

OM LASTELINIENS HISTORISKE UDVIKLING

Af

E. JUEL-HANSEN

Enhver, der har med Søfart at gøre, er fortrolig med Begreberne „Fribord“ og „Lastelinie“ og finder intet forbavsende i det System af Streger, Bogstaver og Cirkler, der er indmejslet i og malet paa et Skibs Sider.

Udtrykket „Fribord“ maa egentlig henføres til den Tid, da Skibene udelukkende byggedes af Træ. „Bord“ er nemlig den gamle Betegnelse for Planke, og med et Skibs „Fribord“ menes den Del af Skibsskrogets Planker — Bord —, som er over Vandet, naar Skibet flyder.

Et tomt Skib har derfor større Fribord, end naar det er lastet, og blev det trykket ned, saa Dækket kom i Vandlinien, havde det intet Fribord og vilde synke, hvis det ikke kunde frigøre sig for den forøgede Vægt.

Fribords-Udtrykket er bibeholdt, skønt Skibe nu hovedsagelig bygges af Staalplader.

Ved „Fribord“ giver man Skibet en Reserveopdrift, saa det kan holdes flydende, selv om det udsættes for, at f. Eks. en tung Vandmængde under haardt Vejr og svær Sø fylder Dækket op, og et vist „Fribord“ er en af Betingelserne for, at et Skib er sødygtigt.

Fribordet maales fra Hoveddækkets Overkant til Vandoverfladen, og til at bestemme denne Afstand anvendes flere Faktorer, blandt hvilke Skibets Styrke, den Rejse, det skal foretage, Aarstiden og Ladningen, det skal bære, er de væsentligste, og det kan maaske have Interesse at vide, hvad der gik forud for de nugældende kategoriske Regler om, hvor dybt et Skib maa lastes ned.

Det synes at være et simpelt Regnestykke, at jo mere Last et Skib tager med sig, des større Fragt indtjenes, men lastes Skibet paa Bekostning af dets Sødygtighed, er Risikoen i høj Grad til Stede for, at Skibet lider under den for tunge Vægt, det skal bære, thi dets Levetid forringes, eller det gaar maaske tabt med sin Ladning og kan hænde med hele Besætningen.

Saalænge Skibets Ejer var alene om at bære det økonomiske Ansvar og Tab ved at overlaste sit Skib, blev det en Sag mellem ham og hans Skipper og Mandskab og maaske ogsaa med Ladningsejeren, om Rejsen skulde udføres. Men allerede i det 17de Aarhundrede begyndte Forretningsfolk at overtage Rederens Risiko mod en nærmere fastsat Pengeydelse, der var bestemt af Risikoens Udstrækning og Værdien af det, Rederen betalte for at faa erstattet, hvis det gik tabt, nemlig Skib, Last og Fragt.

Hvornaar saadanne Søforsikringer begyndte, vides ikke med Bestemthed, men i Følge J. A. Bro. Jørgensen: „Forsikringsvæsenets Historie i Danmark indtil det nittende Aarhundrede“ er det godtgjort, at Søforsikringen i alt Fald for „Det Ostindiske Kompagni“, som stiftedes 1616, har været anvendt, idet Købmænd i Hamburg og Amsterdam paatog sig Assurancen.

I England laa Forholdet saaledes, at i den gamle Tid, før Interessentskaberne dannedes, kunde Søforsikring nok tegnes, men Rederen eller Ladningsejerne eller maaske Skipperne maatte selv eller gennem en Mægler opsøge de interesserede, de saakaldte „underwriters“, der turde vove en saadan Forretning, og som ogsaa maatte formodes at være i Stand til i givet Fald at kunne opfylde deres Forpligtelse.

I det 17. Aarh. opstod i engelske Kystbyer en Art Forfriskningssteder, der kaldtes Kaffehuse, og disse blev Samlingsstedet for de kapitalstærke Forretningsfolk, der var interesseret i Søforsikring.

Et af disse Kaffehuse i London ejedes af en Mr. Edward Lloyd i Slutningen af det 18. Aarh. og efter „Annals of Lloyds Register, 1834 til 1884“ synes det, som om dette Kaffehus, der i 1668 laa i Tower Street, men fra 1692 var flyttet til

Lombard Street, var særlig søgt af Folk, der havde med Søfart og Søassurance at gøre, og det var her, den senere verdensberømte Sømmenslutning „Lloyd“ dannedes, som i 1770 blev grundlagt paa lovformelig Vis som en særlig Sømmenslutning af Søassurandører.

Men allerede i 1720 havde „London Assurance“ og „Royal Exchange Assurance Corporation“ opnaaet Parlamentets Bemyndigelse til at danne et Forsikringsmonopol, som imidlertid annulleredes igen i 1820.

Dette nævnes kun for at fremhæve, at Søforsikring betragtedes med velvillige Øjne fra saavel forsikringsøgende som fra forsikringsgivendes Side, og at Konkurrencen maaske æggede til saavel gode Betingelser som til nedsatte Præmier og til at overtage større Ricisi.

I andre Lande dannedes andre Assuranceselskaber, og denne Form for Risiko og Erstatningsforretning udvikledes gennem Aarene Verden over.

