

## Nr 179.

Av herr **Lindley**, angående ändrad lydelse av 9 § i lagen om tillsyn å fartyg m. m.

Frågan om fastställande av obligatorisk lastlinje såsom säkerhetsåtgärd mot fartygs förlisning har under mer än ett halvsekel varit underkastad upprepade diskussioner och omprövningar. Spörsmålet upptogs redan av 1877 års sjöfartssäkerhetskommitté till allvarlig överläggning, på grund av den någon tid förut i England antagna s. k. »Plimsollagen», men man beslöt dock att ej införa nämnda bestämmelser i svensk lagstiftning, enär man ansåg det omöjligt att generellt bestämma fartygens lastförmåga. Efterföljande sjölagskommittéer upptogo icke detta spörsmål till officiellt utlåtande. Upprepade framställningar i denna riktning gjordes dock i riksdagen utan att där vinna anslutning av bägge kamrarna förr än 1904, då enighet uppnåddes att hos Kungl. Maj:t begära utredning och förslag i frågan, vilka lagbestämmelser, utöver de gällande, kunde vara erforderliga och lämpliga att åstadkomma en betryggande kontroll å fartygs sjövärdighet.

Frågan om en obligatorisk lastlinje hade vid denna tid blivit betydligt aktualiserad genom det att flera länder, däribland Tyskland och Frankrike, hade accepterat den obligatoriska lastlinjeprincipen, och i England hade förberedande åtgärder börjat att vidtagas för att tillämpa dessa regler även på utländska fartyg som anlöpte engelska hamnar.

Den av Kungl. Maj:t år 1906 tillsatta sjöfartssäkerhetskommittén upptog därför spörsmålet till allsidig och ingående prövning. Visserligen fanns inom denna kommitté målsmän för den uppfattningen, som för denna tid gjorde sig gällande bland skeppsredare och befälhavare, att en lastlinjebestämmelse skulle bliva till ekonomisk skada för svenska fartyg i den internationella konkurrensen och att en säkerhetslagstiftning — inklusive lastlinjebestämmelser — skulle försvaga befälhavarnas auktoritativa bestämmingsrätt ifråga om betryggande säkerhetsåtgärder. Argumentet att det icke vore möjligt att tekniskt uträkna betryggande lastlinjebestämmelser hade vid denna tid fullkomligt bortfallit. Sjöfartssäkerhetskommittén beslöt emellertid att bland andra säkerhetsåtgärder även tillstyrka en svensk lastlinjebestämmelse, men begränsade dess tillämpning till att endast gälla fartyg i Nordsjöfart och vidsträcktare fart, då man icke ville vara med om att omedelbart och utan mera ingående undersökning utsträcka dess tillämpning till fartyg i Östersjö- samt inskräntare fart. Häremot avgåvo kommittéledamöterna

hrr Hök, Gummesson och Lindley reservation under påyrkande att lastlinjebestämmelser även borde utfärdas för fartyg i dylik fart.

Till följd av andra länders — framför allt Englands — beslut om tillämpning av deras lastlinjebestämmelser å svenska fartyg nödgades Kungl. Maj:t, redan innan sjöfartssäkerhetskommittén hunnit avgiva sitt betänkande, utfärda en provisorisk förordning om ett svenskt lastmärke för fartyg i Nordsjöfart och vidsträcktare fart.

Kommerskollegium uttalade i sitt utlåtande angående lastlinjebestämelsen bl. a. huruvida det icke allvarsamt kunde ifrågasättas, huruvida man icke borde uppskjuta avgörandet av lastlinjespörsmålet, till dess den då ifrågasatta fartygsinspektionen blivit tillsatt och hunnit verka under ett eller annat år, enär det med säkerhet kunde förväntas, att man då skulle bliva i tillfälle erhålla tillräckligt material för ej blott utredning, utan även ett fullt vederhäftigt omdöme, huruvida en obligatorisk lastlinjelag för vårt land vore behövlig eller ej.

Den år 1914 beslutade fartygsinspektionen har sedan dess hunnit verka i över 12 års tid och har under denna tid insamlat ett vidlyftigt material för frågans bedömande. Någon vidare utredning synes därför icke vara av behovet påkallad. Genom den av kommerskollegii sjötekniska biträde insamlade statistiken framgår att han kunnat konstatera ett ganska stort antal sjöolyckor på grund av konstaterad överlastning. Ävenså har socialstyrelsens byråassistent för sjöfartsärenden i sin ämbetsverksamhet gjort åtskilliga erfarenheter rörande lastningsförhållandena i Östersjöfart. På grund av sålunda vunnen erfarenhet hava sistnämnda båda befattningshavare var för sig vid olika tillfällen ansett sig uppkallade att framställa krav på upptagande av frågan om lastmärke i Östersjöfart (se bilagorna 1 och 2). Även inom fartygsinspektionsbyrån har frågan tid efter annan varit föremål för omprövning och har slutligen utmynnat i ett förslag att underställas riksdagens prövning.

