

N:o 1.

Af herr **J. A. Kinnman**, om skrifvelse till Kongl. Maj:t angående föreskrifter rörande fartygs sjöduglighet m. m.

Vid 1901 års riksdag inlemnade jag motion angående lagbestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror.

Motionen, som betecknades med n:o 8, behandlades af särskilda utskottet n:o 2, hvilket i utlåtande, n:o 6, af den 12 april 1901 delgaf Riksdagen resultatet af sin behandling, hvilket resultat utmynnade i tillstyrkande af två utaf de framställda önskemålen, medan de öfriga afstyrktes.

Då utskottets utlåtande förekom till behandling i Riksdagens Andra Kammare den 20 april, beslöt emellertid kammaren för sin del, att skrifvelse skulle aflåtas till Kongl. Maj:t icke allenast i de två af utskottet tillstyrkta punkterna, utan äfven angående

dels fartygs utrustning med lifbergnings- och eldsläckningsredskap samt medikament och förbandsartiklar,

dels fartygs nedlastning, däckslasters höjd och besättningens styrka, och

dels kontroll å fartygs sjöduglighet genom besigtningar.

Första Kammaren biträdde emellertid icke Andra Kammarens beslut i vidare mån än utskottet föreslagit.

Jag tillåter mig emellertid att i år återkomma med motion i samma syfte, nemligen med anhållan om utredning angående bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror, då saken är af största vikt för den stora del af landets befolkning, som har sitt lifvebröd genom sjöfartygsyrkets utöfvande.

De skäl, som utskottet anfört för motionens afstyrkande, synas

också gifva vid handen, att utskottet icke varit inne i frågorna, utan yttrat sig om annat än hvad i motionen begärts. Detta framgår tydligt, bland annat, af utskottets yttrande angående min begäran om justering och kontroll af signallanternor.

Såsom tydligen framgår af marinförvaltningens kungörelse angående signallanternor för fartyg den 4 mars 1898, skola dessa lanternor vara ytterst omsorgsfullt tillverkade i enlighet med lemnade måttuppgifter och föreskrifter om linsernas form och beskaffenhet, lampans och reflektorernas ställning m. m.; men då dessa lanternor tillverkas fabriksmessigt, händer det mer än ofta, att föreskrifterna ej så noga iakttagas, utan att lanternorna blifva behäftade med felaktigheter, som ej utan begagnande af noggranna, särskildt anordnade kontrollapparater kunna upptäckas. Man brukar därför i många andra länder underkasta dessa lanternor en officiel kontroll eller justering. Det är ungefär samma förhållande med dessa lanternor som med mått och vigter; lagen säger, huru de skola vara, men justeringen gifver en förvisning om att de verkligen äro sådana, som lagen föreskrifver att de skola vara.

Då jag emellertid i motionen begärt sådan *justering* af lanternor, svarar utskottet med tal om lanternors *befintlighet*. En längre gående förväxling kan knappast tänkas. Icke lär man kunna afvisa kraf på justering af mått, mål och vigter med hänvisande på lags föreskrifter om att dessa saker skola finnas tillstädes och användas. Inseende sakens stora vikt, hafva för sjöfarten intresserade personer på privat väg inrättat en justeringsapparat för fartygs lanternor i Göteborg, och der finnes nu tillfälle för dem, som så önska, att få sina fartygs lanternor justerade. Det hade ju varit bättre, om sådan justering hade haft officiel auktoritet, men jag har i allt fall ingen anledning att återigen upptaga frågan om lanternors justering, utan vill här upptaga endast öfriga frågorna och dervid inskränka mig till det af Andra Kammaren förra året beslutade skrifvelseförslag.

Beträffande då först frågan om fartygs nedlastning, anför utskottet, att det skulle vara ett nästan olösligt problem att finna någon allmängiltig grund för bestämmelser derom. Ett sådant påstående är alldeles orimligt, då det sedan långliga tider tillbaka funnits en af både praktik och teori bevisad allmängiltig grund för fartygs nedlastning, den enda beräkningsgrund, som också kan ifrågakomma och som är tillämplig för alla fartyg, nemligen att ett visst förhållande emellan volymerna af fartygets i vattnet nedtryckta del och den del af fartyget, som är öfver vattnet, ej får öfverskridas, om fartyget skall kunna hålla sig i sjögång. Sätten att bestämma detta förhållande kunna vara olika. Så

har man t. ex. i äldre tider, då förhållandena mellan fartygs längd, bredd och djup voro i det närmaste lika för alla sjögående fartyg, brukat bestämma högsta nedlastningen efter fartygets djup i rummet så, att den s. k. »frisidan» eller den del af fartygssidan, som varit öfver vattnet midskepps, beräknats till visst antal tum på fot af djupet i rummet.

