

Nr 124.

Af herr **Byström**, om *skrifvelse till Kungl. Maj:t angående upp-
rättande af stormvarningsstationer vid Sveriges ostkust.*

Säkerligen hafva ganska många iakttagit, att förra året utmärkte sig bland annat för en ovanligt stor mängd sjöolyckor, och ej få bland dem, som gjort dessa iakttagelser, hafva nog också frågat sig själfva, om ej något skulle kunna göras för framtiden från statens eller myndigheters sida för att i någon mån minska antalet af dessa olyckor.

En del sjöolyckor, som timade under 1910 års sista kvartal i våra farvatten och i några fall vid grannländernas kuster, tillåta vi oss att här nu omnämna, för att sedan antyda några medel, som borde i någon mån kunna förhindra sådana olyckor för framtiden.

Från Norrtälje meddelades den 11 okt.: Engelska ångaren Charlisle inkom i natt till Arholma med skonaren Emanuel från Viken i Skåne på släp. Skonaren hade påträffats fullständigt afmastad utan rigg omkr. 15 eng. mil nordost om Understens fyr. Fartyget, som har last af lervaror, var ej läck. Riggen hade gått öfver bord i går morse under svårt väder och stark sjögång.

Från Gäfle meddelas den 12 okt.: I natt har en af transportaktiebolagets i Stockholm prämar sjunkit i Gäflebukten, hvarvid 2 personer omkommo. Bogserbåten Ottilia bogserade denna präm jämte en annan från Raumo i Finland till Axmars bruk.

Under den rådande stormen och tjockan råkade den sista prämen komma i marvatten. Då man märkte detta ombord på den andra prämen, kastade man loss den sjunkande för att icke själfva dragas ned i djupet.

Den öfvergifna prämen gick till botten med de ombordvarande, omkring 60-årige prämskepparen Jansson och en 18-årig yngling Eriksson. Befälhafvaren på Ottilia, kapten Bergström, fick först i dagningen kännedom om hvad som inträffat.

Från Öregrund meddelades den 14 okt.: Under den starka stormen i natt
Bihang till Riksd. prot. 1911. 1 Saml. 2 Afd. 2 Band. 51 Häft. (Nr 124). 1

strandade å Högkallen på östra sidan af Örskär ett fullriggadt järnfartyg. Bärningsångaren Belos har i dag på morgonen anländt till strandningsstället, men kan på grund af den ännu rådande starka stormen icke närma sig fartyget. Närmare underrättelser saknas.

Från Norrtälje meddelas den 14 okt.: Det fartyg, som i går strandade i Tjockö skärgård, har befunnits vara galeasen Abel från Stockholm om fyra mans besättning. Bärningsångaren Hero assisterar. Det strandade fartygets läge är kritiskt.

Gäfle den 14 okt.: Slättoppade tremastaren Lina, kapten A. Andersson, hemmahörande i Kristinehamn, har strandat vid Björns fyr och har blifvit vrak. Besättningen räddades i land vid Fogelsundet. Fartyget, som var på resa från Lübeck till Gäfle med last af kalisalder, var byggdt år 1900 i Oskarshamn och mäter 225 nettoregister-ton.

Hjörning den 14 okt.: Tyska ångaren Sofie, hemmahörande i Danzig, strandade i går natt utanför Tornby på Jutlands nordvästkust. 4 man sprungo öfver bord, hvarvid två af dem drunknade. Under räddningsarbetet omkom en af räddningsmanskapat. 4 af ångarens besättning räddade sig upp i riggen, där de sutto ända till i dag på morgonen. På grund af den höga sjögången kunde räddningsbåtarna ej komma de nödställda till hjälp och räddningsraketerna kunde ej heller nå fram till fartyget. Inalles drunknade sex man af ångarens besättning.

Kristiania den 14 okt.: Från Haugesund meddelas till Norges Sjöfartstidende, att Helsingborgsångaren Kamma, som efter en grundstötning måste sättas på land vid Harösund, nu håller på att bärgas af dykare. När ångaren blir lös, skall den föras till Helsingborg för reparation.

Petersburg den 14 okt.: Längs hela Östersjökusten har i natt och i dag på förmiddagen rasat en häftig storm, som stundtals nästan öfvergått till orkan. Stor skada har anställts och en mängd sjöolyckor hafva inträffat.

I närheten af Riga blefvo tre segelfartyg kastade upp på land, hvarvid en del af deras besättningar omkommit. I natt kunde man från Riga ute på sjön iakttaga ett fartyg, som gaf nödsignaler, men sjön gick så hög, att det var omöjligt att lämna någon hjälp.

I Mitau och Libau har stormen farit synnerligen våldsamt fram. Hus hafva skadats och en mängd träd blåst omkull. Telegraf- och telefonlinjerna hafva på sina ställen så godt som fullständigt ramponerats.

Oskarshamn den 17 okt.: I går inbogerades hit af bärningsångaren Argo ett fartyg, som anträffats vid norra Öland, flytande med botten upp. Det befanns vara skonerten Carl från Domsten, kapten P. Andersson, på resa från Blankaholm till Hadersleben med brädlast. Fartyget har tydligen kantrat under den häftiga stormen i torsdags.

Då besättningen ej afhörts, tros densamma ha omkommit. Skonerten mäter 83 ton. Såväl fartyg som last var assureradt.

Visby den 17 okt.: Skonertskeppet Rapid, hemmahörande i Kalmar, kapten A. Nilsson, på resa från Sundsvall till Köpenhamn med brädlast, öfvergafs i lördags 30 minuter sydost om Gotland af sin besättning, bestående af sex

man, sedan under torsdagens storm kajutan och däckslasten spolats bort och fartyget blifvit läck. Besättningen uppnådde i morse välbärgad Vamlingbo.

Fartyget har sedan anträffats på Östersjön och inbogsrades i går till Libau.

Arendal, 17 okt. Svenska ångaren *Australic* från Göteborg kom i går på grund vid inloppet till Grimstad. Dykareundersökning pågår.