Imidlertid viste det sig efterhaanden nødvendigt at stramme Betingelserne for at paatage sig Erstatningspligter ved Skibshavarier og Forlis, thi et Skib kunde en Overgang laste saa dybt det vilde og gaa til Søs usødygtigt, læk og underbemandet og dog assureres, fordi hverken „underwriters“, Forsikringselskaberne eller Ladningsejerne undersøgte, om Skibet var i Stand til at foretage sin Rejse med Haab om at bringe Ladningen sikkert frem, og det blev da nødvendigt at sikre sig imod, at mindre samvittighedsfulde interesserede benyttede sig af manglende Tilsyn og assurerede, vel vidende, at Skib og Ladning vilde gaa tabt.

Dette gav Anledning til Oprettelse af særlige Selskaber, hvis Opgave var at sikre Assurandørerne mod Tab af nævnte Art, og hermed var man inde paa Metoder, der var Begyndelsen til Skibsklassificering.

Noget egentligt nyt var det dog ikke, saa lidt som Søassurance var det. Dog er Klassificeringens tidligste Historie hyl-det i Taage, men det hævdes fra mest autoritativ Side, se f. Eks. ovennævnte „Annals“, at saavel den som Assurance indgik

som naturlige Led i Søhandelen, der kan føres tilbage til de ældste Tider.

Det blev da en Opgave at udarbejde Regler og Bestemmelser, som Skibene skulde opfylde, før Assurandorerne paatog sig økonomisk Ansvar, og som baade Ladningsejere og Skibsredere, der arbejdede paa sund og forsvarlig Forretningsbasis, var interesserede i.

Men at engagere særlige Experter til at foretage Undersøgelser af det Skib, der ønskedes assureret og til at følge dets Indladning og Stuvning, var kun muligt, naar det drejede sig om meget faa Skibe. Da Handelsflaaden voksede, tiltog derfor Trangen til en samlet og let tilgængelig Oversigt, eller som det kaldtes, et Register, der ikke alene angav Skibets Navn og Hjemsted, dets Ejere og dets Størrelse, men ogsaa dets Tilstand, dets Lasteevne og hvilken Art Ladninger, det kunde føre og om muligt ogsaa, hvor meget det var i Stand til at laste uden Forringelse af dets Sødygtighed.

Med et saadant Register foran sig kunde de i Rejsen interesserede, altsaa Befragterne, Ladningsejerne, „underwriters“ og store Forsikringsselskaber tryggere voe deres Indsats, forudsat Registeret var udarbejdet af et anerkendt Selskab.

Og dog var dett  ikke Begyndelsen. „Annals“ beretter, at de Forretningsfolk, der var stadige Kunder i „Lloyd’s Kaffe-hus“, altsaa „underwriters“, som hver for sig paatog sig en vis Del af den samlede Assurancesum, altsaa egentlig det, der nu under en anden Form kaldes Reassurance, udarbejdede deres egne Skibslistes, som de paaførte saa mange Oplysninger som muligt af de Fakta om Skibene, de havde Brug for.

Men Edward Lloyd indsaa Betydningen af at gøre disse Skibslistes bedre tilgængelige for sine Kunder, og i September 1696 udgav han det første egentlige Handelsblad, som han kaldte „Lloyd’s News“, der udkom 3 Gange ugentlig, men som lidt forhastet blev forbudt allerede i Februar det følgende Aar, da Regeringen følte sig krænket over nogle i Bladet fremkomne Bem rknings om Overhuset.

Imidlertid blev Bladet Forløber for det i 1726 paabegyndte og senere verdenskendte „Lloyd’s List“, der var Spiren til det

„Register of Shipping“, som blev offentliggjort en Gang i forrige Aarhundrede, og som foruden at være Organet for det første engelske Klassifikationsselskab tillige blev Grundlaget for alle andre Selskaber af samme Art, der oprettedes Verden over.

De ovenfor nævnte første Skibslistes var haandskrevne og sandsynligvis trykt fra 1726, men desværre findes intet af dem bevaret i hvert Fald i England, og det formodes, at alt hvad der var udkommet, gik tabt ved Londonbørsens Brand i 1838. Dog findes i Lloyds Registers Arkiv et Par Eksemplarer fra 1764—65, 66, men deres forkullede Kanter viser, at de er bjerget ud af Flammerne.

I England regner man Aar 1760 som den egentlige Begyndelse til Lloyds Klassificeringsselskab, det første i sin Art i hele Verden, og dets Blad, „Lloyd's List“, opretholdtes udelukkende ved Abonnerterne, „the underwriters“ personlige Tilskud, og ingen andre kunde subscribere paa det. Saa strenge Regler blev gennemført, at hver Abonnent kun fik det nye Aars Udgave leveret mod Tilbagelevering af den gamle, og var den gaaet tabt, blev han ekskluderet af Selskabet.

Man ser heri let det Monopol, Selskabet og underwriters fastholdt, og man forstaar, at Handelsflaadens begrænsede Størrelse var Aarsag nok for dem til ikke at lade flere deltage i Klassifikationsforretningen.

Antegningerne i disse Register forandredes i visse Retninger i Løbet af faa Aar, og allerede i 1768—69 fulgte et nyt Register, der iøvrigt nærmest adskilte sig fra det første ved Rubrikker til Anførelse af Størrelsen af Skibets Besætning og til Underretning om de Reparationer, Skibet havde gennemgaaet. Dette maa bemærkes, da det synes at være et Fremskridt i det Kendskab, man fik til det i Retning af, om det var godt eller daarligh bemandet, og om det havde været udsat for Havarier.