För resor öfver de större världshafven beräknades frisidan till 3 tum på fot af djupet i rummet, men för kortare resor nöjde man sig med mindre frisida.

Den gamla välkända s. k. Lloyds regel hette: *Freeboard = 2 to 3 inches p. foot depth of hold*. Så länge endast segelfartyg af någorlunda liknande proportioner användes, erhöll man på detta enkla sätt ett passande förhållande emellan den nedtryckta delen och den del af fartyget, som var öfver vattnet, men med införandet af lastångare och de förbättrade proportioner, som kunnat gifvas segelfartyg genom användande af jern eller stål till byggnadsmateriel, har det gamla beräkningssättet visat sig alldeles otillräckligt för bestämmande af den frisida, som erfordras för erhållande af det lämpliga förhållandet emellan fartygs öfvervattens och undervattens del.

I England tillsattes emellertid en komité för uppställande af vissa lätt tillämpliga regler för finande af den nedlastningsgräns, som lemnade erforderlig del af fartygskroppen öfver vattnet, eller tillräcklig s. k. reservflytkraft. Såsom resultat af denna komités arbeten utfärdades de klart uppställda och lätt tillämpliga »Board of Trade Freeboards tabeller», om hvilka ju äfven utskottet faller omdöme, ehuru de påtagligen icke varit för utskottet tillgängliga. Om dessa tabeller genomsetts, skulle äfven i dem bland annat funnits en lätt tillämplig tabell för reduktioner till följd af vattnets olika salthalt, reduktioner, som utskottet framställt såsom hardt när olösliga eller åtminstone i särskildt hög grad svåra.

Dessa Freeboardstabeller äro så tydligt uppställda, att en hvar med den kannedom i aritmetik, som fullständig folkskolekurs förutsätter, lätt kan uträkna lastliniens höjd för hvilket fartyg som helst på alla farvatten och på alla årstider.

Utskottet anför vidare fullkomligt riktigt i sak, att genom *utsättande* af en *lastlinie* ett fartyg mången gång kunde tvingas att lasta djupare än önskligt vore, men detta uttalande visar, att utskottet helt och hållet missuppfattat hvad jag i min motion i den delen begärt eller afsett.

Till förekommande af missförstånd har jag i min motion icke

nämnt något om *lastlinies åsättande*, utan endast begärt föreskrifter angående fartygs högsta nedlastning, hvars öfverskridande är förenad med ansvar enligt lag. Jag har ej begärt annat eller mera, än att bestämda föreskrifter skola lemnas, och det är ju alldeles tillräckligt, att bestämda mått för högsta tillåtna nedlastning finnas angifna i fartygets handlingar, t. ex. mätebref och folkpass.

Befälhafvaren skulle naturligtvis hafva rätt att lasta fartyget mindre, om han så ansåg tillräckligt, men först om han lastade djupare än föreskrifvet blifvit, skulle han vara underkastad ansvar enligt § 292 sjölagen. Derigenom förändrades visst icke någon princip i sjölagen, såsom utskottet befarat, ansvaret låge fullt qvar på befälhafvaren, men han blefve underkastad kriminelt ansvar, först när han medvetet öfverskridit en bestämd gräns.

Utskottets hela uppfattning om svårigheten att bestämma, huru djupt ett fartyg får lastas, borde ju visa, huru orimligt det är att fordra af befälhafvaren, att hans individuella uppfattning i en så svår fråga skall kunna vara underkastad kriminelt ansvar. Den engelska lagen ålägger befälhafvaren kriminelt ansvar först när han »*knowingly*» eller med vetskap gjort en lagstridig handling, men den svenska sjölagen ålägger befälhafvaren kriminelt ansvar, när han *bort inse*, att han lastat fartyget för hårdt. Om befälhafvaren, kanske första resan med ett alldeles okänt fartyg, *bör inse*, huru djupt fartyget med säkerhet kan lasta, har då icke lagstiftaren, som föreskrifvit fängelsestraff för en oriktig uppfattning, *bort inse*, huru ett fartyg skall lastas, och bort gifva bestämda föreskrifter för vederbörande att följa, så att det kriminella ansvaret följt på brottsliga handlingar och icke på felaktiga uppfattningar i en sak, som till och med sjöfartsutskottet funnit svår att bestämma?

