

N:o 18.

Af herr **A. Johansson** i Möllstorp, om *skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om utarbetande och framläggande af förslag till ändring i och tillägg till vissa delar af gällande sjölag.*

Då man nästan dagligen blir genom tidningarna underrättad om timade sjöolyckor med spilda människolif och förstörd egendom, kan man icke undgå att tänka på om alla försigtighetsmått, som må hända mången gång kunnat förhindra en ödesdiger katastrof, blifvit vidtagna. Att t. ex. ett fartyg för tungt lastadt icke kan i storm och hög sjö reda sig så väl som ett lätt lastadt, är en känd sak, och att många sjöolyckor derigenom timat, har varit en alla tiders erfarenhet. Hur mången gång händer det icke, att en redare eller sjökaptén, som kan vara större eller mindre delegare i fartyget, af öfverdrifvet vinstbegär låter förleda sig att intaga större last än fartyget under vidriga förhållanden kan bära, eller huru ofta inträffar det icke, att skepparen tvingas dertill af rederiet, om han vill bibehålla sin plats, som i detta fall är detsamma som hans lefvebröd. Hvilka följder uppkomma i dylika fall, får man tyvärr allt för ofta erfara. I England, der man till fullo insett det farliga uti en obegränsad frihet i föreliggande fall, är lag, att hvarje fartyg skall vara försedt med lastmärke, öfver hvilket detsamma icke får nedtryckas.

På ungefär samma sätt förhåller det sig med däckslasterna. Huru staplas icke dessa upp i höjden och försvåra manövreringen, och vid fartygens krängningar komma de ofta i olag och måste vräkas öfver bord, då mången gång utom förlust af egendomen människolif stå på

spel. Äfven i detta fall stadgar den engelska lagen begränsning äfven hvad utländska fartyg beträffar, som skola aflasta eller intaga last i engelsk hamn.

Det torde icke vara något tvifvel underkastadt, att i svenska handelsflottan användas ganska många gamla bristfälliga fartyg, som vid svåra förhållanden icke ega styrka nog att emotstå den press, som de vid dylika fall blifva utsatta för, utan ofta remna och gå till botten med man och allt. Det skulle kunna bevisas, att en stor del af de sjöolyckor, som under de senaste höststormarne förekommit med svenska fartyg, just haft sin orsak i nu anförda förhållandet. Sedan besättningsmännen under hela resan fått arbeta vid pumparna, eller, som det på deras språk kallas, bära fartyget på armarna, har detta, sedan pumpningen icke längre hulptit, vägrat att lyda roder, och katastrofen har varit gifven. Att en stor del sådana »flytande likkistor» icke vidare skulle komma till användning, om bestämmelse angående tvångsbesigtning vid seglationstidens början hvarje år funnes föreskrifven, är ju tydligt.

Enligt min uppfattning är vår fattiga sjömansbefolkning, som mången gång utsättes för fara och lidanden mer än den oinvigde kan drömma om, icke omhuldad så som den borde vara. Hur mången gång hafva icke mödrar, hustrur och barn med förtviflan fått emottaga under rättelse om sina söners, sina makars och fäders undergång, då de i stället haft anledning vänta dem i sina armar, ja, måhända fått göra det, om icke vinstbegäret i detta fall haft för stor frihet.

I detta sammanhang skulle jag vilja hemställa, om icke undersökning borde verkställas, huru det förhåller sig med manskapets öfveranstängning på en del fartyg, särskildt kustfarande lastångare, föranledd deraf, att besättningen icke varit talrik nog. Det har offentligen påståtts, att en del sammanstötningar och andra olyckor haft sin grund i ett sådant förhållande, då rormannen eller utkiken genom trötthet och förslappning somnat på sina viktiga poster, sedan onaturliga upplifningsförsök icke längre hulptit.

Då enligt mitt förmenade vår i öfrigt ypperliga sjölag borde i de fall, jag här ofvan haft äran påpeka, skärpas, på det att större trygghet i detta hänseende måtte komma till stånd, beträffande såväl menniskolif som egendom, vågar jag vördsamt hemställa,

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t ville låta utarbета och för

Riksdagen framlägga förslag till sådant tillägg i sjölagen af den 12 juni 1891 — utom hvad som stadgas i dess 26 § — 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 på däckslast bestämmelser införas i likhet med dithörande föreskrifter i engelska sjölagen, att däckslasterna 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, verkställas till utronande af fartygets sjöduglighet,

att andra momentet i 87 § borttages eller förändras till större trygghet för fartygsbesättningar,

samt slutligen, att bestämmelser införas i syfte att förhindra öfveranstängning i fråga om arbetstid för inmönstrad besättning.

Stockholm den 22 januari 1899.

Adolf Johansson

från Kalmar län.