Af dette Register er der bevaret Aargange fra 1775. Det blev kaldt „Underwriters Register“, og heri er for første Gang anvendt den nu saa kendte Betegnelse A. 1 for den Klasse, Skibet stod i. Men en særlig bemærkelsesværdig Forskel fra de tidligere Register finder man i det tredie, idet den Rubrik, der i første og andet Register angav Besætningens Størrelse, nu

erstattes med en Angivelse af den *Dybgang*, Skibet vilde blive nedlastet til (the feet of the draught of water when loaded), hvilket ikke maa forveksles med den Dybgang, til hvilken det kun maatte nedlastes. Denne Bestemmelse fastholdtes til 1834, da den annulleredes.

Med Hensyn til Dybgangsantegningen fremgaar det af „Annals“, at der intet vides om, af hvem den blev bestemt, eller under hvilke Forhold det skete, men da den altid anførtes i hele Tal, kan det formodes, at den snarere end at give Udtryk for Begrænsning af, hvor langt ned Skibet maatte lastes, kun tjente til, at man fik et forøget Begreb om Fartøjets Størrelse, skønt denne ogsaa havde sin Rubrik.

Skønt det skulde synes en meget paakrævet Bestemmelse, at et Skibs største Dybgang anførtes i Registeret saavel for at opretholde Klassen, som af særlig Interesse for Skibsejere, Assurandører, Ladningsejere og Ladningsmodtagere, der saaledes fik nogen Sikkerhed for, at Skibet ikke overlstedes, blev der dog *ikke* i Lloyds nye Regler af 1834 paabudt Begrænsning af Dybgangen, ligesom de interesserede Parter intet Krav stillede derom.

Imidlertid var Skibene og deres Fremdrivning undergaaet Forandringer, og fra Begyndelsen af 1800 Tallet kom Dampskibe i Gang. Henimod Slutningen af Aarhundredet, da Dampskibe regelmæssigt befor Atlanterhavet, ogsaa i Passagerfart, førte Udviklingen med sig, at en Del Skibe byggedes med Awningdæk, d. v. s. at et Dæk, som blev baaret af Spanter og Dæksbjælker af ringere Dimensioner end de, der var anvendt under Hoveddækket, byggedes op over dette, og derved gav Skibet et større Rumindhold.

For at opretholde Klassen paa disse Skibe, bestemte Lloyds Register nu, at Rummet under Awningdækket skulde forsynes med Aabninger til Afløb for Vand, thi saadanne Spygatter og Lænseporte over Hoveddækket vilde forhindre, at Skibet blev overløstet.

Paa Trods heraf lod nogle Skibsredere alligevel de paabudte Aabninger lukke permanent for derved at kunne laste dybere ned, og da dette blev klart for den Komité, som af

Lloyds var dannet til at afgøre, hvilken Klasse et Skib kunde optages i, bestemtes, at fra 1873 kunde saadanne Skibe ikke klassificeres som Aawningdækkere, og det kom til Retssag, som faldt ud til Gunst for Lloyd. Samtidig gav Komiteen Tilladelse til, at de omtalte Aabninger maatte lukkes, forudsat at en dybeste Lastelinie bestemt af *den*, anførtes i Registeret og paa Skibets Klassificerings Certifikat.

I Tilføjelse til Reglerne i 1874 blev Lastelinien for alle *nye* Aawningdækkere gjort obligatorisk, men da den tidligere Praksis med at lukke Aabningerne stadig florerede, tog Kommissionen atter Affære og besluttede, at *ethvert* klassificeret aawningdækket Skib skulde have sin største Dybgang bestemt og en *Lastelinie malet paa Skibssiden*, og dette Mærke gaves Form af en Firkant med den ene Spids rettet nedefter og med Bogstaverne L. R. til højre og venstre for de til Siderne vendende Vinkelspidser.

Der syntes saaledes at blive Alvor i Bestræbelserne for at undgaa Overlastning, men det forekommer mærkeligt, at der intet foreligger om, at de, der skulde synes mest interesserede, altsaa „underwriters“, som maatte betale Erstatningerne, ikke selv gjorde mere for at sikre sig.

Initiativet udgik heller ikke fra Lloyds Register, men stod i Forbindelse med, at den senere verdenskendte Samuel Plimsoll i 1871 i det engelske Parlament havde fremsat et Lovforslag om tvungen Lastelinie for alle Skibe, uden dog at faa det vedtaget, men Plimsoll, som selv var Medlem af Parlamentet, udsendte Aaret efter sin Bog „Our Seamen“, der vakte saa voldsom Opsigt, at Parlamentet paany tog Sagen op og efter forskellige Forhandlinger, der bl. a. førte til en *frivillig* Anbringelse af Lastelinie, blev Loven om den *tvungne* Lastelinie vedtaget af Parlamentet i 1890.

Dette oplevede Plimsoll ikke, men det bør fremhæves, at hans energiske Kamp for at hindre Overlastning og for at skabe Kontrol med Skibenes Sødygtighed i det hele taget — thi et Skibs Tilstand og dets Ladnings forsvarlige Stuvning er væsentlige Faktorer for dets Sikkerhed — i særlig Grad skyldtes Hensynet til Søfolkenes Liv, som ingen tidligere ved Søtransporter

havde bekymret sig om. Han godtgjorde f. Eks., at i Tiaaret 1861—70 var over 8000 Søfolk omkomne paa Grund af Skibenes Usødygtighed.

Det blev da berettiget at forlange af Lovgivningsmagten, at *den* skulde sætte en Stopper for saadanne Aarsager til Usø-



Sir Samuel Plimsoll.