Då nu tydliga föreskrifter emellertid saknas, så är det ju tydligt, att en öfverlastning, äfven utan brottslig afsigt eller utan visshet om att man begår ett brott, lätt kan ske, och det ligger därför städse en fara för besättningen uti att föreskrifter saknas.

Sjölagens stadgande i § 87 om rätt för besättningen att vägra gå med fartyget, i fall det bland annat är för djupt lastadt, har visat sig vara fullkomligt värdelöst, ty dels kan ingen anmälan om öfverlastning ske, utan att styrman eller maskinist biträder anmälan, dels skall yttrande om klagomålens befogenhet afgifvas af en besigtning, för hvars sammansättning, sakkunskap och oveld man icke har den allra ringaste garanti, och dels äro de klagande underkastade strängt ansvar, i fall den oberäkneliga besigtningen skulle uttala en för dem ogynsam åsigt.

Funnes det en officiel besigtningförrättning, liknande anordningen för besigtning af passagerarfartyg, med bestämda föreskrifter att gå efter, vore det ju en helt annan sak, då kunde stadgandet möjligen vara till någon nytta för kontrollerande af sjövärdigheten, men nu saknar denna paragraf hvarje praktisk betydelse.

I fall mätebref och folkpass innehölle bestämdt angifvande af fartygets minsta tillåtna frisida för olika farvatten, olika slag af laster och vid olika årstider, kunde besättningen lätt kontrollera, i fall fartyget lastades för djupt, och de hade då *fakta* i stället för *omdömen* att lägga till grund för återopande af § 87 sjölagen.

Saken vore visst icke så svår, som utskottet föreställt sig, någon princip i lagen skulle icke, såsom utskottet antagit, förändras, om definitiva bestämmelser angående högsta tillåtna gräns för fartygs nedlastning antoges, ansvaret skulle ändå, och med ännu större skäl än hittills, ligga på befälhafvare och redare, om fartygen öfverlastades, och bestämmelser angående fartygs nedlastning skulle visst icke, såsom utskottet befarar, förringa möjligheterna för den svenska sjöfarten att bestå i täflan med andra länder, ty denna täflan skall väl vara grundad på säkra och pålitliga tillvägagångsöden och icke på den osäkra vinst, som tillfälligtvis kan uppstå genom att fartyg få taga något större last, än säkerheten tillåter. Den täflan, som skall söka bestå endast genom hänsynslöst åsidosättande af säkerhetens kraf, är icke någon sund täflan, och i fall människolif derigenom riskeras, äro sådana medel till täflan absolut förkastliga. Det är väl då bättre, att rederinäringens idkare söka vinna öfverlägsenhet i täflingen genom anskaffande af fördelaktiga fartyg och praktisk insigt samt vakenhet i rederinäringens utöfvande. Omsorgen om säkerhet och trefnad för utöfvarne af sjömansyrket verkar dessutom till rederinäringens bästa och är således ett hjälpmedel till framgång i täflan med andra och icke tvärtom. Erfarenheten visar också, att de mest framgångsrika rederierna äro just de, som behandla sitt folk väl.

Rederier kunna äfven utsättas för förlust såsom en direkt följd af att bestämda föreskrifter om fartygs nedlastning saknas. För cirka 8 år sedan var ett fartyg uppehållet ungefär 6 månader i Göteborg, emedan befälhafvaren åtalades för öfverlastning af fartyget. Befälhafvaren lyckades dels genom dyrbar teknisk utredning och dels genom styrkande af att fartyget icke ens var lastadt så djupt, som Board of Trade Freeboards regler medgäfv, att efter 3 månaders dyrbar rättegång blifva frikänd från åtalet, men årstiden var då otjenlig för afsegling, och han måste qvarligga till våren. Hade bestämda föreskrifter funnits

till ledning för besigtningmän, åklagare och domare, så hade rederiet besparats den stora förlust, som det nu fick lida.