Kristiania, 17 okt. Till Aftenposten telegraferas från Berlevaag: Man befarar, att ångaren *Bengal* af Drammen har förlit och att alla de ombordvarande omkommit.

Från Öregrund meddelas: Det i går omtalade vid Högkallegrundet på östra sidan om Örskär strandade järnskeppets namn var *Bardovie* från Sarpsborg i Norge, kapten *Tigesen*. Fartyget strandade kl. $\frac{1}{2}$ 3 på morgonen den 14 under den svåra stormen, som då rasade. 8 man lyckades i libåten rädda sig, men ha sedan icke afhörts. 11 man äro hit ilandförda af bärgningsångaren *Belos*; kapten *Tigesen* är kvar ombord och kunde ej förmås att lämna fartyget, hvars läge är svårt, och föga troligt är att detsamma kan bärgas utan torde blifva vrak. Fartyget var lastadt med 950 standards hyfladt virke för Australien.

En man af besättningen och en son till kaptenen å *Bardovie* hafva om skeppsbrottet meddelat: Efter att ha senast intagit last vid Svartvik, seglade fartyget för god vind och allt var väl. Kl. 12 på natten till den 14 öfvertogs vakten af kapten *Tigesen* själf. Fyr var då i sikte. Styrmanuen, som förut haft vakten från kl. 8, antog denna fyr vara Grundkallens. Kaptenen betvivlade dock detta och började styra ut, enär han trodde, att det var Örskärs fyr. Motvind hindrade dock denna manöver, och inom kort stod skeppet i den svåra stormen uppslungadt på Högkallegrundet. Då fartyget strandade, brast storbramstängen och mårsstängen. Fartyget kom i sådant läge, att storluckan låg jämsides med relingarna. Vågorna spolade oafåtligt öfver fartyget. Det var, säga berättarna, den förfärligaste natt de upplefvat. Besättningens förtvivlade skrik ljödo hela natten. Några man lösgjorde libåten. Bland dem som stego ned i båten var äfven en af berättarna. Båten slungades emellertid mot fartygets babordssida och blef fullständigt krossad. Berättaren lyckades få tag i en lina och blef därmed åter hjälpt ombord. De öfriga i båten, 8 man, försvunno i djupet. Man hörde rop på hjälp i den mörka natten. Lifbojar kastades ut. Allt var dock förgäfvat, och ingen af de drunknande kom till synes. De omkomna voro mycket unga, den äldste omkring 21 år.

Kaptenen å bärgningsångaren *Belos* inkom fredag kväll till Öregrund med 11 man af besättningen. Fartygets kapten hade dock nekat lämna fartyget och sagt, att han hellre ville följa det i djupet. Fartyg och last tros icke vara försäkrade.

Öregrund, 30 okt. Bärgningsångaren *Belos* hitkom i dag vid 12-tiden från det strandade fartyget *Bardovie*, medförande kapten *Tigesen* samt besättningens tillhörigheter och en del af fartygets inventarier. Fartyget är mycket skadadt, nästan hela botten är sönderrifven.

Senare meddelas: Bärgningsarbetet med den vid Högkallegrundet strandade norska fullriggaren *Bardovie* fortgår med en arbetsstyrka på 70 à 80 man.

Alla inventarier ha bärgats och hela provianten, hvilket införts till Öregrund, samt omkring 500 standards fullständigt torrt, hyfladt virke, som på pråmar transporteras till Stockholm. Mer än halfva lasten är således bärgad. Den bärgade provianten anses representera ett värde af mellan 6- och 7,000 kronor.

Vid första starka pålandsvind anses fartyget vara tillspillogifvet. Så länge väderleken tillåter, kommer bärgningen att bedrifvas med samma arbetsstyrka.

Landskrona, 26 okt. Göteborgsångaren Zeus, kapten C. Rudell, har på resa från London till Stockholm med last af koks grundstött i går afton utanför härvarande hamn. Ångaren, som står högt på grundet, har sprungit läck.

Karlskrona, 2 nov. En till Karlskrona ingående ångare påträffade i går kväll ej långt från Utklippan en skonert redlost drivande med afbruten mast. Stormen var ovanligt hård med hög sjö, hvarför ångaren ej kunde lämna hjälp. Från Aspö lotsplats utgingo lotsar för att söka efter skonerten och från Kungsholms fort lät man strålkastare belysa farvattnet. Kl. $\frac{1}{2}$ 3 på natten återkommo lotsarna utan att ha sett något spår af haveristen, hvarför man antager, att den gått under med man och allt.

Sandhamn, 2 nov. Ångaren Strömma Kanal, på väg från Stockholm till Sandhamn, strandade vid half 7-tiden i går afton på Rönkläppen mellan Runmarö och Skarp-Runmarö. Ångaren är läck och står ännu i dag på förmiddagen kvar på grundet. En motorbåt har afhämtat passagerarne och infört dem till Sandhamn. I går afton rådde sydostlig storm med regnbyar. Rederiet har utsändt bogserbåtar för att söka hjälpa ångaren af grundet.

Örnsköldsvik, 3 nov. Skonaren Marie, kapten Jönsson, hemmahörande i Halmstad och på resa från Vasa med trälust, har, enligt meddelande från Ulfö lotsplats, under den svåra stormen i går vid 1-tiden på middagen strandat strax söder om Högbonden mellan Högbonden och Barstahamnen. Fartyget blir anlagligen vrak. Af den 7 man starka besättningen har en omkommit.

Skonaren hade redan på natten sprungit läck.

Härnösand, 3 nov. Snöstormen fortfar med oförminskad styrka. Sveabolagets ångare Gustaf Vasa har i dag på resa från Luleå till Stettin tvingats att söka nödhamn här, sedan den blifvit läck under vattenlinjen och vatten inträngt i salongen samt midskepps. Ångaren hade måst kasta däckslasten, bestående af trävaror, öfver bord utanför Hernön.