(Fotografi efter Gallionsfigur paa et engelsk Sejlskib.)

dygtighed, og skønt kun en Del af Plimsolls Synspunkter og Krav sattes igennem, udformede den engelske Lovgivningsmagt i Aarene 1871 til 1876 det Retsgrundlag, der blev bestemmende for de engelske Myndigheders Tilsyn med Skibes Sødygtighed.

I de fleste engelske Værker om Skibsbygning (se f. Eks. A. Campell Holms: Practical shipbuilding. London 1908) findes under Lastliniekapitlerne de forskellige „Merchant Shipping Act“s Bekendtgørelser omtalte, men klarest Overblik faar

man ved at gennemse de „Report“s, som „The loadline Committee“ har udsendt, og som alle er blevne til efter Samuel Plimsolls vægtige Argumentation i Parlamentet.

Men mærkeligt er det at se, at en velbegrundet Klage over de bestaaende Forhold og fremsat som et skarpt Angreb paa alle interesserede skulde bringes for Landets højeste Myndighed i saadanne Sager, før den følte sig foranlediget til en Lovbestemmelse, der tog Sigte paa at rette, hvad der i mange Aar havde givet Anledning til store Tab af Menneskeliv og Materiel. Underligt er det ogsaa, at man saa længe havde undladt at forhindre Metoder til uhæderligt at berige sig paa andres Bekostning.

Thi før 1890 kunde Redere og Skibsførere nedlaste deres Skibe efter Forgodtbefindende. Den første *lovbestemte* Pligt til at anbringe Lasteliniemærket paa et Skibs Sider indeholdes i „The merchant Shipping Act, 1875“ og var en direkte Følge af Plimsolls Arbejde. Mærket skulde da være *en Cirkel med en vandret liggende Diameter*. Det fik for Efterverdenen Navnet Plimsollmærket.

Dette var imidlertid kun obligatorisk for britiske Skibe i udenlandsk Fart og allerede Aaret efter kom en ny „Act“, der bestemte, at ethvert britisk Skib paa over 80 Tons Register, og som ikke udelukkende var beskæftiget i Kystfart, skulde anbringe Plimsollmærket, der — som det i Oversættelse lyder — skulde markere den dybeste Nedlastning i salt Vand, bestemt efter *Rederens* Ønske med Henblik paa den Rejse, Skibet skulde foretage.

Lidt besynderligt forekommer det, at det udtrykkeligt siges i „The loadline Committee's Report“, at skønt Plimsollmærkets Anbringelse var lovbestemt, stod det enhver Skibsreder frit at forandre dets Plads, blot han gjorde det, før Indladning i engelsk Havn begyndte. Men som en alvorlig Paa-mindelse tilføjes, at naar Mærket endelig var anbragt, og Skibet lastede dybere end Centerdisc (Cirkelringen), vilde Rederen blive idømt en Bøde af ikke over 100 Lst.

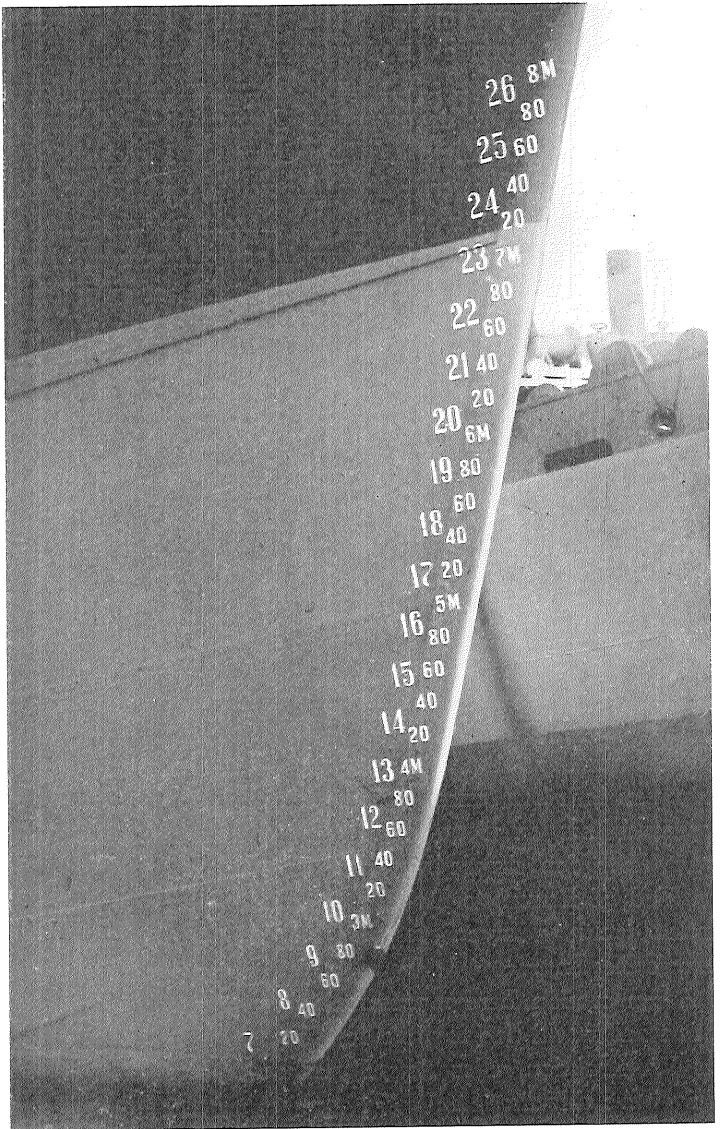
Skønt Samuel Plimsolls manende Ord begyndte at bringe Resultater, var disse efter det fremførte endnu temmelig util-