Bestämda föreskrifter om fartygs nedlastning kunna således icke annat än vara till nytta för såväl redare som befälhafvare och besättning.

Beträffande vidare frågan om bestämmelser angående däckslaster, så kunna, såsom utskottet äfven anført, ungefär enahanda erinringar göras derom, som om bestämmelser angående fartygs nedlastning.

Bestämmelser om höjd af däckslaster finnas visserligen endast i England, och dessa engelska bestämmelser äro, såsom utskottet riktigt framhåller, icke alls förtjenta af att tagas till efterföljd. De hafva tydligen formulerats af personer, som varit alldeles främmande för sjöfarten, men det bevisar ju icke alls, att praktiska bestämmelser härom äro omöjliga att åstadkomma eller obehöfliga. Tvärtom visar erfarenheten, att befälhafvare, helst nyantagne befälhafvare, som ännu ej känna sitt fartyg, i saknad af hvarje regel för bestämmande af däckslasters höjd, och påverkade af intresse för rederiets penningeförtjenst, ofta taga högre däckslaster än fartyget kan tåla.

En framstående ledamot af särskilda utskottet anförde i Andra Kammaren, då utskottets utlåtande förelåg till behandling, ett exempel, huru en ny befälhafvare på ett ångfartyg gått till väga. Denne befälhafvare kände ej sitt fartyg och synes därför hafva tagit däckslast på måfå.

Vid utgående fann han, att fartygets stabilitet var tvifvelaktig och svängde därför fartyget på utgående först åt ena och sedan åt andra sidan samt vältade af i sjön en del däckslast på hvar sida, tills fartyget hade endast lagom däckslast kvar, då han fortsatte resan. Man frågar sig ovilkorligen, hvem som fick betala den på så sätt bortkastade lasten. Så framt befälhafvaren ej gjorde en falsk sjöförklaring och uppgaf att en sjöolycka vållat förlusten, så måste naturligtvis rederiet betala de bortkastade plankorna. Hela förlusten hade tydligtvis undvikits, i fall befälhafvaren hade haft några föreskrifter om däckslasters höjd att rätta sig efter.

Flera liknande exempel kunde anföras, men man får ju antaga, att ofta inträffande öfverlastningar med däckslaster skett i god tro och till följd af bristande föreskrifter till ledning för redare och befälhafvare, vid hvilket förhållande man torde sakna fog att framhålla namngifna exempel, ty motiverna till de beklagliga öfverlastningarne kunna missförstås.

Praktiska och enkla föreskrifter angående däckslasters höjd borde

vara mycket lätt bestämda, åtminstone för trälaster, der de oftast förekomma och med hvilka laster däckslast lätt lägges för hög.

Med en trälast, som ligger fast i fartyget och icke är underkastad skiftningar åt ena eller andra sidan, är ju faran af ringa stabilitet minst, och man frestas därför lätt med dessa laster att för erhållande af en bättre fraktförtjenst öka lasten i höjden, som ju är enda sättet att öka fartygets last med sådant gods.

Man vet af erfarenheten, att en ångbåt med trälast är tillräckligt stabil för säker sjöresa, om den endast har någon, äfven ganska obetydlig, positiv metacenterhöjd, med förbehåll likväl, att däckslast, om sådan finnes, skall vara säkert fästad till fartyget. Med spanmålslast eller annan rörlig last är ju förhållandet, som hvar man vet, annorlunda.

Kan en ångbåt med trälast och däckslasten säkert fastgjord således endast ligga fullt upprätt i stilla vatten och fullkomligt fri, så kan däckslasten på en sådan ångbåt ej anses för hög, äfven om dess höjd öfver däcket skulle vara temligen stor. Har båten icke någon barlast i botten, så skall man finna, att detta stabilitetsförhållande för vanliga flatbottnade båtar inträffar vid en viss proportion emellan båtens bredd och hela höjden från däckslastens öfverkant till fartygets botten. För det ojemförligt största antalet sådana, nu brukliga lastångfartyg inträffar denna gräns, då höjden från däckslastens öfverkant till kölen midskepps är cirka 80 procent af fartygets bredd. Om nu fartygets djup till kölen är 0,5 af bredden, kan man således med fullkomlig säkerhet lägga på en däckslast, hvars höjd är 0,3 af bredden. Är fartygets djup till kölen 0,8 af bredden, så kan man icke utan barlast taga någon däckslast alls o. s. v.

