

N:o 29.

Af herr **S. A. K. Natt och Dag**, om tillägg till 318 § sjölagen.

Det är nu sex år sedan motion första gången väcktes om skrifvelse till Kungl. Maj:t med begäran om utarbetande och framläggande inför Riksdagen af sådana förslag, hvarigenom anledningar till sjöolyckor kunde i möjligaste mån förminska. Frågan var då ny, väckte på flera håll motstånd och det dröjde ända till förlidet år, innan definitivt resultat, hvad frågans förberedande behandling inom Riksdagen angår, kunde vinnas.

Kungl. Maj:t har äfvenledes tagit frågan om hand, och ett viktigt steg från regeringens sida till en förbättrad tingens ordning har nu tagits genom det i årets statsverksproposition under VII hufvudtiteln framställda förslaget om att på extra stat för år 1906 anvisa 2,000 kronor såsom arfvode till ett »*sjötekniskt biträde*» i *kommerskollegium* för att möjliggöra en mera ingående granskning af till kollegium inkommande undersökningsprotokoll rörande afgifna sjöförklaringar, m. m. dylikt, hvarom i 12:e punkten i VII hufvudtiteln lämnar en fullständig redogörelse.

Hvad som vid genomläsandet af denna del af propositionen är ägnadt att väcka förvåning, är det oförbehållsamma erkännande, som däri göres, dels hurusom stundom »vederbörande domstolar underlåte att behörigen insända undersökningsprotokollen till kollegium», dels att dessa protokoll ibland befinnas vara »till sitt innehåll synnerligen knapphändig», så att de »i många fall gifvit endast föga ledning för bedömande af orsakerna till sjöolyckan». Härtill kan läggas, att det inom de kretsar frågan gäller, särskildt inom sjöförsäkringsverken, är en tämligen allmänt känd sak, att sjölagens stadgande i 321 §, att protokoll

öfver undersökning enligt 317 § så snart det afslutats skall »ofördröjligen» insändas till kommerskollegium, icke öfverallt följes, i det att det kan förflyta månader, innan så sker.

När man nu i statsverkspropositionen får läsa, att gällande lagar och författningar *icke* efterlevas ens af ämbets- och tjänstemän, i det att det händer, att rådhusrätt helt enkelt uraktlåter att enligt 321 § sjölagen insända sådana undersökningsprotokoll, som här är fråga om, så finner man, att något måste göras för att råda bot för ett sådant missförhållande.

Hvad kommerskollegium beträffar, kan synas som detsamma bort, då sådan underlåtenhet föreligger, föranstalta om den försunliges ställande till ansvar för sin försumlighet, men såsom skäl att så ej veterligen skett kan anföras, att kollegium ej har någon annan utväg att erhålla kännedom om att sådan sjöförklaring verkligen afgifvits, än att studera tidningarnas domstolsmeddelanden, eller ock tidningen »Svensk Flagg», hvarest alla märkligare sjörättsförhandlingar bruka refereras. Att detta ej är som sig bör måste erkännas, och säkert är, att om ej lagändring sker, så kommer äfven det nu föreslagna »sjötekniska biträdet» i kollegium att äfvenledes förblifva i officiell okunnighet om de flesta sjöförklaringar, intill dess undersökningsprotokollet efter längre eller kortare tids förlopp inkommer — såvida det ej helt enkelt utelblir. Det kan ej vara med god ordning förenligt, att en tjänsteman i dylikt fall skall behöfva studera dagspressen för att kunna fullgöra sina åligganden. Det torde knappast behöfva påpekas, att det för denne tjänsteman i många fall blefve en ren omöjlighet att, utan stor tidsutdräkt och dyra kostnader för staten, kunna åstadkomma förnyad undersökning om en viss sjöolycka, därest en å två månader hunnit förflyta sedan sjöförklaringen afgafs, så att befäl och besättning å fartyget i fråga hunnit skingras.