Öregrund, 3 nov. Då bärgningsångaren Belos, kapten Höggren, som afgick härifrån i går på förmiddagen på väg till Stockholm, passerade Gåssten, påträffades finska skonertskeppet Elbe ilanddrifvet utan rigg. Elbe, kapten Johansson, på väg från Viborg till Odense lastadt med 160 standards bräder, hade under tisdagens svåra sydoststorm på Östersjön måst söka nödhamn å Gåsstens redd. Fartyget hade emellertid till följd af den hårda stormen drifvit mot stranden, där det grundstött och fylldes med vatten. För att förekomma kantring hade riggen måst kapas. Belos och bogserångaren Odin inkommo i går kväll hit med fartyget.

Hudiksvall, 3 nov. Skonaren Mathilda från Sandhamn, kapten E. R. Andersson, på resa från Härnösand till Kiel med last af bräder, inkom hit i

går eftermiddag, efter att på grund af den orkanlika stormen hafva varit tvungen att kasta däckslasten öfver bord.

I tisdags blef äfven en man spolad öfver bord af den höga sjön, som samtidigt drog med sig två af båtarna samt en del af däckslasten.

Sundsvall, 4 nov. Hamburgerångaren Cremon, tillhörig Gehreken-linjen, har med last af 900 ton styckegods strandat på utsidan af Hernön.

Senare meddelande: Tyska ångaren Cremon togs vid 1-tiden flott af Neptunbolagets bärgningsångare Helios och Ditja, sedan en del af lasten lossats och ångaren delvis läns pumpats.

Jurmo, 8 nov. I Jurmo yttre skärgård på finska kusten har ångaren Frej från Kalmar på väg till Petersburg med last af tegel och lera gjort haveri. Efter mycket svåra lidanden kunde besättningen räddas.

Ekenäs. För några dagar sedan meddelades, att ett vrak dref omkring utanför Ekenäs. Lotsstyrelsen meddelar nu, att såväl lotsångfartyget som Sölvesborgs hamns bogserbåt och Åhus' hamns bogserbåt jämte flere motorbåtar under flere dagar sökt efter vraket utan att finna detsamma, hvadan det med all sannolikhet kan antagas, att det förolyckade fartyget sjunkit.

Skanör, 9 nov. Den på Falsterboref strandade skonerten kvarstod ännu vid $\frac{1}{2}$ 9-tiden i morse på grundet, utan att man lyckats uppnå förbindelse med den till följd af stormen och bränningarna. Man tror säkert, att fartyget blir vrak. Den ena masten har gått öfver bord och af den andra återstår blott en del. Besättningen är ännu kvar ombord. Lifbåten, bemannad med 12 man, utgick åter vid 5-tiden i morse från Skanör för att söka komma det nödställda fartyget till hjälp och bärga besättningen.

Skanör, onsdag. Den på Falsterboref strandade skonerten heter Florida, hemmahörande i Brantevik. Efter ett rätt besvärligt arbete lyckades lifräddningsbåten i förmiddags rädda hela besättningen, kapten N. Persson och 7 man, som vid 10-tiden lämnade skonerten, medtagande sina tillhörigheter. Fartyget blir säkert vrak. Det var på resa från Härnösand till Wismar med planklast. Kaptenen skall nu uppgöra med härvarande bärgningsarbetare om bärgning af fartygets last.

Ornö, 11 nov. Skonaren Vättern från Brantevik, som under nattlig storm strandade mellan Hufvudskärs och Landsorts fyrar, miste vid kantringstillfället hela riggen och samtidigt gick kaptenen öfver bord, men han lyckades dock rädda sig. När fartyget i den höga sjön mist däckslasten, reste det sig åter. Riggen släpade därefter i vattnet. Fartyget dref sedan i den sydliga stormen mot Ornö. Det törnade flere gånger på grund och fick stora läckor. Vid ett tillfälle gick rodret. Vid kantringen hade vattnet rusat in i kaptenens och styrmannens hytter och spolat bort allt som fanns där samt sköljt bort allt på däck. Under natten fick besättningen vistas på däck, där hvarje våg sköljde öfver dem. Två unga tyska besättningskarlar klättrade då upp på kajuttaket för att i någon mån vara skyddade för sjöarna. En väldig våg sopade emellertid båda i sjön. Den ene lyckades man få fast i, men den andre sjönk trots stora ansträngningar gjordes för att rädda honom. I stormen och mörkret hörde man honom ropa sitt farväl.

Kaptenen var öfvertygad om att fartyget skulle splittras, hvarför han hade bundit samman bräder, på hvilka de möjligen skulle kunna hålla sig flytande. Kylan var emellertid så stark, att de ansågo det nästan hopplöst. Sent omsider kom vraket fram till det utanför Ornö belägna skäret Sadelöga, hvarest de halft vanmäktiga kommo i land. Kaptenen fick ledas i land.

En af transportbolagets båtar har gått ut för att om möjligt transportera vraket till Stockholm. Första dagen kom den icke längre än till Kyrkviken vid Ornö. Bogseringen försvåras däraf att aktern på grund af fartygets läckor måste bogseras före.

Fartyget är hemmahörande i Brantevik. Det kom från Uleåborg i Finland, dit det haft frakt af cement. I Uleåborgs skärgård öfverfölls det af så stark storm, att lots ej kunde gå ut. Det lyckades emellertid då att rädda fartyget. Kaptenens namn är N. A. Brandtman.

Gäffe, 11 nov. Skonerten Sivia, hemmahörande i Nystad i Finland, kapten G. A. Blom, på resa från Räfsö med last af trävaror till Rendsburg, har gjort haveri mellan Sandhammaren och Utklippan i Harnebukten natten till onsdagen. Fartyget förlorade riggen, sprang läck och blef fullständigt vrak ute på öppna hafvet. Kaptenen och besättningen, åtta man, räddades af Oskarshamnsångaren *Russland* på onsdagens middag. *Russland* inkom i afton till Harnäs hamn med den bärgade besättningen, som mist så godt som alla tillhörigheter.