fredsstillende og gav ingen egentlig Garanti mod Overlastning og deraf følgende Usødygtighed, thi Mærket kunde jo være anbragt saa højt, at der intet eller næsten intet Fribord blev. Komiteen havde da ogsaa sin Opmærksomhed henvendt paa dette Forhold. Efter en Forordning i „Merchant Shipping Act“ fra 1873, efter hvilken „Board of Trade“ (en Regeeringsmyndighed, der svarer til det danske Ministerium for Handel og Søfart), var berettiget til at forhindre usødygtige Skibe i at forlade Havnen, var det nødvendigt at give Tilsynsmændene Vejledning at gaa efter i Bedømmelsen af, om et Skib var overlastet eller ikke, thi det Skøn, de kunde faa alene ved at aflæse Dybgangen paa de Fodmærker, Skibene skulde have malet paa Stevnene, og som skulde være 6 eng. Tommer høje og med 6 Tommers Afstand, var ikke tilstrækkeligt.

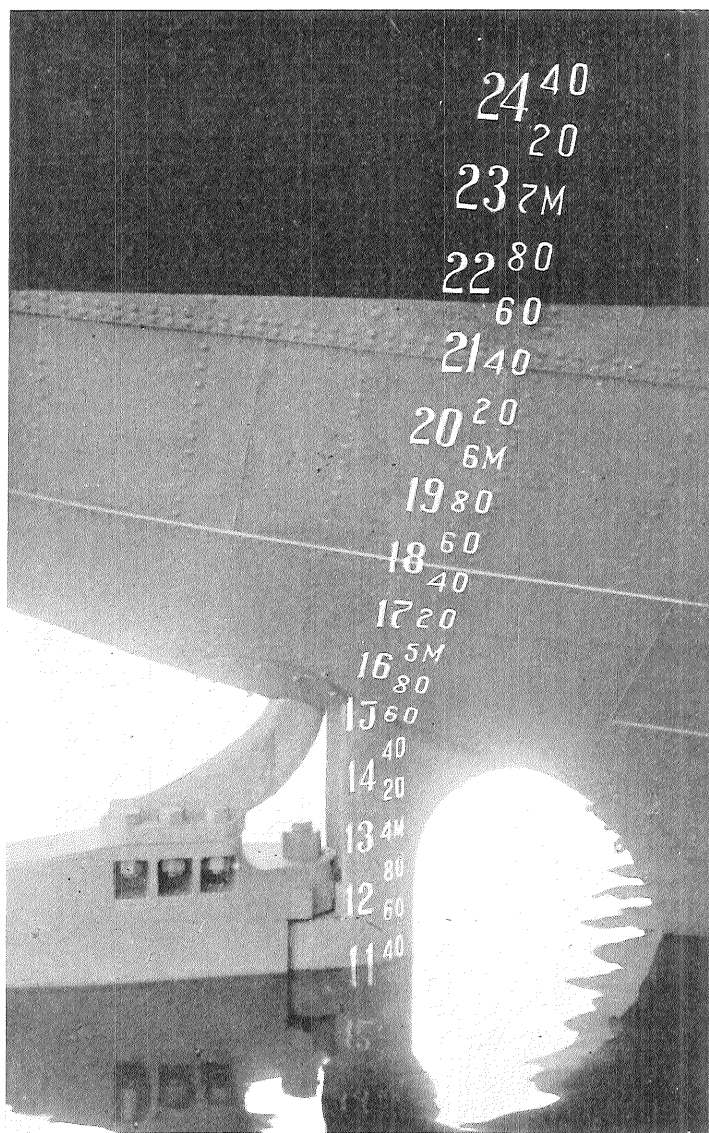
Derfor fandt „Board of Trade“ det paakrævet at udarbejde Fribordstabeller, efter hvilke Plimsollmærket skulde anbringes, men disse Tabeller offentliggjordes ikke før i 1882.

Allerede tidligere havde man dog forsøgt med Fribordstabeller for ikke helt at lade Afmærkningen være overladt til Rederne, og Grundlaget for en saadan Beregning gik ud paa at bestemme Fribordet til at være fra $1\frac{1}{4}$ til 4 eng. Tommer for hver Fod af Skibets Dybde, alt efter Skibets Størrelse, og skønt man ikke kan fastsætte Tidspunktet, anbefalede endogsaa Sammenslutningen af „underwriters“ et mindste Fribord udregnet efter den simple Regel: 3 eng. Tommer Fribord for hver Fod af Rummets Dybde, anvendelig paa alle Skibe, og denne Regel maa have floreret en Tid, thi den betegnedes som „Lloyds Reglen“.

At en saadan Beregningsmaade var ganske forkastelig, er let forstaaelig, thi den tog hverken Hensyn til Skibets Størrelse, dets Konstruktion, eller dets Form under Vandet og kunde aldrig blive tilfredsstillende. Tilfældighederne spillede for meget ind, og medens det ene Skib maaske fik et passende Fribord, kunde det næste risikere et Fribord, der gjorde dets Sødygtighed ringere, end hvis Rederen selv havde placeret Plimsollmærket.



Dybgangsmærkerne paa Forstævnen af et moderne Lastskib angivet i engelske Fod og efter Metersystemet.



