

## Nr 72.

Av herr **Wrangel**, *angående skrivelse till Konungen med begäran om utfärdande av vissa reglementariska bestämmelser för örlogsfartygs navigering samt om utredning beträffande lämpligheten av liknande bestämmelser rörande handelsfartygs navigering och om utfärdande av härför eventuellt erforderlig författning.*

Den sorgliga olycka, som nyligen drabbat pansarbåten Tapperheten, giver en bestämd anledning till eftersinnande, huruvida icke åtgärder kunna vidtagas för att i möjligaste mån förebygga ett upprepande av dylika högst beklagansvärda olyckshändelser. Att sådana åtgärder, därest de kunna vidtagas utan att nedsätta fartygsbefälets självförtroende och handlingskraft, äro i högsta grad önskliga, därom torde meningarna ej vara delade.

Då jag på grund av mångårig erfarenhet och ingående studier i facket känner mig övertygad om möjligheten att genom reglementariska bestämmelser minska vådorna vid navigering i allmänhet och å kustfarvatten i synnerhet och då sådana bestämmelser finnas i andra mariner (i den engelska har amiralitetet, särskilt beträffande lodningar, redan år 1891 utfärdat »memorandum and regulations»), så har jag, utan att på något sätt uttala mig om anledningen till det nu timade olycksfallet, dock icke kunnat tveka att fästa Riksdagens uppmärksamhet på frågan.

Sådana bestämmelser synas mig huvudsakligen böra innehålla föreskrifter om

*att*, i närheten av land eller grund, då omständigheterna icke avgjort lägga hinder i vägen, genast stoppa och genom backning upphäva farten, så snart osäkerhet uppstått rörande fartygets ställe i kortet eller rörande den väg, det bör följa;

*att* kurssättning och kursändring å större fartyg skall, såväl av annan person som genom iakttagelser å kompass och ur, kontrolleras så ofta som möjligt även under »navigering efter landkänning»;

att vid större kursändringar inomskärs afbrytningspunktens läge om möjligt skall kontrolleras genom användande av pejlinrättning, vinkel-mätning eller dylikt;

att fartygsbefälhavare skall i möjligaste mån jämväl i övrigt förskaffa sig kontroll på alla till navigeringen hörande bestämmelser genom jämförelse mellan de resultat, som erhållas av två personers av varandra oberoende iakttagelser och beräkningar, eller genom upprepade, på olika sätt utförda bestämningar;

att avståndet från uddar, sjömärken och dylikt, som skola rundas, så vitt möjligt utrönes;

samt att lodning aldrig uraktlåtes, då den kan bidraga till tryggande av fartygets säkerhet;

ävensom föreskrifter för lodningars utförande.

I detta sammanhang torde det böra tagas under omprövning, huruvida icke liknande bestämmelser böra och kunna utfärdas jämväl för handelsfartyg, åtminstone för passagerarfartyg och större lastångare. Det lär nämligen icke kunna bestridas, att en stor del av timade sjöolyckor varit orsakade av bristande noggrannhet och kontroll i navigeringens utövande.

För min del har jag länge haft den uppfattningen, att de bestämmelser rörande säkerheten till sjöss, som utfärdats eller vilkas önskvärdhet offentligen framförts, i alltför ringa grad rört sig om fartygens förseende med goda och tidsenliga sjöinstrument och sjökort och nästan alls icke avhandlat deras praktiska handhavande. Och dock torde bestämmelser härom vara fullt ut lika viktiga och nödvändiga som föreskrifter om livbåtar, livbälten, pumpar, passagerareantal, lastning m. m. dylikt.

På grund av det anförda får jag vördsamt hemställa,

att Riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes *dels* låta utfärda sådana reglementariska bestämmelser för flottans fartygs navigering, som utöver nu gällande kunna befinnas erforderliga, *dels* låta utreda, i vilken omfattning och på vad sätt liknande bestämmelser böra tillämpas på handelsfartyg, ävensom att, om så anses lämpligen kunna ske, med anledning härav låta utfärda erforderlig författning.

Stockholm den 2 februari 1914.

H. Wrangel.

I motionens syfte instämmer:

Hans Ericson.