Helsingfors, 12 nov. I torsdags kväll grundstötte svenska ångaren *Harald* nära Fredrikshamn och erhöll svår läcka. Ställningen är farlig. Bärningskontrakt på 2,500 pund har afslutats med Revalska bärningsbolaget.

Visby, 13 nov. Holländska skonaren *Oscar*, som strandat i Hablingbo, har nu flottagits af ångaren *Poseidon* och inbogserats till Burgsvik.

Karlshamn, 15 nov. Den förolyckade finska skonaren *Sivia*, som i söndags togs på släp af en dansk ångare, måste i går åter släppas och har i dag på morgonen drifvit på grund härutanför. Den är totalt sönderslagen och lasten, trävaror, drifver omkring längs kusten.

Karlshamn, 15 nov. Finska briggen *Suomalainen*, kapten *Lemquist*, på resa från Piteå till Lybeck, har i dag inkommit hit svårt läck och segelsliten. Kaptenen vill ha sitt fartyg bogseradt till destinationsorten, men besättningen vägrar medfölja.

Helsingfors, 15 nov. Svenska ångaren *Harald* har i dag löstagits af grundet vid Paasiluoto och inbogserats till Viborg.

Göteborg, 28 nov. Göteborgsångaren *Dahlia* inkom i dag i hamnen med en del ofvanbordsskador efter en kollision i natt med en främmande seglare i närheten af Höjen. Seglarens bogspröt tog *Dahlias* styrbords bog och gled därefter akter öfver, hvarvid brädgången på *Dahlia* intrycktes på några meters längd mellan bryggan och förriggen. Efter kollisionen försvann seglaren i snötjockan. Sedan man en stund förgäfvos sökt få förbindelse med det främmande fartyget för att utröna dess skador, beslöt fartyget gå in till Göteborg.

Arendal, 30 nov. Svenska barkskeppet *Orient*, hemmahörande i Brantevik, kapten A. L. Engström, har i måndags utanför Skagen kolliderat med en okänd

ångare, hvarvid den erhöill ett hål i bogen och tappade riggen. Därefter dref den upp under Norge vid stark sydlig storm, flytande på lasten och vattenfylld. Den blef i går inbogserad i härvarande hamn. Antagligen är det Dahlia, som barken varit i kollision med.

Norrköping, 30 nov. Danska ångaren Napoli, kapten Brinch, har på resa från England till Norrköping med last af sodasulfat vid 12-tiden i dag på mid-dagen grundstött utanför Arkö, där den i den rådande tjockan gick på fel sida om en prick. Ångaren kvarstår på grundet och storrummet är fyllt med vatten. Bärgningsångare är rekvirerad.

Öregrund, den 17. Ångaren Cedric, hemmahörande i Landskrona och på resa från Hull till Gäfle med last af kol, har gått under strax utanför Öregrund. Tolf man af besättningen ha omkommit.

Den förolyckade ångarens befälhafvare jämte två man af besättningen lyckades i ångarens libbåt rädda sig till Ångskär. Vid tillfället rådde tjocka, hvarför befälhafvaren icke var fullt säker på hvar skeppsbrottet skedde.

Ångaren, som fördes af kapten P. E. Paulsson, var byggd af järn år 1881 i West Hartlepool samt mätte 793,66 nettoregister-ton och hade en maskinstyrka af 600 indik. hästkrafter. Ångarens längd var 69,26, bredd 9,16 samt djupgående 5 meter. Ångarens redare är rederiaktiebolaget Cedric (And. S. Cronberg).

Kapten Paulsson har berättat följande:

Det var strax före 5 i fredags morse, då ångaren stötte på grund. Stöten var så hård och af sådan art, att ångaren sjönk inom 4 minuter. Af besättningen, 15 man, sprungo 9 i lifräddningsbåten, men på grund af kylan, vätan och de förfärliga strapatserna blefvo 3 man vansinniga och kastade sig själfva i sjön. 3 dogo af strapatserna i båten, hängande på årorna. Endast kaptenen, maskinisten och en man af besättningen nådde efter 10 timmars oerhörda ansträngningar land på fredags afton.

Under tiotimmarsrodden höll båten oupphörligen på att sjunka, så att de ombordvarande måste draga af sig sina skodon för att genom ösning med dem hålla lifräddningsbåten flytande.

Genast då ångaren sjönk, sprungo alla femton man i båten, men denna stjalpte i vattnet, kom med kölen i vädret, och sex man försvunno i djupet. De nio männen lyckades vända båten rätt.

Gäfle, 21 dec. Bergningsångarna Ditja och Mercur gingo i går afton ut till den utanför Eggegrund grundstötta ångaren Ariel för att börja bärgningsarbetet. Ångaren står med fören uppränd 6 fot på grundet, medan akterskeppet ligger lågt och har åtskilligt med vatten inombords. Man började genast lossa lasten, som består af kol och samtidigt fick man genom pumpning vattnet att minskas. Lossningen sker endast i fören, hvarvid kolen kastas i sjön. På detta sätt hoppas man få ångaren loss genom att lätta förskeppet.

Senare meddelas: Ångaren Ariel har flottagits.

Sandhamn, 23 dec. En engelsk ångare, Sifka, hemma i Grangemouth, strandade i går vid middagstiden på Kopparstenarne. Vid 12-tiden i natt lämnade besättningen i två båtar ångaren. Den ena af dessa båtar med styrman och 8 man ankom i morse vid half 9-tiden till Sandhamn. Lotsarna i Sand-

hamn ha utgått för att söka efter den andra båten. Fartyget står på grund och är vattenfylldt. Dess läge är kritiskt.

Senare: Ångaren Sifka, som lastar omkring 1,500 tons, var på väg från Gäfle till Rotterdam med därstädes intagen last af 1,450 tons tackjärn. Befälhafvare är kapten I. D. Andersson och besättningen består af 17 man.