Förslaget innefattar dels en civillagsändring, nämligen ändring av tillsynslagens 9 §, dels ändring av tillsynsförordningens § 32 och dels ett antal nya administrativa föreskrifter i form av kungl. kungörelse.

## **Förslag**

till

lag om ändrad lydelse av § 9 i lagen den 16 oktober 1914 (Nr 349) om tillsyn å fartyg.

---

### § 9.

Fartyg, som nyttjas till handelssjöfart eller till befordran av passagerare i den omfattning, att enligt vad i 20 § stadgas skall vara försett med passagerarfartygscertifikat, skall i Östersjö- eller vidsträcktare fart, till ledning

för tillsynen å dess nedlastning, vara försett med lastmärke, utvisande fartygets minsta tillättna fribord; dock att Konungen må härifrån meddela undantag beträffande visst fartyg eller slag av fartyg, som nyttjas i Östersjöfart.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1928-

---

## Förslag

till

Kungl. Kungörelse

om ändrad lydelse av 32 § i förordningen den 31 december 1914 med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg (Nr 491).

### § 32.

Vid fastställandet av svenskt dödviktslastmärke skola tillsvidare tillämpas de fribordsbestämmelser och fribordstabeller, som finnas fogade vid förordningen med provisoriska föreskrifter angående lastmärke å svenska fartyg i vissa fall den 21 maj 1910; dock att beträffande fartyg, som i avseende å dimensionerna å de i skrovet ingående konstruktionsdetaljer uppfyller i kommerskollegii kungörelse den 30 juni 1927 med särskilda byggnads-, material- och utrustningsbestämmelser för fartyg (byggnadsreglementet) i sådant hänseende stadgade fordringar eller eljest har däremot svarande konstruktiv styrka, vid lastmärkets fastställande skall tillämpas vad därutinnan gäller för fartyg innehavande högsta klass i någon av de i 31 § omförmälda klassificeringsanstalter eller därmed likställd sådan anstalt.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1928.

---

## Förslag

till

Kungl. Kungörelse

angående undantag från § 9 i lagen om tillsyn å fartyg den 16 oktober 1914 i dess lydelse enligt lag den ..... 1928 (Nr .....) jämte vissa åtgärder i anledning av samma lag.

---

## § 1.

Från tillämpning av stadgandet i § 9 i lagen om tillsyn å fartyg den 16 oktober 1914 om fartygs förseende med lastmärke, sådant samma lagrum lyder enligt lag i ämnet den ..... 1928, må från och med dagen för ikraftträdandet av sistnämnda lag tills vidare undantagas följande slag av fartyg, som nyttjas i Östersjöfart nämligen

Pråmfartyg,  
fiske- eller fångstfartyg,  
bogserfartyg samt  
bärgningsfartyg.

## § 2.

Beträffande fartyg i Östersjöfart, vilket den 1 juli 1928 redan nyttjas till sjöfart och som icke enligt 1 § är undantaget från tillämpning av ovannämnda lag, må kommerskollegium, där särskilda skäl därtill finnas, meddela anstånd med åsättande av dödviktslastmärke, dock högst intill den 1 januari 1929.

## § 3.

Ägare av eller befälhavare å fartyg, som nyttjas i Östersjöfart och som enligt ovannämnda lag skall vara försett med lastmärke, vare obetaget att redan fr. o. m. dagen för utfärdandet av denna kungörelse anmoda vederbörande fartygsinspektör eller annan, som därtill äger befogenhet, att för fartygets förseende med lastmärke verkställa erforderliga uppmätningar m. m. samt låta till kommerskollegium insända rapport däröver jämte erforderliga beräkningar.

---

Denna kungörelse träder i kraft den dag densamma enligt därom meddelad uppgift utkommit av trycket.

---

De föreslagna generella undantagen för pråmar, bogserbåtar och bärgningsfartyg kunna dock ifrågasättas såsom varande mindre lämpliga. Även pråmar behöva väl i Östersjöfart erforderligt fribord och bogserbåtar måste ibland även ombordtaga ett ansenligt bränsleförråd samt stora partier kättingar för surring av flottor. Det kan även tänkas, att bärgningsångare måste utfrakta betydande kvantiteter tunga bärgningsmaterial.

Förslaget har sedermera remitterats för yttrande hos sammanslutningar och andra som därav kunna tänkas bli berörda. Dylika yttranden ha även inkommit och hänvisas till medföljande bilagor 3, 4 o. 5, innehållande avgivna svar från svenska sjömans-unionen, svenska eldare-unionen och Sveriges fartygsbefälsförening.