Till belysande af huru härmed nu förhåller sig, må här i korthet relateras några nyligen timade, mera uppseendeväckande fall, då alltför lång tid fått förflyta från det sjöförklaring afgafs — och kondemnering ägde rum — utan att vare sig sjöförklaring och undersökningsprotokoll eller kondemnationsbevis inkommit till kommerskollegium.

Den nära ett halft sekel gamla passagerare-hjulångaren »Gellivare» började fredagen den 28 sistlidne oktober, liggande vid Lule hamnkaj, intaga last af styckegods för att påföljande måndag i dagningen afgå

till Neder-Kalix. Lastningen var fullbordad den 30 på förmiddagen och hade då intagits omkring 35 ton last, eller 15 ton mindre än å tidigare resor. Redan under förmiddagen den 30 förmärktes, som det heter i kaptenens sjöförklaring, hvarur de flesta af dessa uppgifter äro hämtade — »att vattnet i kölen ökade något mera än under vanliga förhållanden under gång». Fartyget hölls dock läns med egna pump-anordningar tills vid midnatt den 30—31 oktober, då dess donkey-pump af sig själf stoppade och ej kunde fås att fungera. Då nu vattnet steg successivt, erhöles hjälp (enligt uppgift två brandsprutor samt manskap) från brandstationen. Denna åtgärd visade sig dock otillräcklig, hvarför en mindre bärgningsångare anmodades om hjälp, och kunde dess centrifugalpump hålla fartyget läns, så att lasten, delvis i sjöskadadt tillstånd, kunde bärgas, hvarpå ångaren förlades till grundt vatten, där den sedan blef kvarliggande, delvis fylld af vatten.

Vid af magistraten i Luleå föranstaltad besiktning å ångaren, blef denna den 2 november förklarad »kondemnerad». Dagen därefter, den 3 november 1904, afgafs och beedigades sjöförklaringen inför Lule rådstufvurätt. Ännu den 21 januari 1905 har hvarken undersökningsprotokoll eller ens kondemnationsbevis inkommit till kommerskollegium; detta oaktadt undersökningsprotokoll bör enligt 321 § sjölagen insändas »ofördrojligen» och kondemnationsbeviset (af redaren) inom 14 dagar efter det underrättelse därom ingått; det senare enligt 28 § kungl. förordningen angående registrering af fartyg. Möjligt är, att rådhusrätten vid detta tillfälle, *därför att fartyget låg i hamn då olyckan skedde*, kan tycka sig finna formellt skäl för sagda sin underlåtenhet, men dröjsmålet med anmälan om kondemnationen är oförsvarligt.

Denna ångare hade rätt att föra omkring 200 passagerare, och en oerhörd olycka hade kunnat ske, om fartyget börjat sjunka medan det befann sig ute till sjös, med hvarken brandsprutor eller bärgningsångare till hands. Enligt uppgift hade fartyget icke varit intaget i docka, eller upptaget på slip, på *minst fem*, måhända tio år.

En annan anmärkningsvärd dylik händelse är den alldeles nya lastångaren »*Labradora*» kantring under sin första sjöresa. »*Labrador*», hemmahörande i Stockholm men byggd i Tyskland, hade i Kolberg intagit last af omkring 380 ton råg, hvarmed ej blott lastrummet, utan äfven den stora, 3 $\frac{1}{2}$ å 4 fot höga lastluckekarmen var fullständigt fylldt; slingerskott användes ej. I luckkarmen voro inlastade omkring 45 ton råg. Ångaren var byggd hufvudsakligen för stentransport och hade därför ett rätt stort afstånd mellan den yttre och den inre bottnen, antagligen för att med stenlast få fartyget tillräckligt »makligt» uti sjö.