Sandhamn, 24 dec. Den lotsbåt, som varit ute för att söka efter den andra båten från den strandade ångaren Sifka, har nu återkommit utan att ha funnit båten. Man har nu åter utgått till farvattnen söderut för att äfven undersöka dessa. Det anses möjligt, att besättningen blifvit upptagen af någon förbipasserande ångare.

Senare meddelas, att hela besättningen räddats.

Visby, 26 dec. Bärgningsångarne Ajax och Poseidon inkommo hit i går kväll från Kopparstenarna, sedan försöken att bärga Sifka uppgifvits. Den förölyckade ångaren har bräckts midt af och sjunkit.

Men det är ej blott den egentliga sjöfarten, som drabbas af dessa olyckor, äfven saltsjöfisket får ej sällan kännas vid stora förluster. Litet emellan får man i tidningar läsa om att fiskare varit ute i det svåraste väder och förlorat redskap eller hvad än värre är, de hafva själfva omkommit.

Nu uppstår frågan: kan något göras för att åtminstone i någon mån förebygga de faror, som här skildrats? Det synes mig, som om något borde kunna göras, liksom åtskilligt redan har gjorts, hvilket här nedan också antydes. Hvad som sålunda skulle kunna göras, är dels att bättre tillvarataga och tillgodogöra sig hvad vetenskapen kan hafva att bjuda på å detta område, och det är detta, som särskildt yrkas på i denna motion, och dels forma hithörande lagbestämmelser så, att de i möjligaste mån må bidraga till att i omskrifna fall trygga människor och gods mot förstörelse.

I fråga om den vetenskapliga sidan af denna sak, har ju meteorologien på senare tiden gått stadigt framåt, och hvad beträffar särskildt nautisk meteorologi har den en den allra största betydelse.

De stora sjöolyckor, som timade under det s. k. Krimkriget och som drabbade de förenade franska och engelska flottorna, gäfvö det meteorologiska studiet ökad fart. Man lade nämligen märke till att häftiga stormar rasat i flera af Europas stater under de dagar, som föregingo dessa olyckor. Man kom då att tänka på att det kanske varit möjligt att på förhand telegrafera en varning till flottorna. En fransk vetenskapsman, Leverrier, företog sig att studera stormens gång. Efter insamling af uppgifter från många håll om väderleken under den ifrågavarande tiden, kunde han visa, att stormen inkommit från Atlanten och i sydostlig riktning

passerat Europa. Man upprättade nu fasta stationer för iakttagande af väderleken först i Frankrike och snart äfven i andra länder.

Hvad vårt land angår, ingaf kungl. vetenskapsakademien år 1871 till Kungl. Maj:t en underdånig skrifvelse, i hvilken akademien begärde anslag för inrättande af en meteorologisk centralanstalt, som skulle ställas under akademiens vård och inseende och få till uppgift »att komma lagarne för hela jordatmosferens rörelser på spåren. Med denna riktning», skrifver akademien vidare, »lofvade meteorologien att blifva af stor praktisk betydelse, synnerligast för sjöfarten, därigenom att vetenskapsmannen sattes i stånd att på grund af med telegraf inkomna uppgifter om atmosfärens tillstånd på vidt skilda trakter, draga slutsatser om annalkande stormar, för hvilka sjöfarande, som stå i begrepp att utlöpa ur hamn, kunna i tillräcklig tid genom telegrafmeddelanden blifva varnade. På detta sätt hade meteorologien redan gjort stora tjänster och lofvade att i framtiden göra ännu större. Men för att ett land skulle kunna deltaga i dessa sträfvan- den för meteorologiens utveckling äfvensom draga den praktiska fördelen däraf, erfordrades att det ägde en centralanstalt, där meteorologiska upp- gifter från utvalda in- och utländska stationer dagligen insamlades och så i teoretiskt som praktiskt hänseende i möjligaste måtto tillgodogjordes».

Kungliga vetenskapsakademiens ofvannämnda skäl och grunder öfvertygade dåvarande eklesiastikministern Gunnar Wennerberg, som tillstyrkte kunglig proposition till Riksdagen om inrättande af en meteorologisk centralanstalt för det angifna ändamålet.

I Första kammaren godkändes propositionen utan debatt. I Andra kammaren yttrade tvenne talare betänkligheter, i det att de fruktade, att anstalten skulle komma att vanskötas eller ej uppfylla sitt ändamål. Då uppträdde riksdagsmannen, kungl. vetenskapsakademiens fysiker, professor Erik Edlund, som betonade, att stormvarningarnas nytta i utlandet redan blifvit af erfarenheten bevisad, och att om också endast ett eller annat fartyg genom dessa varningar årligen räddades från undergång, så vore det begärda anslaget väl betaldt, samt slutligen att, då anstalten skulle ställas under kungl. vetenskapsakademiens vård och inseende, man icke behöfde befara, att den skulle komma att vanskötas. Därefter bifölls propo- sitionen också i Andra kammaren.

År 1873 började meteorologiska centralanstalten i Stockholm sin verk- samhet. Men under anstaltens 7 första verksamhetsår lät verksamheten ej höra mycket af sig. År 1880 började man utsända väderleksutsikter, men på 1880-talet innehöllo dessa ingen uppgift om högre vindstyrka än blåst.

År 1895 begärde Göteborgs handels- och sjöfartsnämnd, Göteborgs fiskeriförening och Nautiska föreningen i Göteborg i en gemensam underdånig skrifvelse, att Kungl. Maj:t täcktes uppdraga åt meteorologiska centralanstalten i Stockholm att dagligen utarbета väderleksutsikter och eventuella stormvarningar till kustbefolkningens tjänst, samt att anvisa erforderliga medel till befordrande af nämnda öfversiktens och varningars spridande öfver Göteborg till västkustlänen. Kungl. Maj:t remitterade petitionen till åtskilliga ämbetsverk och sakkunnige.