Undertecknad har tyvärr icke lyckats få del av de utlåtanden som inkommit från rederisammanslutningarna, men att döma av ett publicerat diskussionsreferat från en sammankomst inom Sveriges allmänna sjöfartsförening, så lär uttalandet ha gått i avstyrkande riktning. Det förnämligaste argumentet mot en obligatorisk svensk lastlinje torde nu vara att den samtidigt måste vinna tillämpning i samtliga Östersjöländer. Faktum torde dock vara att de flesta Östersjöländer, med undantag för Finland, allaredan ha reglerande bestämmelser i detta avseende även om de icke fått formen av en särskild lastlinjelag, och i Danmark har man nödgats att genom en Kungl. förordning sätta deras antagna lastlinjebestämmelser ur tillämpning, förnämligast därför att inga motsvarande bestämmelser finnas i Sverige.

Att vänta med fastställandet och tillämpningen av en lastlinjelag för fartyg i Östersjöfart tills att förhandlingar och eventuell lagstiftning kunna genomföras i övriga länder kan icke anses berättigat, ty de liv som eventuellt kunna gå förlorade under denna tid kunna aldrig återkallas.

Undertecknad får därför hemställa, det riksdagen måtte

1:o besluta att antaga följande förslag till ändrad lydelse av 9 § i lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg:

### § 9.

Fartyg, som nyttjas till handelssjöfart eller till befordran av passagerare i den omfattning, att det enligt vad i 20 § stadgas skall vara försett med passagerarefartygscertifikat, skall i Östersjö- eller vidsträcktare fart, till ledning för tillsynen å dess nedlastning, vara försett med lastmärke, utvisande fartygets minsta tillåtna fribord, dock att Konungen må härifrån meddela undantag beträffande visst fartyg eller slag av fartyg, som nyttjas i Östersjöfart.

2:o i sammanhang med vad under 1:o föreslagits besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga sådan ändring i förordningen den 31 december 1914 med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg, att 32 § erhåller följande lydelse:

### 32 §.

Vid fastställandet av svenskt dödviktslastmärke skola tillsvidare tillämpas de fribordsbestämmelser och fribordstabeller, som finnas fogade vid förordningen med provisoriska föreskrifter angående lastmärke å svenska fartyg i vissa fall den 21 maj 1910; dock att beträffande fartyg, som med avseende å dimensionerna å de i skrovet ingående konstruktionsdetaljer uppfyller i kommerskollegii kungörelse den 30 juni 1927 med särskilda byggnads-, material- och

utrustningsbestämmelser för fartyg (byggnadsreglementet) i sådant hänseende stadgade fordringar eller eljest har däremot svarande konstruktiv styrka, vid lastmärkets fastställande skall tillämpas vad därutinnan gäller för fartyg innehavande högsta klass i någon av de i 31 § omnämnda klassificeringsanstalter eller därmed likställd sådan anstalt.

Stockholm den 21 januari 1928.

*Charles Lindley.*

*Bilaga 1.*

### Vördsam promemoria

angående spørsmålet om — — — — —  
— — — — fartygs förseende med lastmärke i Östersjöfart.

Beträffande lastmärke å fartyg i Östersjöfart har jag redan i mina redogörelser för gjorda rön och iakttagelser i tjänsteutövningen under åren 1922 och 1923 framhållit behovet av sådant lastmärke. I redogörelsen för år 1923 anförde jag sålunda följande:

»En icke ringa del av segelfartygen äro jämförelsevis gamla fartyg och till följd därav icke lämpade att särskilt under den stormiga årstiden föra tunga laster. Dessa fartyg springa ofta läck under förandet av sådana laster och måste söka nödhamn. Fem av de 6 fartyg, som under året sprungit läck och sjunkit, förde tung last, och ungefär samma proportion har under de föregående åren kunnat iakttagas. Fartyg, som försvunnit med man och allt, hava merendels varit äldre träfartyg med tunga laster. Det är ett för alla sjöfarande känt förhållande, att äldre träfartyg kunna utan större risk föra trälaster av normal storlek och andra därmed jämförliga laster även under den stormiga årstiden, men att däremot last, som är tyngre än stenkol, kan bliva farlig för fartygets säkerhet. Sådana laster som gatsten, järn, porslinslera o. d. fresta fartyg givetvis i mycket högre grad än stenkol, och dock inlastas ofta sådana laster även under vintermånaderna i äldre träfartyg. Om ett sådant fartyg så lastat råkar ut för stormigt väder, kan följden icke bliva annan, än att det springer läck och i bästa fall i sjunkande tillstånd räddas in i någon nödhamn. Fall inträffa dock årligen, då fartygen sjunka, innan nödhamn uppnås, och såsom ovan omnämnts finnes även grundad anledning för antagandet att i de flesta fall, då fartyg försvunnit med man och allt, orsaken till olyckan varit fartygens oförmåga att under hårt väder föra tunga laster. Genom saknaden av bestämmelser rörande lastmärke för fartyg i Östersjöfart lastas dessa fartyg ofta för djupt, och följderna härav bliva givetvis ofta ödesdigra, särskilt vid förandet av tunga laster. Fall hava även inträffat, då fartyg i sådan fart lastats så djupt med trävaror, att däckets efter en tids förlopp genom däckslastens upptagande av vatten kommit att ligga under

vatten, vilket förhållande slutligen haft fartygets undergång till följd. Tungt vägande skäl förefinnas följaktligen för att vid sjövärdighetsbesiktningar av äldre träfartyg, vars sjövärdighet under alla förhållanden kan anses tvivelaktigt, sådana antingen icke godkännas eller ock endast för viss tid av året godkännas för förändet av tunga laster.»

