

N:o 23.

Af herr **E. Smith**, om skrifvelse till Kongl. Maj:t rörande lagstadgade anordningar vid transport af timmer sjöledes.

Med anledning af det osäkerhetstillstånd för sjöfarten, som i synnerhet utefter de norrländska kusterna orsakas deraf att timmerbogseringarne bedrifvas i de allmänna farlederna på ett ytterst olämpligt sätt, vågar jag härmed påkalla Riksdagens uppmärksamhet och bistånd för att nämnda olägenhet må afhjelpas. Redan för många år sedan hörde man ofta klagomål öfver de skador, som timmerbogseringarne 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. Allt eftersom timmerbogseringarne tilltagit har detta förhållande blifvit mera olidligt, och under sistlidne höst grundstötte och sjönk en af våra större norrlandsångare af den påpekade anledningen. Det var en ren tillfällighet, att ångaren kvarstod så länge öfver vattnet, att man hann berga besättningen och passagerarne. Den största faran för sjöfarten ligger visserligen deri, att sjömärkena borttagas eller rubbas, men många andra olägenheter för sjöfarten uppstå äfven genom timmerbogseringens otillfredsställande bedrifvande.

Bland dessa vill jag framhålla 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; vidare den mängd kringflytande timmer, som anträffas när flottarna gjort haveri eller sprängts af vind, sjö eller grundstötning och hvilken innebär en ständig fara för ej allenast propellern, utan äfven sjelfva skrofvat, som vid kraftig beröring dermed lätt springer läck.

De nämnda obehagen och farorna torde vara tillräckliga skäl för att ingripa emot det sätt, hvarpå timmertransporterna i synnerhet utefter norrländska kusterna bedrifvas.

Men då det naturligtvis ej kan komma i fråga att hindra transporterna af timmer, måste man vara betänkt på att utfärda sådana bestämmelser, som, utan att skada sågverksrörelsen och trävaruaffärerna, dock skydda sjöfarten och de deri använda menniskornas lif.

Att nu föreskrifva erforderliga åtgärder tilltror jag mig ej, men jag vill dock påpeka, att transport af löst timmer inom »bom» eller »länsa» borde förbjudas, hvarjemte det borde föreskrifvas, att flottarna läggas så, att de ej kunna slås sönder af sjön samt att de ej få tagas så långa och breda, att de innebära risk för i trånga sund eller farleder mötande fartyg och att en bogserbåt ej får taga större lass än han orkar fortskaffa och styra, äfven om sjö och vind komma från sidan.

Jag bifogar härmed flera intyg från befälhafvare å fartyg, som trafikera utefter Norrlands kuster, och från lotskaptenerna i Luleå och Sundsvall samt Göteborg, styrkande behovet af min framställning.

Då nu gällande bestämmelser såväl i Svensk Författningssamling n:o 57 1880 § 7, som föreskrifver, att »allmän farled må ej genom dambyggnad stängas; ej heller må eljest i eller vid allmän farled byggnad göras eller åtgärd vidtagas, hvarigenom samfärdseln hindras eller *leden kan försämras*», som äfven i 21 kap. § 19 af strafflagen, der det stadgas, att »Den, som ouppsatligen genom vårdslöshet, oförsigtighet eller försummelse är vållande till — — — — — skeppsbrott — — — straffas med fängelse i högst sex månader eller böter», samt att »Är någon på sätt nu sagdt är vållande till skada å fyr eller känningsbåk eller sådant tecken, som i § 10 nämndt är (prick, visare eller annat tecken till sjöfartens rättelse), straffas

med böter — — — — —», visat sig alldeles magtlösa gent emot de här påpekade vådorna för sjöfarten, så får jag härmed föreslå,

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.

Stockholm den 19 januari 1901.

Emil Smith.

Bilagor.

Af herr lotskapten Emil Smith tillfrågade, om vi ansåge, att det på norrländska kusten nu rådande sättet att bogsera timmer innebure en fara för sjöfarten derstädes och om det vore önskligt eller nödvändigt att några åtgärder vidtagas för att ändra det påpekade förhållandet, få vi undertecknade, befälhafvare å på Norrland gående passagerareångfartyg, härmed förklara, att, då det nu rådande sättet att bogsera timmer utefter Norrlands kuster innebär en verklig och ständig fara för sjöfarten derstädes, det ej allenast är önskligt, utan nödvändigt, att någon åtgärd vidtages, hvarigenom denna fara undanrödjes.

C. R. Bergström,
Befälhafvare å ångf. Piteå.

E. Lené,
Befälh. å ångf. Gestrikland.

G. H. Holmström,
Befälh. å ångf. Njord.

Vict. Åström,
Befälh. å s/s »Alfa».

C. R. Samsioe,
Befälh. å ångf. S. G. Hermelin.

Hugo Engelbrecht,
Befälh. å ångf. J. L. Runeberg.

J. V. Godin,
Befälh. å ångf. »Norrland».

Ernst Fr. Riets,
Befälh. å ångf. »Oscar II».

H. A. Asplund,
Befälh. å ångf. »Hernösand II».

Gustaf Johanson,
Befälh. å ångf. »Artemis».

Ferd. Wahlström,
Befälh. å ångf. Norrbotten.

Edv. Fant,
Befälh. å ångf. Luleå.

John Abrahamsen,
Befälh. å ångf. »Ångermanland».