Med anledning häraf fick amanuensen d:r N. Ekholm af meteorologiska centralanstaltens dåvarande föreståndare i uppdrag att vetenskapligt undersöka frågan om stormvarningar med hjälp af de då vid anstalten befintliga väderlekskartorna. Ehuru en grundligare undersökning af frågan ej då medhanns, isynnerhet som noggranna och fullständiga vindiakttagelser från de svenska farvattnen saknades, så ledde dock redan detta arbete därhän, att utsikter om hård vind och storm kunde införas i anstaltens telegrafiska väderleksuppgifter och visas vara i flertalet fall riktiga. Den förhärjande storm, som natten till den 26 december 1902 rasade på Sveriges västra och södra kust, förutsades riktigt i väderleksutsikterna den 25 december. Men varningen blef utan praktisk betydelse, då telegrammet ej befordrades till den hotade kustbefolkningen. Med anledning af detta höll d:r Ekholm den 8 januari 1903 i kungl. vetenskapsakademiens hörsal ett föredrag om stormar och stormvarningar, till hvars åhörande inbjudits bland andra meteorologiska centralanstaltens föreståndare, många af kungl. vetenskapsakademiens ledamöter, generallotsdirektören, nautisk-meteorologiska byråns styrelse m. fl.

Redan två år förut hade handels- och sjöfartskommittén till Kungl. Maj:t ingifvit förslag om bland annat anordnande af stormsignaler, och i början af år 1903 inlämnade Sveriges allmänna sjöfartsförening genom sin dåvarande ordförande kapten Gustaf Wallenberg en underdånig framställning om inrättande till en början å rikets västra och södra kuster af en del föreslagna fasta stormvarningsstationer, äfvensom om anbringande å lämpliga lotsplatser och fiskelägen af anslagstaflor, medelst hvilka genom lotsbefällets försorg skulle bringas till allmänhetens kännedom, när storm ställdes i utsikt, samt om de från meteorologiska centralanstalten utgående väderleks- och stormvarningstelegrammens framflyttande från kl. 2 eftermiddagen till en tidigare timme.

Med anledning häraf uppdrog Kungl. Maj:t åt kungl. lotsstyrelsen att utarbета ett förslag till stormvarningar och generallotsdirektören inbjöd

på grund häraf till gemensam överläggning i frågan generaldirektören för kungl. telegrafverket, föreståndarna för statens meteorologiska centralanstalt och för nautisk-meteorologiska byrån samt d:r N. Ekholm. Förslaget öfverlämnades till Kungl. Maj:t i juli 1903.

Den 15 och 16 juli 1904 hölls i Marstrand en nordisk fiskerikonferens, hvarvid man påpekade, att stormvarningar synnerligen väl behöfdes vid de svenska kusterna, samt beslöt att uppdraga åt sin ordförande n. v. byråchefen i kungl. landtbruksstyrelsen d:r Filip Trybom att söka bringa stormvarningarna till verkställighet. Men då det visade sig omöjligt att vinna vederbörandes medverkan för det af kungl. lotsstyrelsen inlämnade förslaget, som kräfde särskildt anslag af Riksdagen, så utarbetade d:r F. Trybom i samråd med d:r N. Ekholm ett enklare förslag, hvars omkostnader kunde bestridas af handels- och sjöfartsfondens medel. Sedan detta förslag blifvit af jordbruksministern remitteradt till kungl. vetenskapsakademien och därifrån till meteorologiska centralanstaltens föreståndare samt af dessa myndigheter godkänt, ålade Kungl. Maj:t meteorologiska centralanstalten att utsända de i nämnda förslag föreskrifna stormvarningarna. Dessa började utsändas i september 1905, dock endast till 27 stationer längs västkusten från Strömstad till Skanör. Året därpå anhöllo Blekingefiskarena i Sölvesborgstrakten att också få samma förmån; nästa år begärde östra Blekinges fiskare och efter ännu ett år södra och östra Skånes fiskare detsamma. För närvarande uppgår stationernas antal till 46.

Det svenska stormvarningssystemet anordnades så, som Göteborgspetitionärerna af år 1895 önskade, och skiljer sig därigenom förmånligt från de utländska. Meteorologiska centralanstalten, hvars föreståndare är professor H. E. Hamberg, har nämligen åtagit sig att afsända stormvarning, när sådan anses behöfelig, före kl. 1 e. m. (numera afgår den i regeln strax efter kl. 11 f. m.) och att låta den gälla för en bestämd framtid, nämligen instundande eftermiddag, natt och morgon (till kl. 10 f. m.). Utsikter om vindens sannolika riktning och styrka under denna tid utfärdas hvarje dag, men af sparsamhetsskäl sändes telegrammet härom till stormvarningsstationerna endast när hård vind eller storm ställes i utsikt. Kommer alltså intet stormvarningstelegram inom den bestämda tiden, så betyder det godt väder och då fara fiskarena i regel ut på fiske. Men i motsatt fall stanna de vanligen hemma, åtminstone på de för storm mera utsatta kusterna, enär erfarenheten lärt dem, att det är farligt att trotsa stormvarningarna. Det ligger i sakens natur, att dessa utsikter

icke äro ofelbara, men träffprocenten är så stor, att varningarna af fiskarena anses i allmänhet tillförlitliga. Den vid meteorologiska centralanstalten utförda officiella kontrollen af dessa varningar är alltför sträng, enär den icke kan ta hänsyn till vindstyrkan på hafvet utanför stationen inom 50 sjömil eller 93 kilometer, för hvilket område varningen enligt instruktion gäller, men icke desto mindre lämnade den år 1908 följande resultat för de fem kontrollstationerna Smögen, Vinga, Torekow, Skanör och Utlängan: Försummade varningar 5.8 %, onödiga varningar 9.8 % och träffar 84.4 %. Härvid är ytterligare att märka, att säkerheten är störst vid de svåraste stormarna: under nämnda år 1908 inträffade t. ex. vid nämnda stationer 10 gånger hård storm eller orkan, och alla 10 gångerna hade stormvarning ankommit i god tid före ovädrets utbrott.