Ilärav torde framgå, att, för att dödsviktslastmärke å fartyg i Östersjöfart skall kunna fullt fylla sitt ändamål, bör för fastställandet av sådant märke utarbetas särskilda fribordsbestämmelser, vid vilka största hänsyn borde ägnas åt fartygets ålder och sjövärdighet och därmed sammanhängande förmåga att kunna föra tunga laster. Ifall det i praktiken skulle visa sig olämpligt att, såsom jag i ovanciterade redogörelse omnämnt, antingen helt och hållet eller för viss tid av året förbjuda äldre träfartyg att föra tunga laster, skulle således i stället vid sjövärdighetsbesiktningar av sådana fartyg fribordet kunna ökas för uppnående av större säkerhet.

Stockholm den 18 februari 1927.

*Magnus Frankman.*

## *Bilaga 2.*

### **P. M.**

Den 17 september innevarande år förolyckades i Östersjön under resa mellan Danzig och Sundsvall kalmarångaren »Dagmar», varvid tio personer av fartygets bemanning omkommo. Då olyckan har ägt rum under förhållanden, som synas påkalla särskild uppmärksamhet med hänsyn till den rådande uppfattningen att fartyg utan att sjösäkerheten därigenom äventyras skulle i regel kunna nedlastas djupare i östersjöfart än i vidsträcktare farter, torde ett närmare skärskådande av dessa förhållanden vara på sin plats i syfte att därmed påvisa behövligheten av lastlinjebestämmelser jämväl i östersjöfart.

Enligt tillgängliga rapporter och protokoll från sjöförhör hållet inför Stockholms Rådhusrätt den 27 september 1926 voro omständigheterna i samband med ifrågavarande sjöolycka i huvudsak som följer:

Ångaren »Dagmar», byggd av stål i Oslo 1908 och mätande 1927 brutton, avgick från Danzig den 15 september 1926 med en last stenkol om 1750 ton, varav 20 ton å däck, samt 170 ton bunkerol. Den ovannämnda däckslasten var placerad i en bing, som fastsurrats å akterluckan. Djupgåendet var vid avgången 15' 6" för och 16' 6" akter. Beträffande fartygets fribord lämnades vid sjöförhöret synnerligen svävande uppgifter. Sålunda uppgav befälhavaren, att »fartyget varit nedlastat över lastmärket för tunga laster men icke upp till trälastmärket», medan 1:ste styrmanen angav fribordet till »åtminstone tre tum», under det att en besättningsman förklarade, att »under fartygets uppehåll i Danzigs hamn vattnet nått upp nästan till spygatten akteröver» samt en annan, att »fartyget under ifrågavarande resa varit så hårt lastat, att vattnet nått upp ungefär en tum från spygatten, så att vatten vid minsta vågskvalp runnit in genom dessa, även då fartyget legat i Danzigs hamn».

Fartygets luckor voro på vanligt sätt skalkade med två presenningar, skalkningsjärn och kilar. Täckluckorna voro enligt några vittnesmål nötta

och slitna, och en sådan lucka, som fattades, hade ersatts med ett par för ändamålet tillkapade lösa plankbitar.

Redan första dagen till sjöss möttes fartyget av hård vind från V. N. V., som så småningom övergick till orkanartad storm med regnbyar och hög brytande sjö. På eftermiddagen den 16 september slogs skalkningen å akterluckan loss av en brottsjö, och då luckan stängdes spolades även den å luckan placerade lasten över bord, varefter presenningar och täckluckor följde med och vattnet började intränga i lastrum och kolboxar, förorsakande en avsevärd slagsida. Efter hand som fartyget, vilket nu befann sig c:a 40 sjömil öster om Ölands södra udde, allt mera började vattenfyllas och sjunka sjösattes under stora svårigheter livbåtarna, som därvid illa ramponerades. Härunder omkommo tre personer, medan av besättningen i livbåtarna sju dukade under på grund av överansträngning och köld. De överlevande nio blevo efter utståndna strapatser och svåra lidanden efter mera än ett dygns vistelse i båtarna upptagna och räddade av en engelsk ångare, som förde dem i hamn.