Dybgangsmærkerne paa Agterstævnen af et moderne Lastskib angivet i engelske Fod og efter Metersystemet.

Dette fremgaar ikke af „The loadline Committee's Report“, men gengives efter Campbell Holms: Shipbuilding.

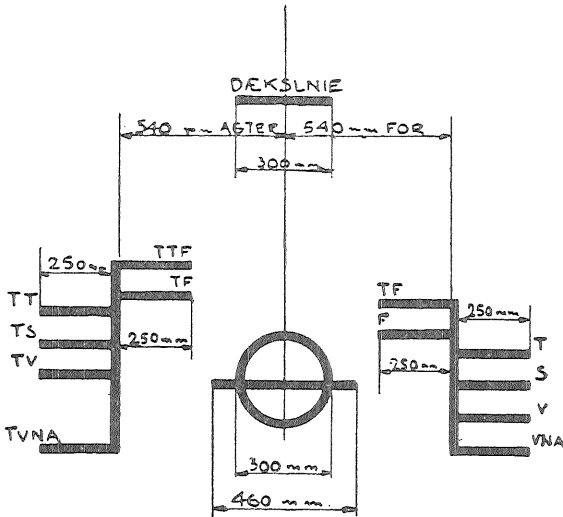
Men ogsaa Lloyds Klassificerings Komité havde taget Problemet om ensartede Fribordstabeller op og udarbejdet dem samme Aar som Board of Trade, der fandt dem egnede og forelagde dem for den første „Load Line Committee“, der blev nedsat i 1883, og som i 1885 afgav det Responsum i Sagen, at det var praktisk muligt at udarbejde Tabeller, som vilde forhindre Overlastning uden at komme paa tværs af Søhandelen, og fremlagde saadanne Tabeller, der angav den dybeste Nedlastning, som med Sikkerhed kunde benyttes af et Lasteskib.

Board of Trade accepterede Tabellerne, der imidlertid kun fik den Betydning, der oversat efter Load Line Committee's report lyder saaledes: at Skibsredere ved frivillig Ansøgning til Board of Trade kunde saavel af dette som af Lloyd faa deres Fribord bestemt efter Tabellerne.

Det afgang altsaa stadig af enhver Skibsejer, om han vilde anbringe sit Plimsollmærke højt eller lavt paa Skibssiden, og om han vilde anvende Fribordstabellerne eller ikke. Det lovbestemte var kun, at Mærket skulde være der. Men utvivlsomt benyttede mange Redere sig af den store Hjælp, Tabellerne gav dem, til at undgaa, at deres Skibe overlastedes.

I næsten fem Aar skete der ingen Forandring i disse Forhold, men da det havde vist sig, at Tabellerne svarede til deres Hensigt, blev i 1890 „The Merchant Shipping (Load Line) Act“ vedtaget, hvorefter det nu blev lovbestemt, at Pladsen for Centerlinien i Plimsollmærket *skulde* anbringes i Overensstemmelse med de Fribordstabeller, som Board of Trade anvendte samtidig med, at Loven vedtoges.

Næsten 20 Aar var forløbet siden Samuel Plimsoll forelagde sin Sag i Parlamentet, og endelig var man naaet saa vidt, at det nu var Lov, ikke alene at Lasteliniemærket skulde findes paa ethvert Skib, men at dets Plads *kun kunde bestemmes* af det offentlige eller dette i Forstaaelse med Lloyd eller et andet anerkendt Klassifikationsselskab.



Lastelinierne for et Damp- eller Motorskib, der ogsaa tager Trælast paa Dækket.

Øverst Dækslinien og lodret derunder Cirkelringen (Centerdisc) med sin Duameter, der angiver Sommernedlastningsmærket.

Lastelinierne for Trælast er altid anbragt *agtenfor* Centerdisc. I Figuren ser man Skibets Styrbordsside og til venstre for Cirklen Lastelinierne for Trælast.

De vedføjede Bogstaver har følgende Betydning regnet fra oven:

- TTF = *Ferskvands* Trælastlinie i Tropezoner.
- TF = " " i Sommertiden.
- TT = Trope-Trælastelinien.
- TS = Sommer-Trælastelinien.
- TV = Vinter-Trælastelinien.
- TVNA = Trælastelinien for Vinter i Nordatlanten.

Lastelinie-mærkerne til højre-foranfor Cirklen i Figuren angiver Nedlastningspunkterne for al anden Ladning. De vedføjede Bogstaver har følgende Betydning læst fra oven:

- TF = Lastelinien i Troperne i *fersk* Vand.
- F = " " i fersk Vand.
- T = " " i Tropezoner.
- S = " " for Sommertiden.
- V = " " Vintertiden.
- VNA = " " " " i Nordatlanten.

Det fremgaar ikke af Load-Line report, men er sikkert en Bestemmelse i Shipping Act, at Forbogstaverne til enten Board of Trade eller til det paagældende Klassifikationselskab skal anføres til venstre og højre udfor Centerlinien i Lastemærket for dermed at tilkendegive, hvem der har foretaget Fribordsberegningerne. Saaledes træffer man B-T (Board of Trade), L-R (Lloyds Register), R-I (Registro Italiano) m. m.