För Öresund ha stormvarningarna mindre betydelse, ty »den hårda vinden känns sällan i Sundet», men icke desto mindre äro de till nytta för de fiskare, t. ex. i Råå, som fara ut på Kattegatt att fiska.

Det är tydligt att ett af de viktigaste af hithörande önskemål är att få upprättade stormvarningsstationer på vår ostkust. På hvilka platser de böra förekomma är naturligtvis vanskligt för mig att antyda, men ångfartygsbefälhafvaresällskapet har ansett att följande platser norr om Utlängan böra härvid i första rummet förekomma:

Seskarö, Luleå, Rönnskär, Bjuröklubb, Bergudden, Holmsund, Skagsudd, Hernöklubb, Bremö, Agö, Lill Jungfrun, Bönan, Öregrund, Svartklubben, Arholma, Sandhamn, Landsort, Oxelösund, Häradsskär, Visby, Katthammarsvik, Spåröbåk, Kalmar, Bergkvara, Ölands norra udde, Ölands södra udde och Kapelludden.

Dessa namn eller stationer äro desamma, som i en skrifvelse till Kungl. Maj:t föreslagits af flere för sjöfarten intresserade personer. Så hafva nämligen herrar kaptener G. H. Holmström för Sveriges fartygsbefälhafvareförening, Adolf Linder för ångfartygsbefälhafvaresällskapet, O. F. Hedborg för sjömannaföreningen och W. R. Edling för sjökaptenssocietyten i Stockholm för ej länge sedan ingått till Kungl. Maj:t med en skrifvelse, hvori det bland annat heter:

»Hela rikets ostkust från Utlängan till Haparanda är emellertid fortfarande i saknad af stormvarningsstationer. Den erfarenhet om deras gagn, som vunnits under den jämförelsevis korta tid de varit i verksamhet, är dock sådan, att den obetingadt manar till stormvarningssystemets utveckling i största möjliga utsträckning. Hvad först beträffar tillförlitligheten af de från centralanstalten utsända stormvarningarna, så synes den vara

fullt tillfredsställande. Så har till exempel kontrollen för 1908 lämnat ett resultat af 84,4 % träffar mot 9,8 % öfverflödiga varningar och endast 5,8 % försummade sådana. Hvad beträffar de värden, som genom stormvarningarna räddats undan förstöring, så låter det sig gifvetvis icke göra att ens närmelsevis i siffror uppgifva desamma, men den erfarenhet under-tecknade kunna åberopa ger redan vid handen, att kostnaderna för stormvarningsväsendet måste betraktas såsom en synnerligen billig försäkringspremie och denna erfarenhet omfattar likväl icke den mindre sjöfarten och fisket, för hvilka stormvarningarna ha ännu större betydelse, beroende på den använda fartygsmaterielens mindre sjöduglighet och riskerna för dyrbara redskap.

Längs hela vår ostkust pågår en mycket liflig sjötrafik, i södra delen af Östersjön så godt som året om och norr om Stockholm så stor del af året som isförhållandena det medgifva. Utefter hela kusten bedrifves fiske i afsevärd utsträckning, och denna näring är i synnerhet för de nordligare provinserna af stor betydelse. Inom dessa sistnämnda tillkommer därjämte en anseelig, alltjämt tillväxande trafik med bogserade pråmar och timmerflottar, för hvilken gifvetvis stormvarningssignalerna skulle få en särskildt stor betydelse. Öfvertygelsen om deras gagn är hos alla intresserade redan stadgad och önskningar uttalas allmänt, att äfven ostkusten måtte komma i åtnjutande af de fördelar anordningarna visat sig i öfriga delar af landet medföra. Redan i den första instruktion, som för närmare 40 år sedan för meteorologiska centralanstalten utfärdades, heter det, »synnerligast då anledning gifves att antaga en storms annalkande, skall anstalten låta det vara sig angeläget att skyndsamt bekantgöra detta förhållande». Äfven i nu gällande instruktion återfinnes denna bestämmelse. Det torde sålunda icke få anses vara för tidigt att anstalten sättes i tillfälle att snarast möjligt fullt utföra en af de hufvuduppgifter, för hvilka den tillkommit.

Vid rikets västra och södra kust finnas, som ofvan nämnts, tillsammans 46 stationer. Vi hafva genom särskilda sakkunnige föranstaltat en undersökning af behovet för ostkusten och om de lämpligaste platserna för stormvarningsstationer till gagn såväl för den större ångbåts- och segeltrafiken som äfven för pråm- och timmerflottningstrafiken, hvars resultat framgår af bifogade förteckning, Bil. 1.* Vi anhålla att särskildt få framhålla, att de föreslagna stationernas antal begränsats till det allra nöd-

* Innehållet i denna bilaga är anfördt i 3 och 4 styckena på sid. 12 i denna motion.

vändigaste, samt att vi i fråga om fisklägenas behof icke haft att disponera den särskilda sakkännedom som torde vara behöflig.

Med stöd af hvad vi sålunda haft äran anföra få undertecknade föreningar representerande sjöfartsnäringen härmed i underdånighet anhålla, att Eders Kungl. Maj:t behagade så snart sig göra låter och helst till instundande Riksdag aflåta nådig proposition om beviljande af behöfligt anslag till meteorologiska centralanstalten för anordning på rikets ostkust från Utlängan och norrut af stormvarningsstationer i hufvudsaklig öfverensstämmelse med bifogade förslagsförteckning.»

Nu som alltid framkastas frågan, hvad kan detta kosta? Äfven i detta fall är det ju svårt för mig att angifva några summor. Kungl. landbruksstyrelsens femårsberättelser angifva emellertid åtskilligt, som må anses vara vägledande i detta stycke. Däri heter det bland annat:

»Till följd af nådig remiss hade vetenskapsakademien afgifvit underdånigt utlåtande med anledning af hvad Trybom sålunda anförde.