Utgående från denna allmänna grundprincip kan man vidare inom de begränsade förhållanden, som dervid ifrågakomma, fastslå såsom regel, att för hvarje 3 tons barlast, som intages i botten, kan man lägga 1 petersburger standard trä mera på däck, alltid förutsatt, att det trä, som här blir i fråga, är furu och gran af vanlig skeppningstorrhet, att lasten är af ungefär samma tyngd alltigenom, att däckslasten är väl fastgjord och att den säkra nedlastningsgränsen för trälaster icke öfverskrides.

Detta är ett brukligt sätt att approximera sig till däckslasters lämpliga höjd, och det är ju klart, att med de tekniska resurser, som alltid stå Kongl. Maj:ts regering till buds, en praktisk och lättfattlig lagstiftning om däckslasters höjd och fastgörande lätt skulle åvägbringas.

En lagstiftning om däckslaster borde alltid föreskrifva, att en till-

räcklig och säker barrier till skydd för besättning, passagerare eller andra personer ombord skulle anbringas på båda sidor efter däckslastens hela längd.

Vidkommande derefter fartygs utrustning med lifbergnings- och eldsläckningsredskap samt med medikament och förbandsartiklar, anser utskottet, att det icke är utan fog, som lagstiftningen i detta afseende gjort skilnad mellan passagerarefartyg och andra fartyg, samt att föreskrifterna i § 26 sjölagen böra vara tillräckliga.

Lagstiftaren lär väl icke i detta afseende hafva velat göra någon skilnad, ty det är lagstiftarens skyldighet att skydda alla lika; hellre får väl anledningen till att lagstiftningen hittills icke utsträckt de för passagerarefartyg och deras besättningar föreskrifna säkerhetsåtgärder till alla fartyg sökas deri, att lagstiftningen ännu icke hunnit dermed eller behovet icke nog framhållits.

Den stora sjöfartskomitén, på hvars uttalanden i öfrigt utskottet synes hafva fäst stort afseende, säger också angående denna sak:

»Bestämmelserna om fartygs sjövärdighet och ansvaret därför äro i vår lag säkerligen icke tillräckliga; detta bekräftas af erfarenheten, och det vill synas oegentligt, att, medan i lagstiftningen stadgats en periodisk, preventiv kontroll öfver passagerareångfartygen, samt behovet af statens ingripande till skyddande af lif och egendom å sjön sålunda principiellt erkänts, lagstiftningen lemnar omsorgen om personer, som tjena å lastångare och segelfartyg, samt om den dyrbara egendom, som å sådana föres, utan någon motsvarande kontroll.

Med dessa åsikter, hvilkas närmare utvecklande icke betingas af nu föreliggande ämne, var det också gifvet, att komitén skulle understödja införandet af ett stadgande, som åtminstone i ett visst afseende skulle fylla den lucka i sjöfartslagstiftningen, komitén påvisat».

Det särskilda afseende, komitén åsyftar, var kontroll å fartygs sjövärdighet för rätt till inteckning. Om kontrollen ansågs så vigtig för rätt till inteckning, huru mycket vigtigare skall det då icke vara, att staten ingriper och med hänsyn till fartygsbesättningsars skydd föreskrifver samma slag af skyddsåtgärder, som fordras å passagerareångare.

På passagerarebåtar fordrar lagstiftningen båtar, lifbälten, sprutor m. m., och dessa sakers anskaffande drager väl icke så stora kostnader. Ett lifbälte kostar kronor 2,50, och om man skaffar ett sådant till hvar man, så blir kostnaden därför till en tio mans besättning 25 kronor. En assurancespruta kostar 10 kronor, och anskaffandet af 2 eller 3 sådana

på hvarje fartyg skulle väl icke sätta rederiet ur stånd att täfla med andra nationers fartyg.