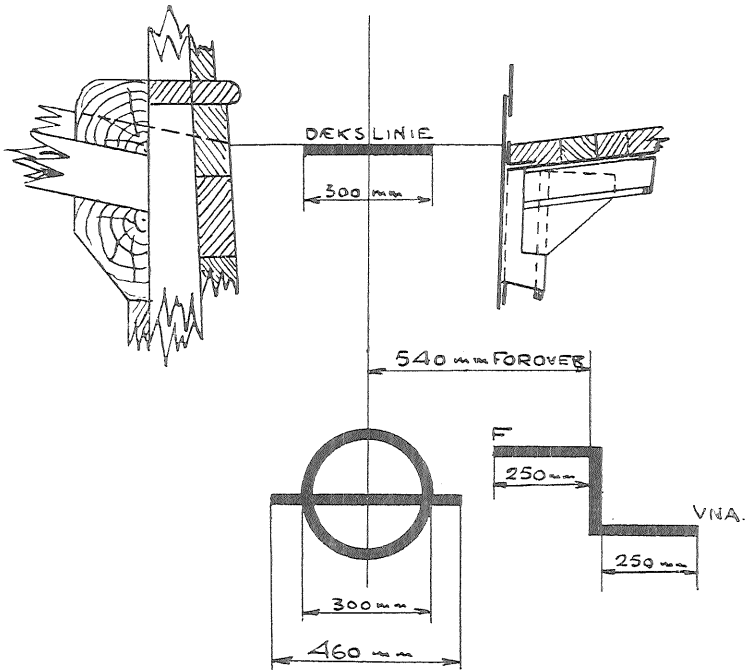
Centerlinien angiver den dybeste Nedlastning for et Skib om Sommeren, og Fribordet er Afstanden mellem Centerliniens Overkant og den tidligere nævnte Dækslinies Overkant.

Da et Skibs Dybgang er forskellig efter Vandets Saltholdighed og efter Vejrlets Karakter Sommer og Vinter, indsaa man Nødvendigheden af at tage Hensyn hertil, og i Fribordstabellerne er beregnet, hvormeget dybere det Skib, hvis Fribord er bestemt, kan nedlaste i fersk Vand, og i indiske Sommerfarvande, og hvor meget mindre det maa laste i Vinterfarvande og i Fart i det nordlige Atlanterhav, og det vil af Tegningen ses, at der i dette sidste Farvand kræves det største Fribord.

I de følgende Aar ændredes Fribordstabellerne i Overensstemmelse med den Udvikling, Skibsbygningen undergik og holdtes iøvrigt à jour med saavel nye Konstruktioner som med nye Skibstyper, og i 1906 bestemtes, at britiske Skibe under 80 Registertons ikke længere var fritagne for at faa Lastelinie-mærket paaført, selv om de kun var beskæftiget i Kystfart, men Reglen gjaldt kun Dampskibe.

En saa gennemgribende Bestemmelse som den lovbefalede Lastelinie for en stor søfarende Nations Handelsflaade maatte uvægerlig foraarsage, at en Del engelske Skibe ikke længere kunde svare Regning, da Overlastningen i Forhold til det nu vedtagne maaske netop gjorde det muligt at indsejle Fortjeneste, og det uretfærdige kom bl. a. til Syne derved, at udenlandske Skibsredere, som købte disse Skibe, kunde sejle dem fordelagtigt, da de ikke uden for England var bundet af Restriktioner i Retning af Nedlastning.

Men en anden Følge af Loven blev den, at fremmede Skibe, der anløb engelske Havne, naturligvis ikke kunde und-



Lastelinierne for et Sejlskib.

Øverst Dækslinie. Lodret derunder Cirklen med Diameteren, der angiver Sommeredlastningsmærket.

Til højre herfor (foranfor) har Afmærkningen følgende Betydning:

F = Ferskvandslastelinien.

VNA = Lastelinien for Vintertiden i Nordatlanten.

tages fra Reglerne om Lastelinie, thi det modsatte vilde føre til, at de blev bedre stillede end de engelske.

Mange fremmede Skibsredere foretrak at lade Lastelinien bestemme for deres Skibe frem for at holde dem borte fra engelske Havne, men hele Sagen maatte jo gribe ind i alle søfarende Nationers Interesser.

I Tyskland havde man i Flg. Load-Line Report selv taget Initiativet til rigoristiske Lasteliniebestemmelser allerede i 1903, men disse viste sig at være forskellige fra Board of Trade's og først i 1907 lykkedes det ved Forhandling at bringe de tyske i Overensstemmelse med de engelske.

Board of Trade var selvsagt klar over de Vanskeligheder, der saaledes opstod for fremmede Skibe, der ikke kunde gives Dispensationer fra Reglerne, og for hvis Skyld Tabellerne ikke kunde forandres, men man kom ud over de Klager og Besværinger, der sagtens daglig forekom, ved i 1906 at lovfæste en ny Merchant Shipping Act, der kategorisk fastslog, at fra dette Aars 1ste Oktober skulde ethvert Skib, der ankom til eller opholdt sig i engelske Havne, have deres Plimsollmærke anbragt af Board of Trade eller af et anerkendt Klassifikationselskab.

Sagen laa saaledes klar og var ikke til at komme udenom.

Sejlskibe.

Sejlskibe var underkastet de samme Bestemmelser om Fri-
bord og Lastelinimærke som Dampskibe, dog med den Lem-
pelse, at de foruden Cirklen med Centerlinien, der angiver
Sommernedlastningens Maksimum, kun skulde have Fersk-
vandsmærket og Vinternordatlantehavets Mærke anbragt.
Skibe under 80 Tons var fritagne.

Trælastede Skibe.