Ångaren var klassificerad i Det Norske Veritas, i vars fartygsregister dess dödviktskapacitet (last + bunkers) uppgives till 1740 ton på ett medeldjupgående av 15' 2" och med ett sommarfribord av 1' 8½". Endast den uppgift om fartygets nedlastning, som lämnats i till kommerskollegium insänd rapport om sjöolyckan, skulle medeldjupgåendet efter fullbordad lastning i Danzig hava varit 16' 0", alltså 10" över fribordsmärket, vilket med den av befälhavaren till 15 ton uppgivna lastvikten per tum utgör c:a 150 ton utöver maximikvantiteten på sommarmärket. Under förutsättning att fartyget i Danzigs hamn legat i färskvatten, varvid en nedlastning utöver sommarmärket av c:a 3 tum medgives, skulle den intagna lastkvantiteten likväl med c:a 105 ton ha överstigit den maximilast, som får föras på färskvattensmärket. Detta innebär en reducering i fribordet av minst 7", som med hänsyn till den därigenom ytterligt förminskade reservflytkraften för en ångare av »Dagmars» storlek utan tvivel måste betecknas såsom särdeles vådlig.

Nu hävdas visserligen, att en nedlastning utöver det för nordsjö- och vidsträcktare fart föreskrivna lastmärket utan våda kan få försiggå i östersjöfart, eller med andra ord, att navigeringen i Östersjön skulle vara förbunden med mindre risk för fartyget, dess last och de ombordvarande än i Nordsjön. Denna uppfattning jävas emellertid av de omständigheter, under vilka ifrågavarande skeppsbrott ägde rum. Sälunda förklarade befälhavaren bland annat vid sjöförhöret, efter att hava givit en beskrivning över den upprörda sjön, att »det hela hade syntts som en kokande gryta», varjämte det i den rapporten bifogade berättelsen omförmäles, att efter det däckslasten bortspolats och luckan slagits upp, det varit omöjligt att åter skalka luckan, när brottsjöar ständigt slogo över densamma och däckets. Som luckkarmarnas höjd över däckets var 1,3 m. och brädgångens höjd 1,26 m., men nämnda arbete dock ej kunnat utföras, är det tydligt att sjön varit synnerligen svår och att fartyget varit allt för djupt lastat med hänsyn till farvattnets beskaffenhet. Ej heller synes farvattnets mindre utbredning och den relativa närhet till lands, som är till finnandes över allt i Östersjön i jämförelse med exempelvis Nordsjön, kunna sägas göra risken mindre i den förra än i den senare. Det föreliggande fallet utgör ett tydligt bevis härför, då olyckan inträffade så pass nära Ölands södra udde som 40 å 45 distansminuter utan att likväl land kunde



uppnås innan katastrofen ägde rum. För alla verkliga sjöfarande är det väl bekant, att Östersjön under höst- och vinterstormarna kan vara synnerligen upprörd och utgöra en allvarlig fara för djupt nedlastade mindre eller medelstora fartyg. Och om även statistiken i detta hänseende ej har så mycket att förtälja, då ett fastslående av överlastning såsom orsak till förlisning alltid ställer sig ytterst vanskligt, återfinnes likväl i publikationen »Svenska fartygs sjöolyckor» för åren 1915—1921 femton dylika olyckor, som inträffat i östersjöfart och angivas hava haft överlastning som orsak. Härtill kommer ett ej obetydligt antal sjöolyckor, nämligen vid fartygs försvinnande med man och allt, av vilka en del utan tvivel är att skriva på överlastningens konto; beträffande dessa hänvisas till vad nedan anföres i samband med luckskalkning. Att även fartygsinspektionen haft erfarenheter, som bekräfta förekomsten av överlastning i östersjöfart, framgår av nämnda myndighets årsberättelser, vilka under åren 1915—1925 upptaga 29 förbud mot nyttjande på grund av överlastning och olämplig lastning, varav 9 avse överlastning av fartyg, som nyttjats i östersjöfart. Det bör emellertid i detta sammanhang påpekas, att ett konstaterande genom en mången gång hastigt utförd okulärbesiktning, huruvida ett fartyg är överlastat eller icke, är en ytterst vansklig sak just med hänsyn till att den inspekterande myndigheten på grund av frånvaron av lastmärke å fartyg i östersjöfart saknar varje möjlighet att utan tidsödande undersökning bedöma om sådan överlastning är för handen. Av vad jag själv haft tillfälle iakttaga under talrika tjänsteresor till hamnar å de svenska kusterna, torde överlastning speciellt av mindre fartyg vara en tämligen vanlig företeelse, som det emellertid på ovan angivna grunder är svårt att konstatera och än vanskligare att beivra. Det må här erinras om, att socialstyrelsen med anledning av ett antal sjöolyckor, som på sin tid drabbade en del s. k. kanalångare, vilka nyttjades i östersjöfart, redan på hösten 1916 uppmärksammade denna angelägenhet och den 21 november nämnda år fick till stånd ett sammanträde med kommerskollegium, varvid jämväl frågan om obligatoriskt lastmärke för fartyg, som nyttjas i vidsträcktare fart än yttre kustfart, var föremål för behandling. Som en följd härav igångsattes inom kollegium en utredning, vilken enligt uppgift i fartygsinspektionens årsberättelse för 1917 då skulle hava slutförts, varjämte preliminärt förslag till bestämmelser uppgjorts men ej slutbehandlats. Frågan synes sedan dess ej ha bringats närmare sin lösning.

