arbeten förrättas med människokraft, lätt öfveranstränges, förderfvas eller tager skada till lifvet, hvarjemte äfven fartyg och last riskeras. För att ett segelfartyg skall vara fullt sjövärdigt, fordras sannerligen i första rummet, att besättningen är tillräckligt manstark, kroppsstark och sjövan samt hemmastadd i alla olika sjömansarbeten.

Besigtning och profning af lastångares ångpannor.

Det är anmärkningsvärdt, att endast passagerareångarne blifvit föremål för lagstiftning i här berördt hänseende. Det är visserligen sant, att den mängd människor, som stundom vistas der ombord, och den hjälplöshet, som oftast utmärker icke-sjömän ombord å ett fartyg, kunna gälla såsom ett slags förklaringsgrunder, därför att man företrädesvis ansett dessa människor i behof af lagstadgad skydd; men utgår man ifrån den åsigten, att det ena människolifvet moraliskt taget är lika mycket värdt som det andra, så är det äfven klart, att, när en ångpanna å en lastbåt lika väl som å en passagerarebåt kan genom vårdslöshet i skötseln, genom en illa beräknad sparsamhet med afseende å underhåll och reparationskostnader m. m. innebära en stor fara för de ombordvarande, man äfven borde skydda folket på lastångarne för denna fara.

Det vore intressant att ega tillgång till en statistik med afseende å sprungna sjöångpannor och med anledning deraf skadadt och förloradt

manskap, men någon sådan föreligger tyvärr ej. Jag skall dock be att få nämna ett fall, som ganska nyligen inträffat och hvilket kommit till min kännedom. Å en lastångare, Fingal, som låg i Gefle, sprang ångpannan, hvarvid trenne unga, kraftiga män på ett gräsligt sätt skällades till döds. Ligger ej i blott denna tilldragelse en vädjan till lagstiftaren att slutligen utfärda några bestämmelser, som förekomma sådana händelser eller åtminstone göra dem ytterst osannolika för framtiden.

Öfver hufvud taget skulle en åtminstone delvis utförd tillämpning på lastångarne af den för passagerareångarne nyligen föreslagna förordningen vara mycket nyttig ej allenast i här närmast berördt hänseende, utan jemväl hvad åtskilliga andra säkerhetsåtgärder angår. Men framför allt är det af behovet, att några åtgärder vidtagas för att skydda besättningen för ångpanneexplosioner.

Jag har nu framhållit de förnämsta anledningarne till en revision af gällande sjölag. Troligen finnas äfven andra orsaker, hvarför omarbetning och utvidgning af densamma vore behöflig, men jag har förnämligast haft för ögonen det nu rådande bedröfliga tillståndet på säkerhetsanordningarnes område.

De lagar och bestämmelser, som under senare år antingen redan utfärdats eller blott föreslagits för sjöfartsnäringsn, hafva nästan utslutande haft i syfte redarnes fördel. Vare det långt ifrån mig att vilja förneka såväl det behöfliga som glädjande deri, att Riksdag och regering söka skydda redarnes intressen och derigenom utveckla en för vårt land så naturlig, men alltför mycket försummad, näring som sjöfarten. Men sedan vår handelsflotta nu börjat tillväxa och öfvergå i mera tidsenliga förhållanden mellan segel och ångfartyg och det ser ut, som denna näringsgren skulle kunna bära sig och lemna vinst, så är det ej för tidigt, att vi äfven tänka på sjöfolket, dessa 25,000 män, hvilka vi använda på våra fartyg och hvilka äro en lika nödvändig förutsättning för sjöfartens bedrivande som fartyg och rederier.

Slutligen ber jag att få framhålla behovet, men ej nu för tillfället yrka på inrättandet af en nautisk-teknisk-administrativ myndighet, sammansatt af åtminstone en erfaren sjöman, en ingenjör, förfaren i fartygs- och ångmaskins-teknik, samt en jurist, specialist på den nautiska lagstiftningens område; hvilken myndighet skulle öfva tillsyn öfver och lemna instruktioner till fartygsinspektörerna samt biträda kommerskollegium och

yttra sig öfver sådana frågor, som af rederier eller befälhafvare må hän-
skjutas till densamma.

På grund af hvad jag här ofvan anført, får jag anhålla,

att Riksdagen i skrifvelse till Kongl. Maj:t måtte
begära, det täcktes Kongl. Maj:t låta utarbета och för
Riksdagen framlägga förslag till lag angående
anbringande af ett lastmärke å åtminstone i den
utrikes sjöfarten använda fartyg,

begränsning af däckslasten å såväl lastfartyg som
passagerareångare, möjligen med undantag för mindre
kustfarare använda i inrikes fart,

besigtning för utrönande af fartygs sjöduglighet,
med uteslutande af en del mindre kustfarare i inrikes
fart,

bemanningsregler för alla fartyg med undantag
för mindre kustfarare i inrikes fart,

besigtning och profning af lastångares ångpannor,
samt

dessutom förslag till sådana ändringar i nu gäl-
lande sjölag, som orsakas af de här ofvan begärda nya
lagarne.

Stockholm den 19 januari 1901.

Emil Smith.