Med anledning af hvad i detta ärende förekommit, fann Kungl. Maj:t genom nådigt bref den 24 mars 1905 godt förordna, att stormvarningars offentliggörande å lämpliga platser vid rikets västra kust skulle genom landbruksstyrelsens försorg, efter samråd med föreståndaren för statens meteorologiska centralanstalt, anordnas i hufvudsaklig öfverensstämmelse med ofvanberörda, af Trybom framlagda förslag, äfvensom ej mindre uppdraga åt landbruksstyrelsen att hafva öfverinseendet öfver samtliga för dessa stormvarningar gjorda inrättningar, börande den närmare uppsikten öfver stationerna utöfvas af de styrelsen underlydande fiskeritjänstemän, än äfven föreskrifva, att det skulle åligga föreståndaren för statens meteorologiska centralanstalt att vidtaga på anstalten ankommande åtgärder för dessa stormvarningars uppsättande och meddelande till stationerna; och fann Kungl. Maj:t därjämte godt att till bestridande af kostnaderna för ifrågakvarande stormvarningars anordnande under år 1905 anvisa och ställa till styrelsens förfogande mot redovisningsskyldighet ett anslag af 4,640 kronor att af statskontoret till landbruksstyrelsen, på rekvisition, utanordnas från handels- och sjöfartsfonden.»

Sedermera har Kungl. Maj:t genom nådiga bref för detta ändamål anvisat den 30 december 1905 för år 1906 3,600 kronor, den 31 december 1906 för år 1907 3,900 kronor, den 18 januari 1908 för år 1909 4,450 kronor, den 23 december 1908 för år 1909 3,560 kronor och den 17 december 1909 för år 1910 4,350 kronor, äfvensom den 23 december 1910 för år 1911 5,900 kronor.

I fråga om kostnader synas de siffror, som här äro angifna, ej vara afskräckande. I alla händelser synes mig dessa kostnader vara små jämförda med de fördelar, som blifva en följd af mera tryggande åtgärder. En väl ordnad väderlekstjänst är nämligen af mycket stort värde. Det framhölls redan år 1871 med styrka af kungl. vetenskapsakademiens sakkunniga ledamöter i den ofvannämnda underdåniga skrifvelsen samt af professor Erik Edlund under riksdagsdebatten år 1872. Det må erinras, att tillförlitliga stormvarningar kunna rädda stora värden af egendom och många människolif. Årliga inkomsten af Sveriges hafsfiske uppgår till mer än 10 millioner kronor, och det årliga belopp, som de svenska sjöförsäkringsbolagen utbetala för sjöskador, utgör omkring 9 millioner kronor.

Angående meteorologiska meddelandens betydelse för det allmänna säger doktor Nils Ekholm följande: »Hvad de för den stora allmänheten och särskildt jordbrukarne afsedda väderleksutsikterna om nederbörd, temperatur, nattfrost, åskväder m. m. beträffar, så är deras nytta svårare att uppskatta, enär dessa fenomen ofta äro så lokala, att de icke kunna förutsägas för en bestämd ort. Men att döma efter allmänhetens talrika förfrågningar, så är intresset för dem synnerligen lifligt, och det är alltså önskvärdt, att också de göras så tillförlitliga som möjligt.»

Frågan om anskaffande för en del ställen af bättre fyrskepp än de som nu finnas torde ock böra tagas under allvarligt öfvervägande. Detta har af lotskapten Smith såsom bekant kraftigt framhållits.

Med hänsyn till lagstiftningen synes mig, att den bör ändras därhän, att vederbörande åläggas att iakttaga större försiktighet. Detta är emellertid en grannlaga fråga. Det är så många och motsatta förhållanden, som inverka på denna sak, att det nog icke är någon lätt sak att, som det heter, »skipa lag och rätt» dem emellan. Rederiet har sitt intresse att bevaka. Det vill naturligtvis att allt skall gå både snabbt och väl. Afsändare vill ha varan, som fartyget lastar, säkert fram och mottagaren vill hafva den så fort som möjligt sig till handa. Kaptenen får ofta stå såsom mellan två eldar. Sträfvän, som hos alla parter går ut på att allt må bli så ekonomiskt fördelaktigt som möjligt, leder nog stundom till allt för vågsamma resor. En hämsko på detta kan ju ligga i de villkor, som försäkringsbolagen uppställa, men äfven de kunna ju frestas till att i denna konkurrensens tid gifva efter något på de eljest stränga villkoren. Själfva den teknik, som uppnåtts på fartygsbyggnadskonstens område, torde äfven bidra till att farkosterna göras mera kvalificerade att utstå svårare väder. Hvad Norden angår, kan sjöfarten därför fortsättas längre tid

af den del af året, då väderleksförhållandena pläga vara särskildt svåra, men därigenom hafva också möjligheter till sjöolyckor snarare ökats än minskats.

Om stormvarningsstationer upprättas och som följd däraf stormvarnings-signaler komma att mera regelbundet gifvas, torde ock krävas bestämmelser, som fordra skyldighet å vederbörandes sida att aktgifva på dem.

Denna fråga är ju delvis äfven en internationell sådan. Den större sjöfarten är internationell. De betryggande åtgärder, som man önskar åstadkomma för sjöfarande med hänsyn till omskrifna förhållanden, måste sålunda delvis bli beroende på underhandlingar med en del andra land, liksom vissa öfverenskommelser i dessa stycken redan finnas.

Men det, som nu antydts, är naturligtvis mer än som en enskild person kan utreda, och därför anser jag, att Kungl. Maj:t bör komma med utredning och förslag i frågan.

På grund af hvad som nu framhållits, får jag vördsamt föreslå,

att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t låta utreda frågan om upprättandet af stormvarningsstationer vid Sveriges ostkust, till tjänst för sjöfartens främjare och fiskerinäringens idkare, och till Riksdagen inkomma med de förslag, som af utredningen kunna betingas.

Stockholm den 25 januari 1911.

J. Byström.