

## Nr 180.

Av herr **Lindley**, om skrivelse till Konungen angående utfärdande av bestämmelser om vad som skall iakttagas vid förande av styckegods som däckslast.

Den förlidet år inträffade »Tryggveolyckan», då ångf. »Tryggve» lastad med styckegods på resa till Ryssland kapsejsade och sjönk, varvid ett dussin människoliv gingo förlorade, visar att det ännu felas åtskilligt ifråga om betryggande säkerhetsåtgärder. Orsaken till olyckan torde huvudsakligast få tillskrivas den tunga däckslasten och dess placering.

Då 1906 års sjöfartssäkerhetskommitté granskade förekommande risker och faror på sjöfartens område, kände man icke till några fall av fartygsförlisningar till följd av excessiv styckegodslastning på däck. Sedermera ha dock åtskilliga dylika fall inträffat, där även människoliv ha gått förlorade. Däremot kände kommittén mycket väl till den stora däckslastningsfaran genom oproportionerligt höga däckslaster av trä och där fartygen redan i hamn kunde lastas med avsevärda slagsidor, vilka ytterligare ökades genom överspolningar samt genom konsumtion av bunkerkol. Kommittén sökte därför förebygga dessa risker genom att föreslå bestämmelser om vad som skall iakttagas vid förande av däckslast av trä. Ävenså utarbetades bestämmelser om vad som särskilt skall iakttagas vid förande av spannmålslast, stenkolslast samt vid lätt antändliga och farliga laster.

Uppenbarligen måste dessa förordningar kompletteras med bestämmelser om vad som skall iakttagas vid förande av styckegodslaster. Av befraktares och speditörers vittnesmål i Tryggveaffären framgår att de, beträffande fartygs lastningsförmåga av styckegods, räkna med fartygets yttersta dödviktscapacitet, även när det gäller så pass skrymmande men likväl tunga laster som styckegods och där emballaget ibland kan upptaga större utrymme än det inneslutna godset. Det som då icke går ned i lastrummet anser man sig kunna placera å däck. När därtill inträffar, liksom i fallet »Tryggve», att dylikt styckegods desslikes placeras på ett underlag av kolsäckar, som vid minsta sjögång måste smulas sönder så att företagna surringar bliva värdelösa, är det föga förvånansvärt att en olycka inträffar.

Lasten ovan vattenytan måste alltid stå i relation till dödvikten under vattenytan, och däckslast bör aldrig tillåtas bliva placerad på löst underlag.

Då det alltsom oftast förekommer att det icke är den mera fackkunniga befälhavaren, som bestämmer över lastkvantiteterna, utan redare, befraktare

eller speditörer, torde det vara av behovet påkallat att det även för styckegodslastning utfärdas förordning om vad som härvid skall iakttagas.

Undertecknad får därför hemställa, det riksdagen måtte besluta

att anhålla, det Kungl. Maj:t ville verkställa utredning samt utfärda bestämmelser om vad som skall iakttagas vid förande av styckegods som däckslast.

Stockholm den 21 januari 1928.

*Charles Lindley.*