Därjämte stucko såväl maskin som pannor, äfven då ångaren var lastad, ej obetydligt öfver vattenlinjen. Vid afgangen från Kolberg var en stor, under lastrummet belägen vattenballast-tank, rymmande 90 ton vatten, alldeles tom. Redan under lastningen och vid förhalningen ur hamnen visade sig fartyget så »vekt», att det — enligt sjöförklaringen — därunder vid ett tillfälle krängde 12° å 15°, men detta oaktadt fortsattes lastningen, hvarjämte den stora vattenbarlasttanken och en annan, mindre, dylik förut i fartyget tömdes. När så ångaren var fullastad, hade den en »slagsida» (=krängning) åt styrbord af 5°, hvilket utvisar, att fara för kantring förelåg.

»Labrador» lämnade Kolberger-münde den 19 november på morgonen under goda väderleksförhållanden för att afgå till Stockholm. Vinden var SV å VSV, d. v. s. från fartygets babords sida. Utkommen till sjös visade sig ångaren »lofgirig», hvarför kl. 9.25 f. m. »förstageslet» sattes. Ej långt därefter, kl. 9.45 f. m., krängde fartyget våldsamt öfver åt styrbord, och blef så liggande med 40° å 45° slagsida, hvarpå det kl. omkring 10.30 f. m. sjönk; dock ej förr än hela besättningen, 11 personer, lyckats komma bort därifrån i lifbåten. Besättningen upp- togs efter 2½ timma å en förbipasserande ångare.

Undersökning enligt 317 § sjölagen öfver denna sjöolycka företogs inför Malmö rådstufvurätt den 26 sistlidne november. Till kommerskollegium inkom ej undersökningsprotokollet förr än den 12 januari 1905, och hade då därifrån »påminnelse» om insändandet aflåtits till Malmö rådhusrätt. Åtal mot fartygets befälhafvare lär antagligen följa, men fullständig klarhet i en del omständigheter lär nu icke kunna erhållas, alldenstund så lång tid förflutit sedan sjöförklaring afgafs inför rådhusrätten, och alltså besättningen skingrats hvar och en till sitt håll.



För att nu återgå till sjölagens bestämmelser, så kan ej mer än en mening råda, om att 321 §:s bestämmelse, att undersökningsprotokollet »ofördröjligen» skall insändas till kommerskollegium, ovillkorligen måste följas, ehuru så ofta nog icke sker. Däremot bekomma assuradörer m. fl. i saken intresserade personer, enligt hvad jag förvissat mig om, verkligt afskrifter af undersökningsprotokollen så godt som ofördröjligen. Sålunda kom protokollet från Malmö angående »Labrador» till aktiebolaget »Sjöassurance-kompaniet» här i Stockholm redan den 9 december 1904; kommerskollegium erhöi, efter påminnelse, sitt exemplar den 12 januari 1905. Undersökningsprotokollet om »Gellivare» mottog

sjöassurance-bolaget »Ägir» här i Stockholm från dispachör i Hernösand den 31 december 1904, men kommerskollegium hade den 21 januari 1905 ännu ej mottagit ens meddelandet om att ångaren var kondemnerad.

Dessa förhållanden, liksom ock att en kommerskollegii tjänsteman skall behöfva studera dagspressen för att få reda på när sjöförklaringar afgifvas, tarfva ovillkorligen en rättelse. Sådan skulle ock vinnas, ifall rättens ordförande ålades att, när anmälan skett om sådan sjöolycka, som i 317 § sjölagen sägs, ej blott därom underrätta »vederbörande åklagare», utan äfven kommerskollegium.

På grund af ofvanstående får jag därför hemställa

att Riksdagen behagade för sin del besluta följande tillägg till 18 § sjölagen:

»När anmälan skett om sådan sjöolycka, som i 317 § sägs, åligger rättens ordförande att om tiden för den däraf föranledda undersökning underrätta vederbörande åklagare äfvensom kommerskollegium.»

Stockholm den 23 januari 1905.

S. Natt och Dag.

I motionärens hemställan instämma:

Johan Widén.

Henric Öhngren.

Adolf Johansson.