I övrigt har spörsmålet om fartygs för djupa nedlastning tid efter annan berörts i de redogörelser för rön och iakttagelser, som avgivits av kommerskollegii sjötekniska biträde, vilken särskilt påvisat den fara, som är förbunden med lastning av tungt gods å gamla fartyg av den typ, som allmänt användes i östersjöfart.

Jämväl i socialstyrelsens årligen återkommande redogörelse för olycksfall inom sjömansyrket har samma fråga vid olika tillfällen berörts. Sålunda anföres i berättelsen för år 1922, att det »otvivelaktigt inträffar ett avsevärt antal sjöolyckor förbundna med olycksfall för de ombord anställda på grund av vissa missförhållanden i samband med fartygs lastning. Hit höra fall av överlastning». Och i 1923 års redogörelse säges bland annat: »Ett avsevärt antal sjöolyckor med eller utan förtust av människoliv, som drabbat särskilt mindre segelfartyg av jämförelsevis hög ålder och varvid fartygen antingen försvunnit i öppen sjö eller sprungit läck och därefter med nöd kunnat taga sig i hamn, äro av intresse med

hänsyn till det sätt, på vilka de lastats eller på grund av själva lastens art. — — — Tunga laster såsom kalksten, stenkol, gödningsämnen o. d. medföra likaledes fara för gamla, illa underhållna träfartyg, i synnerhet under den stormiga årstiden, och borde få intagas endast med den största urskillning».

Stockholm den 5 november 1926.

E. Eggert.

Avskrift

Bilaga 3.

Till

Kungl. Kommerskollegium

Stockholm.

*Angående lastmärke å fartyg i östersjöfart.*

Svenska Sjömans-Unionen får härmed värdsamt avgiva infordrat yttrande över inom Kungl. Kommerskollegium utarbetade preliminära förslag till lagbestämmelser i rubricerade ärende.

Till ett statsrådsprotokoll av den 7 mars 1913 har vederbörande statsråd anfört bl. a. följande:

»Om man i allt fall skulle anse de ekonomiska olägenheterna för sjöfarten vara större än fördelarna men å andra sidan hysa den här uttalade uppfattningen, att ett väl avvägt lastmärke erbjuder större säkerhet än den fria djuplastningen, bör dock varje tvekan vid intagandet av ställning till lastlinjeifrågan, särskilt beträffande vidsträcktare fart, upphöra, därest det synes sannolikt, att för djup nedlastning, bestämd efter befälhavarens gottfinnande, å våra fartyg förekommit och vållat sjöolycka.»

Redan vid denna tidpunkt — då någon egentlig erfarenhet om statskontroll över fartygs sjövärdighet icke var tillfinnandes i Sverige — ansågs det således på högsta ort, att ett väl avvägt lastmärke erbjuder större säkerhet än den fria djuplastningen.

Att den fria djuplastningen medför avsevärda risker för såväl människoliv som egendom framgår med full tydlighet av de promemorior, som i ärendet avgivits av kommerskollegii sjötekniska biträde kapten M. Frankman och av byråassistenten hos Kungl. socialstyrelsen kapten E. Eggert. Många äro sålunda de sjöolyckor, som under senare år inträffat i följd av överlastning. Ännu flera äro naturligen de fall där överlastning ägt rum men skada, i följd av lyckliga omständigheter, undvikits. Väl har fartygsinspektionen möjlighet att utfärda förbud mot fartygs nyttjande i händelse av överlastning och av promemoriorna framgår ävenledes, att dylika förbud understundom utfärdats, men uppenbart är, att fartygsinspektörernas ringa antal samt inspektionsdistriktens stora geografiska utbredning ävensom den stora mängd av göromål, som obligatoriskt åvila fartygsinspektörerna, omöjliggöra ett ens tillnärmelsevis nödortfött övervakande av den tillfälliga sjövärdigheten, allrahelst ett konstaterande av överlastning i fall av fri djuplastning i allmänhet icke låter sig göra utan ytterst noggranna undersökningar. Att ett införande av

obligatoriskt lastlinjemärke i östersjöfart sålunda skulle underlätta fartygsinspektionens verksamhet, är alldeles uppenbart. Att behovet av kontroll förefinnes, torde allmänt erkännas, och bör ju därför ock sådan kontroll anordnas, där den icke finnes eller kan utövas. Även ett utökande av fartygsinspektörernas antal skulle emellertid, som av det anförda framgår, näppeligen vara tillräckligt för att kunna förebygga alla fall av överlastning på grund av den noggranna undersökning, som vid fartyg utan lastmärke påkallas. Redan dessa omständigheter peka sålunda med nödvändighet på införandet av obligatoriskt lastmärke för alla fartyg.