Af Aarsager, der ikke kræver nærmere Udredning, tog
Board of Trade i „The merchant shipping act of 1906“ Af-
stand fra tidligere Praksis med Hensyn til at føre Trælast paa
Dækket og bestemte, at baade tung og let Trælast ikke maatte
indlades paa Dækket fra europæiske eller Middelhavshavne i
Maanederne mellem Oktober og Marts*, begge inclusive,
med mindre særlige Betingelser, som derefter nævnes, opfyldtes,
men en tre Fods (eng.) Dækslast i ovennævnte Tidsrum var
Maksimum, og Fribordsreglerne skulde overholdes.

Ifølge Load-Line Committee's report udg. 1916 har i
Aarene efter 1906 forskellige Landes Regeringer indsendt An-

* Se Appendix 4 i „Load-Line Committee report“. Fra Trælastfribor-
dets Vedtagelse er Tidsforløbet bestemt til at være fra 1. Novb. til 31.
Marts.

modning eller Forslag til Board of Trade om Lempelser for trælastede Skibe om at blive tilstedet et mindre Fribord, mens de førte saadanne Ladninger.

De mellem B. o. T. og L.-L. C. udvekslede Skrivelser gives i „The report“ og resulterer i, at der efter indgaaende Undersøgelser ikke findes Anledning til at forandre de en Gang vedtagne Fribordsbestemmelser, men det anbefales dog at søge Spørgsmaalet belyst internationalt.

Efter Titanic Katastrofen i Maj 1912 tog England yderligere fat paa Problemet „Sikkerhed for Menneskeliv til Søs“, hvorunder ogsaa Lasteliniespørgsmaalet hører, og en international Konvention af 1913—14 vedtoges til dette Formaal.

Paa Grund af den første Verdenskrig blev den imidlertid mangelfuldt ratificeret, og i 1920 krævede England Konventionens Bestemmelser sat i Kraft.

Lasteliniebestemmelser i Danmark.

I Danmark laa Forholdet saaledes, at kun de Skibe, der før 1906 anløb engelske Havne, var interesserede i at faa Plim-sollmærket anbragt. Ikke faa danske Redere havde dog forsynet deres Skibe med Board of Trade's eller Lloyds Fribords-certificater.

Men efter 1906, da Lasteliniebestemmelserne blev obligatoriske for ethvert Skib, der laa i eller ankom til Havne i United Kingdom, blev det nødvendigt, at Lovgivningsmagten tog Sagen op, og allerede i 1908 begyndte Forhandlingerne i Rigsdagen. Efter Rigsdagstidende for 1908 og 1909 fremgaar det, at der ikke rejste sig nogen egentlig Modvilje mod det fremsatte Lovforslag, kun mente enkelte Talere, at Fribordsbestemmelser ikke var nødvendige for Danmarks Vedkommende, da det ikke fremgik af Ulykkesstatistikken, at Forlis af danske Skibe skyldtes Overlastning.

Man drøftede ogsaa det betimelige i at udarbejde danske Fribordsregler, men da Tiden var knap, enedes man om foreløbig at tilslutte sig de engelske. Loven vedtoges som midlertidig den 14. Maj 1909 med Ikrafttræden inden 1ste Oktober

samme Aar og gjaldt for ethvert søgaaende Skib, der sejlede udenfor indskrænket Fart.

Herefter skulde ethvert dansk søgaaende Skib ansøge Handels- og Søfartsministeriet om Fribordscertificat, som udstedtes, naar nærmere fastsatte Betingelser var opfyldt. Tilsynet med, at Skibene ikke afgik uden at have deres Plimsollmærke i Orden, førtes af Toldvæsenet.

Foranlediget af det engelske Krav om Ratificering af Konventionen af 1914 blev iflg. Rigsdagstidende 1920—21 et Lovforslag gennemført, der behandlede to Grupper. „Sikkerhed for Menneskeliv til Søs“ og „Tilsyn med Skibe“ med særlige Regler for Skibenes Lastelinier.

Uden nævneværdig Debat vedtoges Loven om Tilsyn med Skibe af 20. Marts 1920, og den ved Lovens Ikrafttræden oprettede nye Institution „Statens Skibstilsyn“ fik overdraget Tilsynet med Skibenes Lastelinier, som Toldvæsenet herefter var fritaget for at kontrollere.

Fra 1922 (26. Okt.) blev en Bekendtgørelse sat i Kraft gaaende ud paa, at Damp- og Motorskibe, forudsat de opfyldte særlige Betingelser i Retning af Styrke m. m., kunde faa tildelt et mindre Fribord for visse Trælaster, der førtes paa Dækket, og i de følgende Aar fulgte Bestemmelser, der gjaldt Skibe, hvis ringe Størrelse og hvis særlige Rejser gjorde dem berettigede til en Del Lempelser i Lasteliniebestemmelserne. Se S. 67.

Imidlertid maatte Hovedformaalet blive, at alle søfarende Nationer uden Undtagelse enedes om at anvende samme Regler for ensartede Skibe og ensartede Rejser, og i 1930 ratificeredes en international Konvention, der nu er gældende og som omfatter særlige Fribordsbestemmelser og særlige Mærker paa Skibssiden for Skibe med almindelig Dødvægtslast, Skibe med Dækslast af Træ, for Tankskibe og for Sejlskibe.

For danske Skibe er det bestemt, at deres Plimsollmærke skal have Bogstaverne D. L. (Dansk Lov) anført paa hver sin Side af Cirkelens Centerlinie.