

## N:o 6.

Ank. till Riksd. kansli den 3 maj 1901, kl. 3 e. m.

*Första Kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande n:o 3, i anledning af väckta motioner rörande behovet af lagstadgade anordningar vid transport af timmer sjöledes m. m.*

Med bifall till sitt tredje tillfälliga utskotts utlåtande, n:o 5, har Andra Kammaren, i anledning af två under n:is 7 och 23 väckta motioner, för sin del beslutat, 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.

Jemlikt 63 § riksdagsordningen har detta beslut delgifvits Första Kammaren, som hänvisat ärendet till sitt första tillfälliga utskott.

Andra Kammarens utskottsutlåtande har följande lydelse: Till utskottet har remitterats tvenne 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 flottor 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 instämna 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. lotsstyrelsen, lotskaptenerna i Luleå och Sundsvall, Angerman-  
elfvens 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 menniskolif,

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 enhålla en form, som icke så lätt utsatte dem för att vid kollision med timmergrimna eller flotte fastna i dessa.

Skulle det oaktadt inträffa, att sjömärke 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 bemälda lotskapten till kongl. lotsstyrelsen insända skrifvelse affattats i följande trenne punkter:

1:o) I de farvatten, som äro trånga 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 tryggnad 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 rubbande 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 rubbande 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 virkessegarnes 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 öfverflyllnad 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 haf, 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, hvori densamma nu försiggår, synes vara för sågverksrörelsens ändamålsenliga bedrifvande 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 efter hvarandra af samma motor, åtminstone å den sista, en lanterna med viss bestämd lyskraft. Likaså synes sjöfartstrafikens ostörda gång å Trollhätte kanal, Göta elf och andra dylika lifligt trafikerade farleder kräfva 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 bedrifvas, 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, föreslår utskottet med anledning af herrar Kinnmans och Smiths förvarande motioner den hemställan, som redan häröfvan återgifvits.

Första Kammarens tillfälliga utskott, som hänvisar till de intyg och utlåtanden, hvilka bifogats den ena (n:o 23) af motionerna och medkammarutskottets betänkande, har icke funnit något att erinra mot hvad sålunda tillstyrkts och godkänts; utan finner sig böra hemställa,

att Första Kammaren måtte biträda Andra Kammarrens i ärendet fattade beslut.

Stockholm den 3 maj 1901.

På utskottets vägnar:

SIGFRID WIESELGREN.