Under debatten om inteckningslagen meddelades i Första Kammaren, att sjöfarten säkert gaf en nettobehållning af 20 å 30 procent, och en talare i Andra Kammaren ansåg sjöfarten så lukrativ, att om den fick inteckningsrätten till hjälp, skulle till och med handelsbalansen ändras. Då näringens egna målsmän framhålla, att sjöfarten är så lukrativ, lär väl näringen utan nämnvärd olägenhet kunna stå ut med bekostandet af lifbergnings- och eldsläckningsredskap för en 50 å 100 kronor för hvarje fartyg.

Beträffande dessa saker åberopar utskottet äfven den kontroll, som besättningen kan utöfva, men till vederläggning deraf åberopar jag hvad härförut uttalats om magtlösheten af § 87 sjölagen.

Till stöd för afstyrkande åberopar utskottet äfven § 26 sjölagen. Denna paragraf föreskrifver endast, att allt skall vara bra, men säger icke, huru något skall ordnas för att lagens fordringar skola vara uppfyllda. Såväl den norska som den danska sjölagen, hvilka hafva en § 26 lika lydande med vår, hafva gjort ett tillägg, antydande, att närmare detaljbestämmelser skola lemnas.

Vigten af att tillräckligt manskap finnes är ju alldeles själfklar.

Medikamentsförråd äro ofta gamla och ofullständiga. Det vore väl ingen oresonlig fordran att ifrågasätta deras iståndsättande och kontrollerande af apotekare åtminstone en gång om året. Icke skulle en sådan föreskrift nämnvärdt betunga rederinäringen.

Med hvad jag här ofvan anført har jag icke velat kritisera eller klandra åsigterna hos förslagets motståndare, ännu mindre har jag haft en tanke på att kritisera särskilda utskottet; jag har endast velat så objektivt som möjligt framhålla de punkter, som enligt min åsigt varit missuppfattade, då jag nu å nyo för Riksdagen framhåller det stora behovet af lagbestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror, och jag vågar uttrycka den förhoppning, att Riksdagen i år skall bifalla framställningen.

Riksdagen har beviljat rederinäringen så många pekuniära fördelar och lättnader, särskildt att nämna konsulatafgifternas nedsättande och beviljandet af inteckningsrätt i fartyg, med hvilken många redare hoppats kunna åstadkomma en märklig finansiell lyftning för sjöfarten, och det är väl då en ganska berättigad anhållan, att Riksdagen nu äfven behjertar yrkesutöfvarnes i sjöfarten så måttliga kraf på skyddsåtgärder och kontroll genom en lämpligt anordnad yrkesinspektion,

som ju Riksdagen redan för flera år sedan funnit nödig i andra yrken, hvilka ändå icke äro så farliga som sjöfartsyrket. Det begäres ju endast bestämmelser och kontroll, att bestämmelserna iakttagas.

Icke heller är det nog med de lättnader och förmåner, som redan beviljats rederinäringen. Jag tror, att ytterligare kraf på förmåner för rederinäringen komma att framställas denna riksdag, och jag är viss om att rederinäringens målsmän sjelfva skola inse det ytterst billiga i en begäran om att något göres för yrkets utöfvare, innan Riksdagen lemnar flera, låt vara än så nyttiga, finansiella medgifvanden.

Med anledning af hvad här ofvan anförts och förra riksdagen andragits, får jag vördsamt föreslå:

att Riksdagen måtte besluta en skrifvelse till Kongl. Maj:t med anhållan, att Kongl. Maj:t täcktes taga under öfvervägande,

dels i hvad mån fullständigare föreskrifter än de nu gällande böra meddelas i fråga om kondemnerade fartygs användning i fraktfart och profning af ångpannor och ångrör å alla ångfartyg, och om fartygs utrustning med lifbergnings- och eldsläckningsredskap samt medikaments- och förbandsartiklar,

dels hvilka bestämmelser beträffande fartygs nedlastning samt däckslasters höjd och fastgörande äfvensom besättningars styrka kunna vara af nöden, och

dels huruvida och på hvilket sätt till ernående af mera tillfredsställande kontroll å fartygs sjöduglighet inspektion må kunna anordnas äfven för andra fartyg än passagerareångfartyg,

samt derefter till Riksdagen inkomma med förslag till de lagbestämmelser, hvartill utredningen kan gifva anledning.

Stockholm den 16 januari 1902.

J. Aug. Kinnman.