J. Börjeson,
Befälh. å ångf. »Uman».

C. A. Olsson,
Befälh. å ångf. »Thule».

John Ternström,
Befälh. å s/s »Gefle».

A. E. Näsholm,
Befälh. å ångf. »Vesterbotten».

A. E. Wancke,
Befälh. å ångf. »Vesternorrland».

Joh. Wilh. Axberg,
Befälh. å ångf. »Norra Sverige».

O. F. Hedborg,
Befälh. å ångf. »Carl XV».

Till Lotskaptenen i Stockholm.

Till svar å eder förfrågan, huruvida jag ansåge timmerbogseringarne utefter de norrländska kusterna innebära en fara för sjöfarten, får jag härmed förklara, att detta är i hög grad fallet, och att det är nästan omöjligt att kvarhålla flytande sjömärken på sina platser, der timmerflottar bogseras, hvilket inträffar i de flesta utprickade farleder. Det är därför högeligen önskvärdt, att något göres för att förhindra en åverkan på de flytande sjömärkena, som icke kan förekommas med nu rådande sätt att bogsera timmer.

För att på ett effektivt sätt skydda sjöfarten för de faror, som uppstå derigenom, att flytande sjömärken rubbas af bogserade timmerflottar, anser jag bestämmelser nödvändiga för uppnående af nedanstående trenne önskemål:

1). Bogserbåt bör ega tillräcklig styrka i förhållande till längd, bredd och djupgående hos den flotte, som bogseras, så att flotten i hvarje fall — äfven med vind och sjö tvärs — drages med tillräcklig fart för att »klara» flytande sjömärken, som måste passeras på nära håll.

2). Timmerflotte bör hafva sådan form, att den medför minsta möjliga risk för bojar och prickar att fastna i densamma.

3). Vederbörande lotskapten bör 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.

Hvad ofvanstående bestämmelser skulle innehålla, kan jag ej säga utan föregående utredning, och skall jag, om ni så önskar, framdeles inkomma med sådan utredning, åtföljd af mitt yttrande.

Luleå, lotskaptensexpeditionen den 14 januari 1901.

Bengt Östrand.
Lotskapten.

Med anledning af gjord förfrågan får jag härmed uttala den meningen, att det i vissa norrländska farvatten brukliga sättet för timmers framforslande från sorteringsbommarne vid elfmynningarne till de olika sågverken, hvarvid timret antingen sammanföres i flottar, som sedan till ett antal af flere stycken efter hvarandra bogseras till sågverken eller bogseras samladt löst i ringbommar, är för sjöfarten på dessa farvatten besvärande och äfven skadligt. Jag stöder min åsigt på den erfarenhet, jag erhöll såsom lotskapten i Sundsvalls fördelning under mera än 4 år, då jag fann, dels att på anfördt sätt framfördt timmer, äfven om det bogseras af traktens kraftigaste bogserångare, endast mycket sakta glider framåt, att bogserad fylld ringbom mången gång kan, om också ej fullständigt spärra, så dock väsentligt försvåra genomfarten af smalare sund, såsom t. ex. Svanösundet i Ångermanelfven, för större fartyg,

att hvarken bogserade flottar eller ringbommar styras eller öfver hufvud taget kunna styras,

och slutligen att på grund af denna senare omständighet flytande sjömärken stundom bortföras eller flyttas från deras rätta platser af dessa timmertransporter.

Göteborg den 28 december 1900.

Otto Stenberg.
Lotskapten.

Till Lotskaptenen m. m. *E. Smith.*

Med anledning af edert bref af den 8 sistlidne månad angående timmerbogseringen i de norrländska farvattnen skall jag be att i största korthet få antyda mina åsigter i ämnet.

Att denna bogsering allt som oftast på vissa ställen rubbar de flytande sjömärkena, hvarigenom fara kan uppstå för öfriga trafikanter, inses och erkännes säkert af hvar och en med ifrågavarande farvatten förtrogen. — Att denna fara dock är något öfverdrifven i allmänhet, tror jag att statistiken skall visa.

Det stundom hörda yttrandet, att »timmerbogseringen borde förbjudas», är enligt min uppfattning ett enfaldigt prat. — Att denna måste försiggå och dertill underlättas är en så sjelfklar sak, att derom ej behöfver spillas några ord. — Sägverksegare finnas visserligen, som transportera timmer från öfre till nedre Norrland i pråm (Kubikenborg) eller ångbåt (Mariehill), och möjligen komma dessa exempel att i någon mån vinna efterföljd, men på kortare sträckor torde det hittills brukliga sättet att bogsera timret i flottar, länsor eller grimmor bibehålla sig.

För mig framstår det som tydligt, att åtgärder böra vidtagas, som bereda alla trafikanter fördel och göra trafiken tryggare.

Förslagsvis skulle jag vilja uppställa detta program:

- 1:o. Utforskande af de vägar, der timmer släpas fram.
- 2:o. Der dessa vägar sammanfalla med dem, som användas för den öfriga trafiken, och fara på grund af farvattnets mindre utrymme eller krokiga beskaffenhet m. fl. orsaker kan uppstå, anbringas, om så låter sig göra, ensmärken.
- 3:o. Der sådana märken ej kunna anbringas, tages i öfvervägande, om icke den ena eller andra trafiken kan dragas en annan led.

Sundsvall i lotskaptensexpeditionen den 3 januari 1901.

Karl Sundholm.