Vad sjöfolket i manskapsgrad särskilt angår är det naturligen förenat med betydande risk till såväl liv som egendom att medfölja ett fartyg, som är överlastat. Väl finnes i § 59 i Sjömanslagen möjlighet att i dylikt fall påkalla syn på fartyget, men denna rätt är synnerligen illusorisk på grund av svårigheterna att utan lastlinjemärke med säkerhet avgöra huruvida överlastning föreligger eller icke, då manskapet icke vågar taga risken av skadeståndsanspråk från redarens sida eller ansvar, för den händelse fartygsinspektören eller tillkallade besiktningmän icke skulle dela manskapets uppfattning. Ett obligatoriskt lastmärke skulle givetvis i en sådan situation giva besättningen betydligt större möjligheter att bedöma den risk, som är för handen, och skulle med all sannolikhet få till följd, att de utan tvivel nu allmänt förekommande överlastningarna skulle upphöra.

Om vi sålunda obetingat dela vederbörande statsråds här förut citerade uppfattning, att ett väl avvägt lastmärke erbjuder större säkerhet än den fria djuplastningen, anse vi även genom den förebragta utredningen ådagalagt, att sjöolyckor i så vidsträckt omfattning på grund av för djup inlastning inträffat, att någon tvekan numera vid intagandet av ställning till lastlinjefrågan ej längre kan finnas. Då statsrådets uttalande gällde särskilt beträffande vidsträcktare fart, måste vi fastslå, att det flertal sjöolyckor, som under de senaste åren timat på Östersjön, tydligen ådagalägger, att Östersjön icke kan anses såsom mindre riskabelt farvatten än exempelvis Nordsjön. Kommer härtill, att större delen av svenska östersjötonnaget består av äldre och framförallt mindre fartyg än de, vilka syselsättas i nordsjöfarten, äro bestämmelser om lastmärke för östersjöfart av behovet minst lika påkallade som för nordsjöfart, och är det vår uppfattning att minsta tillåtna fribord icke bör få vara mindre än det nu i nordsjöfart tillåtna.

Vi anse uteslutet, att några ekonomiska olägenheter av ett lastmärke kunna påvisas för sjöfarten, som skulle vara större än fördelarna med detsamma, då de förluster, som vid sjöolycka drabbar fartyg och last, äro synnerligen stora och förlusten av människoliv icke kan ersättas.

Svenska Sjömans-Unionen förordar alltså obetingat införande av obligatoriskt lastmärke även i östersjöfart i enlighet med det inom Kungl. kommerskollegium utarbetade förslaget. Vi påpeka emellertid, att det synes oss nödvändigt, att § 7 i Kungl. förordningen med provisoriska föreskrifter angående lastmärke å svenska fartyg i vissa fall, given den 21 maj 1910, bör ändras att omfatta jämväl östersjöfart, då eljest någon påföljd icke synes vara stadgad för överlastning i denna fart, såvida icke sjöolycka i anledning av överlastning inträffar. Svenska Sjömans-Unionen erinrar om att även i inre fart bestämmelser nog kunde vara erforderliga om obligatoriskt lastmärke, vilket erfarenheten visat, samt att garantier borde

skapas jämväl mot felaktig lastning, vilken ävenledes föranlett många olyckor, men anser att införande av obligatoriskt lastmärke vid östersjöfart är en så tvingande nödvändighet att detsamma icke bör uppskjutas genom sammankoppling med nu nämnda frågor.

Göteborg den 20 oktober 1927.

SVENSKA SJÖMANS-UNIONEN

*Nicklas Olsson.*

*Avskrift.*

*Bilaga 4.*

Göteborg 12 oktober 1927.

Till Kungl. Kommerskollegium, *Stockholm.*

Då vi lämnat tillfälle att till Kungl. kommerskollegium avgiva yttrande om förslag angående lastmärke å fartyg, sysselsatta i östersjöfart, få vi anföra följande:

Med instämmande i de synpunkter Kungl. kommerskollegiums sjötekniska biträde, kapten Frankman, framfört i sin promemoria angående förevarande spörsmål, bör, enligt vårt förmenande, vid fastställandet av bestämmelser rörande lastmärke vederbörlig hänsyn tagas till dels fartygets ålder och dels dess förmåga att bära tunga laster.

Vidare tillåta vi oss fästa Kungl. kommerskollegiums uppmärksamhet på den transport av sten och andra tunga laster, som förekommer utmed den svenska kusten. De fartyg som uppehålla denna fraktfart äro i regel mindre segelskutor med hjälpmaskin och ha, tack vare denna, möjlighet att hålla sig intill kusten. Det inträffar emellertid ofta att dessa fartyg intaga större last än de bekvämligen kunna bära, och då det å långa sträckor längs kusten icke är möjligt att söka nödhavn vid inträffat stormigt väder, utgör fartygets nedlastning och därmed följande mindre navigeringsförmåga en allvarlig fara för de ombordvarande.

Det förekommer dessutom ofta att bogserfartyg intaga däckslast av kol och ved för fartygets bruk under resan, samt att de fartyg, som sysselsättas med bogsering av timmer, transportera den kätting, som användes vid timrets koppling och surrning, ombord. Denna last uppgår i allmänhet till flera ton, och då fribordet i ett sådant fartyg är lågt, utgör den minsta last fara för fartygets manövrering.

Vi tillåta oss för den skull, med hänvisning till ovanstående, föreslå, att en lag om ändrad lydelse av par. 9 i lagen den 16 oktober 1914, (nr 349) cm tillsyn å fartyg får ett sådant innehåll, att lastmärkesbestämmelserna komma att tillämpas för fartyg i kust-, östersjö- och vidsträcktare fart, samt att undantag från lagens bestämmelser göres allenast beträffande fiske- eller fångstfartyg samt bärgningsfartyg.

Vördsamt  
För Svenska Eldare Unionen  
*Sven Lundgren.*

Avskrift.

Bilaga 5.

Till Kungl. Kommerskollegium.

Genom skrivelse av den 1 oktober d. å. har Kungl. kommerskollegium anhållit att Sveriges Fartygsbefälsförening ville inkomma med yttrande över av kollegiet utarbetade preliminära förslag till ändrad lydelse av vissa paragrafer i lagen den 16 okt. 1914 om tillsyn å fartyg och kungl. förordningen den 31 dec. 1914 med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg, ävensom till kungörelse angående undantag från 9 § i lagen om tillsyn å fartyg i dess tillämnade ändrade lydelse jämte vissa åtgärder i anledning av samma lag. Föreningen vill i anledning härav anföra följande:

Frågan om anbringande av obligatoriskt lastmärke för fartyg i östersjöfart har en längre tid varit föremål för behandling av föreningens medlemmar. Därvid har tydligt framgått att ett sådant lastmärke av dessa ansetts av behovet påkallat. Särskilt sedan rådhusrätten i Kalmar genom friande utslag i »fallet Dagmar» givit stöd åt den uppfattningen inom redarekretsar, att saknaden av bestämmelser om lastmärke i östersjöfart medför rätt att där lasta ett fartyg, som är försett med lastmärke för nordsjöfart, till snart sagt vilket djup som helst, i varje fall så att däckets ligger i vattnet, har krav framställts till styrelsen, att denna skulle hos myndigheterna göra framställning i saken. Sedan kollegii skrivelse kommit föreningen tillhanda, har densamma behandlats av dess förtroenderåd i Göteborg, Malmö och Hälsingborg, och dessutom har enskilda medlemmars utlåtande inhämtats i så stor utsträckning som den korta tiden medgivit. Härvid har icke en enda röst höjts mot införande av obligatoriskt lastmärke i östersjöfart. Däremot har ifrågasatts om ej steget borde tagas fullt ut och samtidigt införas samma bestämmelser i yttre kustfart. Motivet härtill är att omständigheterna kunna göra att ett fartyg i yttre kustfart kommer in i östersjöfart och således bliver utsatt för den större påfrestning, som ansetts kunna ifrågakomma i denna fart. Vid bedömning av hur djupt ett fartyg bör ha rätt att nedlastas, har allmänt framhållits, att andra grunder härför ej må fastställas, än vad som är bestämt för lastmärke i nordsjöfart. Detta medför att fartyg i Östersjön och särskilt i Bottniska och Finska vikarna få lastas avsevärt djupare än vid gång i Nordsjön. Den medförda lastmängden bliver visserligen ej större, men fribordet minskas och härigenom ökas riskerna betydligt.

När det från visst håll framhålles att Östersjöns vågor ej äro att jämföra med Nordsjöns, är detta nog riktigt, men vid bedömning av dessas inverkan på ett fartyg måste även fartygets storlek tagas i betraktande, och det råder endast den meningen bland fartygsbefälet, att ett mindre fartyg bliver utsatt för lika stor och svår påfrestning i östersjöfart som ett större i nordsjöfart. Vad det större fartyget beträffar, minskas ju fribordet i östersjöfart, som nämnts, i så hög grad redan vid bestämmelserna för nordsjöfribordet, att en ytterligare minskning allt för mycket skulle äventyra säkerheten såvida ej fartyget skulle ha en storlek, som ej för närvarande användes i denna fart.

På grund av vad här framförts, vill föreningen tillstyrka de av Kungl. kommerskollegium utarbetade preliminära, förslagen varifrån pråmfartyg icke böra undantagas.

Stockholm den 4 november 1927.

Sveriges Fartygsbefälsförening  
*N. Larsson.*

---